

Datum

2022-10-06

Dnr/Beteckning

TSJ 2022-4024

Handläggare

Sten-Olov Södergård

Spårtrafikregler

Spårtrafik

## **Commission Expert Group on the technical pillar of the 4<sup>th</sup> railway package, 24<sup>th</sup> meeting**

---

Tid/Plats: 27-28 september 09:30-1330, 14:30–1700/10.00–14.00

Webex-möte (distansmöte)

Svenska representanter: Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

I detta dokument återfinns **agendan – observera; se särskilt nedan under punktens bakgrundsbeskrivning -**, bakgrundsupplysningar, Transportstyrelsens inriktning inför mötet.

Handlingslinjen kommunicerades med Spårtrafiks ledningsgrupp 2022-09-23.

## **Agenda för mötet**

### **1 Opening of the meeting and adoption of the agenda**

#### Dokument

- *EG 24 - 27-28 September 2022 - agenda per TSI*



EG 24 - 27-2  
September 2022

#### Bakgrund

Kommissionen har inte delat ut någon agenda till mötet (*agendan publicerades till slut den 26 september 2022...!*). Transportstyrelsen har i skriftlig fråga bett om att så ska ske i enlighet med expertgruppens

arbetsordning (se punkt 4.1 ” *Sekretariatet ska skicka inbjudan till mötet och förslaget till dagordning till gruppmedlemmarna senast trettio kalenderdagar före mötesdagen*). Kommissionen har i inbjudan angett att mötet kommer att fokusera på de kommentarer som lämnats av medlemsstaterna och branschorganisationerna om kommissionens icke-dokument för översynspaketet för TSD 2022. Således har som disposition för denna handlingslinje för de berörda TSDerna och de andra regelverken uppställningen i instruktionen för det senaste kommittémötet den 5-6 juli 2022 valts.

Vidare är det av intresse att notera att detta expertgruppmöte bör betraktas som en förlängning av RISC 95-mötet. Därför har bakgrundstexterna för respektive regelverk överförts från instruktionen till RISC 95 och i relevanta delar uppdaterats med anledning av eventuella förtydliganden eller kompletteringar i kommissionens underlag för kommentarer.

Slutligen bör som inledning följande beaktas och noteras.

Tekniska Specifikationer för Driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem (TSD) ska uppdateras under 2022. Revideringen ska via ökad digitalisering och innovationer bana vägen för ett klimatneutralt EU genom att öka järnvägens energieffektivitet och ta bort hinder för överflyttning av transporter till järnväg.

Transportstyrelsen deltar tillsammans med andra nationella säkerhetsmyndigheter och sektorsorganisationer i arbetsgruppen för revidering av TSD. Förslag till ändringar hanteras av experter i dedikerade arbetsgrupper s.k. ”Topical Working Groups”.

Den svenska hållningen är principiellt att vi delar kommissionens ambitioner och uppsatta mål.

Handlingslinje

1. **Transportstyrelsen kan** fråga kommissionen skälet till att någon agenda inte skickats ut.

### Vad hände

Keir Fitch, från kommissionen och mötets ordförande, hälsade samtliga välkomna. Man går igenom dagens arbetsupplägg, som är i överensstämmelse med agendan som skickades ut sent (se anmärkning ovan).

## **2 Latest developments - presentation by the Commission and the Agency. (O)**

### Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

### Bakgrund

Sedvanlig presentation från kommissionen och ERA, Europeiska unionens järnvägsbyrå, byrån, om den senaste utvecklingen på järnvägsområdet, t.ex. information om aktuella regelarbeten samt statistik från ERA om ärendeflöden och handläggningstider.

### Handlingslinje

2. **Transportstyrelsen kan notera informationen.**

### Vad hände

FR frågade om en arbetsplan – utifrån detta mötes resultat kommer kommissionen att ta fram nya versioner av TSDerna. Kommissionens interna gemensambereidning kommer inte att hinnas med enligt tidigare plan, utan det återstår bl. a synpunkter från Legal Service. MS kommer att få tillfälle att ta del av de nya lydelseerna från detta möte inom några veckor. För flertalet TSD: er kommer en Public Consultation (PF) att skickas ut inför nästa RISC, men kommer att vara begränsad till 4 veckor. RISC kommer inte att besluta om TSD, utan att skickas över till nästnästkommande RISC, 95, i början av 2023, det lutar mot i början av

februari. Kommissionen överväger att hålla ytterligare ett expertgruppmöte i slutet av oktober. Något datum kan inte kommuniceras idag.

### 3 TSD CCS

#### Dokument

- *Item 05 - CCS TSI 2022 - for comment*



Item 05 - CCS  
2022 - for comr

- *CCS TSI\_comments\_MS\_final\_4RP Exp Gr 24*



CCS  
TSI\_comments\_M

- *CCS TSI rev for RISC Exp Grp 27092022*



CCS TSI rev for  
Exp Grp 270920:

#### Bakgrund

Utvecklings- och ändringsarbetet har omfattat ett mycket brett spektrum av områden och frågor inom TSD CCS<sup>1</sup>. 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

---

<sup>1</sup> 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

fokus på ett gemensamt Ethernetbaserat system och tillhandahåller harmoniserade gränssnitt mellan ATO, ETCS, FRMCS-delar och RST-delsystem samt ytterligare förbättringar i syfte att optimera kapacitet, säkerhet/skydd- och minska kostnader.

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

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

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

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

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

### Handlingslinje

3. **Transportstyrelsen kan** notera informationen.

### Vad hände

Kommissionen hänvisar i förstone till att ytterligare kommentarer enbart bör ske i de delar där man inte fått något särskilt svar från ERA/kommissionen. Syftet med ändringarna är att möjliggöra och introducera game changers;

ATO och FRMCS-beredskap, samt vidare harmonisera genom error corrections men samtidigt INTE medge delvis tillämpning – d.v.s. partial fulfilment. Därigenom åstadkommer man en enhetlig europeisk järnväg. kommissionen visar också på sin kostnads/nytta-analys som redovisar stora besparingar via det snabba scenariot, men påvisar vad man menar som ohållbart scenario där MS medges att ha dubbla system.

1. Partial fulfilment (PF) – kommissionen menar att en sådan möjlighet bryter interoperabiliteten, att den ökar kostnader för ombordutrustning och verksamheter på den europeiska nivån – vilket leder till förekommande uppgraderingar och moderniseringsåtgärder.
2. Error corrections (EC) – nödvändigt för att försäkra interoperabilitet på allteftersom integrerade nät: man menar också att sektorn har godtagit programmet redan 2016 genom ett MoU; kompromissen fokuserar på oacceptabla fel inom ett givet område, detta ska hanteras framtill 2025, varvid efteråt samtliga fel ska korrigeras. Kostnaderna för dessa åtgärder bedöms som kontrollerade (vilket man garanterar sig med ett ”borde”), Vidare menar man att man uppnår ett flexibelt system där IM avgör vilka fel som oacceptabla eller inte och vilka frivilliga lösningar som kan erbjudas i dialog med JF.
3. Detta ska uppnås inom 2 år, generellt. Som utgångspunkt utgår kommissionen från att man fördelar tiden på 1 år för supplier, och 1 år för JF/IM. Tillverkare av rullande materiel...
4. Single set of specifications; kommissionen redogör först om tillgängliga systemversioner att tillämpa – för track side kan man välja systemversion 3.0, minimum ver. 2.0. Ombordutrustning är avhängig vilken version som IM anger i linje med den aktuella NIP. Man understryker att det ska tillämpas senast 7 år efter TSD trätt i kraft, och 5 år efter notifiering. Kommissionen påpekar att detta är en första hållning. Annat kan gälla beroende på omständigheterna. I övrigt gäller att åtgärden ger robust underhåll av alla gällande ETCS systemversioner, där identiskt underhåll kommer att gälla för

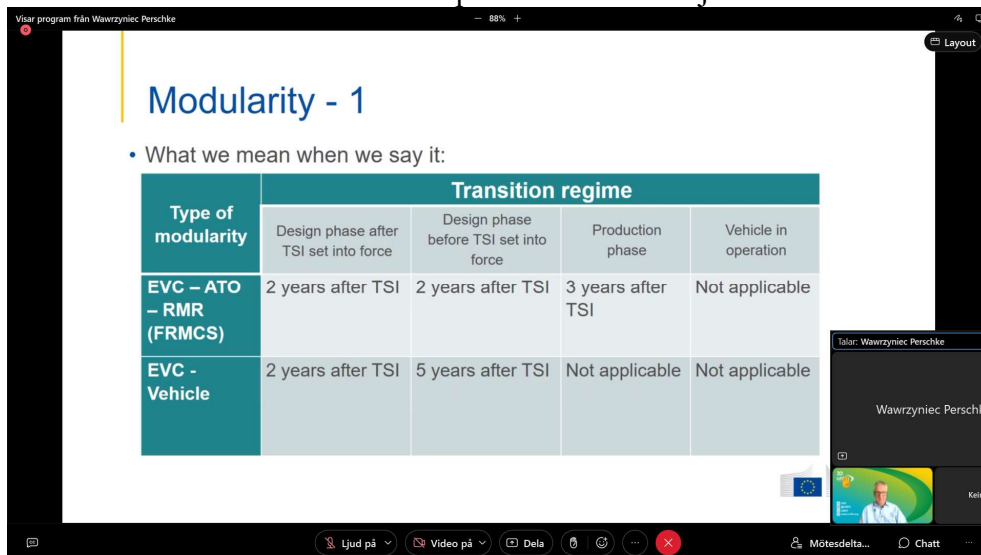
existerande versioner och för nya 2.2 och 3.0; vidare förklarar man att validity of certificates är OK, så länge tills uppdatering krävs, uppgradering till högre systemversioner eller pga. av korrigering av oacceptabla fel. Kommissionen vill att detta ska tas som en prioriterad uppgift och understryker att det kommer att finnas tillräckligt med tid för berörda att konsultera med sina parter inför genomförandet.

Gällande systemversion 3.0 så förutsätts följande ändringskrav för:

- FRMCS,
- CR 1370,
- ”Supervised manoeuvre,
- samt ett antal avvisade nationella regler.

En inkompatibel ändring riskerar komma att medföra anpassningar på hela flottan och berörd utrustning.

5. Modularitet – se tabell i skärmdump för närmare detaljer.



Visar program från Wawrzyniec Perschke

Modularity - 1

- What we mean when we say it:

| Type of modularity      | Transition regime                     |                                        |                   |                      |
|-------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------|-------------------|----------------------|
|                         | Design phase after TSI set into force | Design phase before TSI set into force | Production phase  | Vehicle in operation |
| EVC – ATO – RMR (FRMCS) | 2 years after TSI                     | 2 years after TSI                      | 3 years after TSI | Not applicable       |
| EVC - Vehicle           | 2 years after TSI                     | 5 years after TSI                      | Not applicable    | Not applicable       |

Talar: Wawrzyniec Perschke

Wawrzyniec Perschke

Kati F...

Ljud på Video på Dela

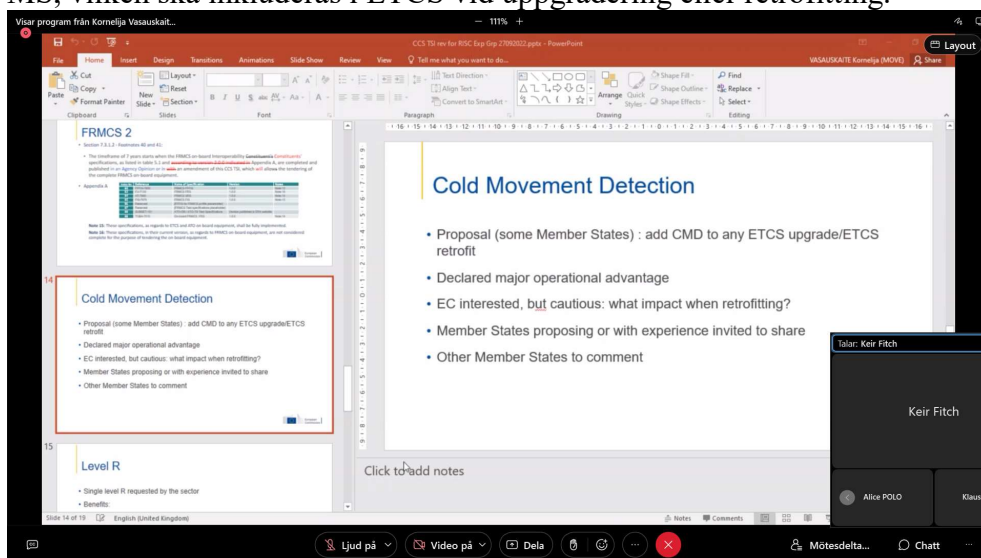
Mötesdelta... Chatt

6. Modularitet – 2: EVC-ATO-RMR (FRMCS) ger en väldefinierad och begränsad konsekvens

FRMCS – begreppet RMR (Railway Mobile Radio) ska föras in i TSD Drift. Den fullständiga specifikationen för FRMCS kommer att

fastställas senare. Genomförandetiden sätts till 7 år from att FRMCS-specen är fastställd.

7. Cold Movement Detection (CMD) – Förslaget kommer från viss MS, vilken ska inkluderas i ETCS vid uppgradering eller retrofitting.



8. Level R – En unik nivå har begärts från sektorn. Fördelarna är att man får enklare hantering (? – engineering), man undviker övergångar samt att man får bara ett set av driftregler som ska tillämpas. Level "R" kommer att inkludera tidigare "2".
9. Förbättrad växling vs övervakad manövrering – oklara fördelar av en mellanliggande lösning av förbättrad växling i förhållande till övervakad manöver. Även oklart hur övergången från förbättrad växling vs övervakad manövrering ska ske.
10. CR 1370 – kommissionen frågar om vilka MS som är intresserade av genomförandet av Level 1 "Begränsad övervakning". Pågående möten ska diskutera frågan, vilka ska avslutas per den 30 september 2022. I princip inkluderad i version 3.0.

Övrigt – Tågdetekteringssystem – där kommissionen medger 2 års ytterligare tid. Det så kallade "paraplycertifikatet" kan komma att



övervägas. Slutligen innebär undanröjandet av Klass B inte enbart en teknisk åtgärd, utan kommer att innebära ett nytt godkännande.

CER – (om PF) - stödjer målsättningen, menar dock att för att hålla systemet fungerande måste man tillåta undantag, vilket enligt CER kallas för ”exceptional deviations”. Detta krävs från teknisk men också från ekonomisk horisont. Om det inte kan godtas ber CER att den gällande texten ska behållas.

Kommissionen menar att marknaden är totalt divergerande, det är olika lösningar i samtliga MS, vilket leder till stora och ökade kostnader vid anpassning och underhåll. Att medge undantag kräver en riktig utredning av orsakerna och därmed skälen för att inte tillämpa i sin helhet.

FR framför i stort samma hållning som CER.

UNIFE framställer tvivel mot kommissionens approach gentemot undantag eller PF-konceptet. Det krävs flexibilitet för att kunna nå fram på ett sätt som inte hindrar för den berörde.

Kommissionen medger förvisso en möjlighet i konceptet ”exceptional deviations”.

EIM ställer sig i huvudsak positiv till förslaget.

ERA (Joseph Doppelbauer) tycker att det är positivt att man delar målsättningen. Men han menar att det finns ett flertal konsekvenser som följer av PF som inte är positiva, t ex att ERTMS-utrustade fordon måste förhålla sig på ett komplicerat sätt pga. att delar av linjer och nät endast styckevis är motsvarande utrustade.

AERRL stödjer CER och andra som framhåller alternativet ”exceptional deviations”.

DK framställer en negativ position gentemot PF, eftersom de befärar att det skulle kunna medföra höga extra kostnader.

NB-Rail anger att man har stor erfarenhet av kontrollen av hel och delvis tillämpning av TSD (PF), men i slutändan är man positiv till en eventuell lösning som ”exceptional deviations” medger. Man bör dock beakta GE-

fordon, som annars kan bli belastade av tillkortakommanden eller avvikelser som utgör hinder för att genomföra GE-konceptet på ett effektivt vis.

Kommissionen återkommer till ”exceptional deviations”-lösningen, och ber MS och intressenter att presentera effektiva förslag till sådana undantag som skulle kunna beaktas och föras in i TSD: en. Dock måste man noga beräkna dess ekonomiska följder. **Förslagen bör komma in senast 2 veckor från detta datum.**

CER – (om Error corrections) - tycker att detta kostar enormt mycket, man vill hellre se 18 månader som frist för att genomföra felkorrigeringen, alltså en förlängning.

UNIFE stödjer CERs ståndpunkt.

NL ser att följden för EC är ökade kostnader för JF. Man ser därför gärna till att genomförandefristen förlängs, så att företagen hinner med.

Kommissionen menar att en förlängning av fristen leder till att det blir fler icke-kompatibla linjer, med ökade kostnader som följd.

ES stödjer ERTMS-införandet, ES har infört 2 000 km med systemet, dock är 2 år för kort, och föreslår 4 år existerande fordon. Man måste därtill undvika onödiga åtgärder, vilket annars ökar kostnaderna.

Kommissionen försäkrar att det enbart gäller korrigeringar av oacceptabla fel.

EIM stödjer den delade tillämpningsfristen mellan korrigering och IM/JF-tillämpning.

CER – (om Single set of Specifications) - understryker att retroaktivitet måste undvikas och är emot ett sådant eventuellt förfarande.

Vidare anser CER att gällande Systemversion 3.0 att det saknas tillräckligt positiva incitament för att investera tungt i något som inte framstår som leda till motsvarande nytta.

NL framför att om ERTMS ska införas så måste man undvika alla oprioriterade åtgärder i syfte att minska kostnader och förbättra effektiviteten för användarna.

Kommissionen medger att FRMCS uppdatering inte helt står i överensstämmelse med genomförandet av CR1370. Den fundamentala frågan är om kostnaderna är marginella eller överväldigande. Utifrån detta kan man gå vidare.

CER – (om modularitet 1) - uppfattar att dagens ETCS-arkitektur inte är tillräckligt utvecklad, generellt sett är det heller inte tillräckligt utrett vilka effekter det har. Ytterligare utveckling krävs. Detta finns nu inom ERJU utvecklingspelaren. Målet de stödjer är att nå en hög nivå av modularitet annars förfelas alla insatser. Man måste respektera sektorns resursomständigheter.

CER frågar sig VEM från sektorn som bett om detta, men har efter lite rundförfrågning till kollegor i branschen inte stött på någon som stött detta. Man ifrågasätter vidare den rena tågverksamhetsnyttan av detta. Inga tåg blir säkrare, kommer mer i tid, etc. Skillnaden blir enbart ett tillägg till Level ”2”. Istället bör man göra en bilaga med de tillägg man förslagit, eftersom de inte höjer värdet vid användningen.

Kommissionen förklara att man strävar efter Level 3, nu föreslagen kallad ”R”. den kommer att generera mindre kostnader och andra besparingar, administrativt som driftmässigt.

CER – (om förbättrad växling) - ställer att krav på att det ska finnas ett omedelbart krav på en ändring. De ser förslaget som ett komplement som i framtiden kommer att ändras till övervakad manövrering. Alltså bör man ta hand om CR 1350 och 1351 samtidigt.

UNIFE framför oro över att man i kap. 7 tagit bort undantagsbestämmelserna för gula fordon. Detta innebär stora investeringar för ett fordon som egentligen och i princip inte befar det harmoniserade nätet. Det saknar därför godtagbara skäl att ställa sådana krav på dessa fordon.

Kommissionen – bjuder in kommentarer från MS om förhållandena om att ta bort undantaget i kap. 7 i TSD CCS som UNIFE just påpekat. Gärna bör man redogöra för kostnader och andra relevanta förhållanden. Svar bör komma in inom 2 veckor från detta möte.

FR frågar hur övergångsbestämmelserna ska tillämpas på fordon som ska levereras inom kort.

Kommissionen bekräftar att man ska se till att tillämpningen blir proportionell för de fordon som FR påpekat problem om.

#### **4 OPE TSI**

##### Dokument

- *OPE TSI - AllComments\_4RP Exp Gr 24*



OPE TSI -  
AllComments\_4R

- *Item 05 - ST24EN01 OPE\_COM\_RISC95\_version for comments*



Item 05 - ST24E  
OPE\_COM\_RISC9

- *SE kommentarer TSD OPE*



SE kommentarer  
OPE.docx

##### Bakgrund

De föreslagna ändringarna är till stor del föranledda av vidareutveckling av Tillägg A (ERTMS Operativa principer och regler), där nödvändiga anpassningar och justeringar därmed behövs i övriga delar av TSD Drift. Arbetet med att vidareutveckla Tillägg A har skett i ERA:s arbetsgrupp ERTMS Operational Harmonisation (OH) working group.

Även det arbete som skett inom ramen för TWG Combined Transport i syfte att tydliggöra och harmonisera de operationella konsekvenserna kopplat till ruttkompatibilitet och kodifiering av kombinerade transporter på järnväg har lett fram till de föreslagna ändringarna i TSD Drift (Tillägg D1).

Arbetet har pågått inom det s.k. TSD Revision-programmet inom Working Party processen där TS medverkat fortlöpande. Arbetet har pågått under ca 2 år. Sammanfattningsvis har följande element bearbetats: 3 stycken

AMOCer (acceptable means of compliance), avseende lastsäkerhet, passagerarsäkerhet respektive tester och kontroller före avgång inkluderande bromsar; ändring i tillägg A, avseende bl. a harmonisering av ERTMS-hantering, operativa regler för ATO (Automatic Train Operation), samt även operativa regler gällande Level 3 och andra mindre justeringar och tillägg till Tillägg A.

Det har också tillkommit ett nytt tillägg D3 med teknisk information om ERTMS vilken är relevant för den operativa driften och som infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla järnvägsföretaget. Uppgifterna ska komplettera den kompatibilitetskontroll som järnvägsföretaget ska göra för tågets aktuella rutt.

Tillämpningen av de nya lydelseerna i tilläggen (A och C) föreslås gälla senast från och med den 16 juni 2024.

ERA valde att bibehålla TSI OPE WP, vilken arbetade fram vad som skulle bli TSD Drift 2019/773, för avstämningar m.m. och som medgav att TS kunde följa och delta i arbetet parallellt med TSIs WP. Detta gav möjlighet att den svenska externa referensgruppen som sedan tidigare funnits knuten till TSI OPE WP för avstämningar kunde nyttjas där de gavs möjlighet att lämna synpunkter.

Det är Transportstyrelsens, som också delas av referensgruppen, uppfattning att resultatet i huvudsak inte leder till kostnadsdrivande åtgärder för svenskt vidkommande.

Emellertid ger lydelsen av den version som publicerats inför kommande möte anledning att ställa några frågor.

Enligt artikel 2 ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppdatera sina SMS (safety management systems) i enlighet med den nya versionen av TSD Drift inom sex månader efter ikraftträdandet. Transportstyrelsen, och branschen, kan inte erinra sig att detta stämts av det med branschen, då det inte framgick av det öppna samrådet. Ett sådant krav med en kort tidsgräns för implementering leder till betungande konsekvenser utöver själva den annars okontroversiella uppdateringen. Uppdateringen uppfattas medföra krav på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att vidta ytterligare åtgärder såsom planering, informationsinsatser och utbildning av personal. Det finns skäl att fråga kommissionen om motivet bakom det nya kravets utformning.

Den nya lydelsen i avsnitt 4.2.1.1 punkt 3, där personal som ger tillstånd för tågrörelse (tågklarerare som det hittills kan tolkas betyda) grupperas med personal som iordningsställer tåget och de krav på kompetens och hälsa som gäller för den gruppen (avsnitt 4.7 och appendix G). Appendix G gäller för personal som sammanställer tåg enligt rubriken så det är svårt att se att personal som ger tillstånd för tågrörelse ska träffas av den. Om det är så att appendix G och 4.7 ska gälla för personal som ger tillstånd för tågrörelse så bedömer Transportstyrelsen att det är en ändring i förhållande till TSD Drift 1019/773 där principen om ömsesidigt erkännande gäller för personal som ger tillstånd för tågrörelse. Att appendix G ska gälla för den som ger tillstånd för tågrörelse är därmed inte lämplig. Enligt Transportstyrelsen är det rimligen andra kompetenskrav för den som sammanställer tåg och den som ger tillstånd för tågrörelse i en trafikcentral. Bakgrunden till denna skrivning är varken klar eller begriplig. Det vore på sin plats att ställa frågan till kommissionen hur man länkat samman funktioner och kompetenskrav

Den senaste versionen innehåller ett krav på elektroniskt format från ett visst datum vilket är en nyhet för Transportstyrelsen. Myndigheten är idag inte helt säker, men det finns starka indikationer på att svenska järnvägsföretag redan i stor utsträckning har dokumenten elektroniskt.

Den nya texten i 4.2.1.2.1 andra stycket föranleder frågor. Där anges att ”national rules and procedures specific to each infrastructure manager covering areas defined by Appendix I”. Detta blir något säreget om man med detta menar att det är infrastrukturförvaltaren som ger ut dessa nationella regler och procedurer, eftersom en infrastrukturförvaltare inte har det mandatet i alla medlemsländer. Transportstyrelsen hade en liknande diskussion tidigare med ERA om nationella regler för Combined Transports enligt Appendix I där ERA ville skriva att det var tillåtet med nationella regler utgivna av infrastrukturförvaltaren men sedan tog bort hänvisningen till infrastrukturförvaltaren av det skälet att det alla länder inte ger infrastrukturförvaltaren mandatet att ge ut sådana regler.

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

Samtidigt har Transportstyrelsen bedömt att de tillägg som gjorts till tidigare versioner inte har någon negativ betydelse för svensk järnvägsverksamhet. Visst behov av redaktionella korrigeringar finns och kan påpekas under mötet om tillfälle ges.

#### Handlingslinje

4. **Transportstyrelsen kan** fråga kommissionen om, när och hur kravet på att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska uppdatera sina SMS (safety management systems) inom 6 månader efter att TSD Drift trätt i kraft förmedlats till branschen.
5. **Transportstyrelsen kan** fråga hur det är tänkt att appendix G ska gälla för den som ger tillstånd för tågrörelse då det rimligen är andra kompetenskrav för den som sammanställer tåg och den som ger tillstånd för tågrörelse i en trafikcentral.
6. **Transportstyrelsen kan** fråga kommissionen hur den avser tillämpa begreppet ”national rules” i förhållande till infrastrukturförvaltare, eftersom infrastrukturförvaltare inte har mandat att utfärda sådana regler i SE, och heller inte i alla andra medlemsländer.
7. **Transportstyrelsen kan** i övrigt notera informationen.

#### Vad hände

Kommissionen går igenom fördelningen av inkomna frågor och kommentarer i dess olika kategorier, se gärna excel-tabellen, där det framkommer tydligt med motsvarande kommissionens svar och eventuella åtgärder. Det kan noteras att SEs inlämnade frågor/kommentarer i sin helhet har tagits emot positivt (se raderna 142-143).

Gällande artikel 5a har många frågor framställts om det går att förlänga tiden för att notifiera nationella regler enligt artikel 5a.

IT understryker att man behöver tid för att genomföra TSD: ens samtliga ändringar...man argumenterar att man måste ha tid för att motivera för ministern skälen och omfattningen av ändringarna.

FR har samma uppfattning som IT, alltså för kort tid, och föreslår 12 månader istället.

BE påpekar att om man har nationella regler kommer dessa att gälla samtidigt, och då råder en kollision mellan lagstiftningarna. Föreslår därför att kommissionen beaktar detta och anpassar genomförandekravet. Samma deadline för 5a och 5b är inte möjligt enligt BE-lagstiftning.

EIM ser samma problem som BE peka på. Man vill gärna ha 12 månader istället.

SE talepunkt 4 förföll då frågan redan ställdes vid RISC95, och att kommissionen då medgav att den då inte informerat innan. Som saken utvecklats sig fanns inget intresse av att ställa om frågan.

Talepunkt 5 har tydligt besvarats i den skriftliga omgången, se bilaga *OPE TSI - AllComments\_4RP Exp Gr 24*, rad 142.

Avseende talepunkt 6 har SE ställt frågan vid RISC95, varvid kommissionen utlovat ändrar text. Tillfälle gavs inte för kommissionen att förtydliga svaret under mötet.

Kommissionen ser inga problem med 6 månader, då texterna är kända redan innan deadline löper ut. Detta gäller för alla, d.v.s. MS myndigheter som IM och JF att anpassa sina respektive SMS. Vidare pekar man på att inget har ändrats gällande bilaga A och C, vilka ska vara genomförda per den 16 juni 2024. På BE's fråga understryker kommissionen att TSD: en är direkt tillämpbar och ser inga skäl att bända upp detta.

Inkomna kommentarer gällande personal har beaktats och man har gjort anpassningar. Vad gäller 4.2.1.1 har man en ny text till mötet, och som ingen har sett innan. Denna radar upp de texter och regelverk som ska gälla för personal som sysslar med säkerhetskritiska uppgifter; lokförardirektivet-bilaga F-bilaga G, samt de respektive SMS.

Kommissionen går sedan igenom alla ändringar i TSD: en men som inte publicerat före detta möte. Många MS, inklusive SE, och parter ber om frist att kommentera vilket kommissionen medger.

När det gäller dokumentation till lokföraren har CER en fråga om förslaget att varje lokförare ska ha tillgång till en linjebok och att denna ska vara dynamiskt uppdaterad, vilket CER uppfattar som ett mycket stort krav på lokföraren. Kommissionen förklarar att informationen som uppdaterar



linjeboken grundar sig på information som tillhandahållits RINF och som fastställts (två-veckors-period). Därför är det alltså helt konformt med processen och inga plötsliga uppdateringar kommer att ske.

EIM godtar systematiken som grundar sig på information från RINF, men är orolig över överensstämmelse med RINF 2.0 (?), d.v.s. vad som ska gälla framöver. Men ifrågasätter tillförlitligheten eftersom man nu arbetar med att ta bort felaktigheter och svagheter samt utvecklingen av IT-verktyget i sig.

Kommissionen menar att tidigare fanns inte RINF tillgängligt, såsom det är nu. Målsättningen är att RINF ska vara den unika källan/IT-verktyget.

BE har framställt en kommentar som avser följande: Den 4.2.1.2: vår kommentar att lägga till orden "åtminstone" i 1:a meningen togs inte hänsyn trots EC:s svar att du accepterade det (se kommentar 19 i kommentarsbladet). Vänligen lägg till "minst" före "all nödvändig information": det bör undvikas att meningen kan uppfattas som att den förbjuder att ge mer information till föraren. Kommissionen godtar detta.

Kommissionen ska skicka ut den nya versionen av TSD: en inom en vecka efter mötet så att diskussionerna kan påbörjas omgående.

Om bilaga A: En längre diskussion gällande Level R, där man anser att TSD Drift och TSD CCS bör synkroniseras, men det är TSD CCS som ska följa och stödja TSD Drift och inte vice versa. Vissa MS konstaterar att det inte finns något affärsintresse (business case) som stödjer detta namnbyte eller ger några uppenbara fördelar, bara extra kostnader och mer komplicerad genomförandeprocess. Man påpekar att många av MS såväl som sektorn varnat för dessa nackdelar om Level R genomförs trots de uttalade farhågorna. Som slutsats vill man hellre ha ett Level 3 genomfört, annars riskerar man att de tillförda funktionerna aldrig kommer att införas. Kommissionen menar att det bara är ett namnbyte, men ska fortsätta pröva innehållet till nästa tillfälle.

Bilaga B föranledde inga diskussioner.

Deadline för bilaga A och C: EIM är kritisk mot detta då vissa av deras medlemmar får problem, vilket kommissionen avvisar eftersom den anser

att det finns tillräckligt med tid. Man diskuterar också möjligheten att fortsätta tillämpa den tidigare versionen (ver. 5) från och med den 16 juni 2024. Några förespråkar deadline som diskuterades i TWG som föreslogs till den 31 december 2025.

Kommissionen förklarar sin ståndpunkt att inte medge ett senare datum (31/12-2025) med att tidigare har man kommit överens om olika rensnings- och uppgraderingsåtgärder. Samtidigt kan kommissionen i och för sig överväga stegvist genomförande. Man ska göra en analys av bilaga A för att se vad som kan avvaras i förhållande till den nu föreslagna deadline (16/6-2024). Detta kan komma att påverka notifieringsdatumen som föreslagits.

På en fråga från SE om övergången till den nya lydelsen av bilagorna (ver.6) nu under sittande möte övervägs ske stegvis, bekräftar kommissionen detta.

Kommissionen tar i sammanhanget upp DAC-frågan och avser att förenkla innehållet i förhållande till nationella regler och undantag, öppna punkter i syfte att eliminera hinder för genomförandet av DAC.

Ett nytt non-paper gällande TSD Drift kommer inom kort. Gällande den 4 veckors public consultation kan beräknas till att börja om cirka (Drift och CCS är rimligt klara) 2 veckor.

## **5 TAF TSI**

### **Dokument**

- *Item 05 - TAF TSI\_v\_RISC\_Gap\_Analysis\_050722*



Item 05 - TA  
TSI\_v\_RISC\_Gap\_

- *Item 05 - TAP TSI - COM Gap analysis*



Item 05 - TAP T  
COM Gap analys

- *Item 05 - TAP TSI Recommendation results*



Item 05 - TAP  
Recommendatio

- *Item 05 - TAF TSI ERA 006REC1128\_2022\_IA TAF TSI  
2022 Revision*



Item 05 - TAF TS  
006REC1128\_202

- *Item 05 - TAF TSI ERA  
006REC1128\_2022\_Recommendation*



Item 05 - TAF TS  
006REC1128\_202

## Bakgrund

*OBS! För den här punkten har ännu ingen dokumentation publicerats inför mötet trots att ett specifikt datum satts ut för att lämna in kommentarer.*

*Dock tas i förberedande syfte punkten med i handlingslinjen.*

*Transportstyrelsen har inte lämnat in några skriftliga kommentarer, men avser att ta upp talepunkt nr 8 under mötet.*

Målsättningen har varit att genomföra en uppdatering av ramverket för järnvägskompatibilitet genom att införliva ett antal ändringsförfrågningar (CR – Change Request). Dessa CR är till största delen förbättringar som föreslagits av industrirepresentanter och som berör flera aspekter av TAF-meddelanden, parametrar, processer och aktörer. Vissa CR är relevanta för TSD TAF<sup>2</sup> men också för TSD TAP. För närmare inblick i varje ändringsförfrågan hänvisas till bilaga 1 i dokumentet ”Item 03 - TAF TSI ERA 006REC1128\_2022\_IA TAF TSI 2022 Revision”.

---

<sup>2</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet, OJ L 123, 12.5.2011, p. 11–67

Det hittills pågående arbetet och slutligen rekommendationen har varit föremål för en längre tids insatser och har inte föranlett anledning till några särskilda synpunkter från TS, eller berörda i Sverige.

Transportstyrelsen har vid den slutliga granskningen uppfattat en viss oklarhet gällande de exakta konsekvenserna av ”intermodal loading unit reference database” i avsnitt 4.2.10.3 , och hur exempelvis NCP ska säkerställa kommunikation med keepers av ILU.

Kommissionens har efter RISC-95-mötet medgett medlemsstaterna förlängt tillfälle att lämna kommentarer på sitt officiella förslag. Vid tidpunkten för sammanställandet av denna handlingslinje finns ingen information inför mötet om ifall kommenterar från medlemsstater kommit in till kommissionen. Den nya versionen ger vidare inte Transportstyrelsen anledning att ytterligare lämna in kommentarer eller förslag.

### Handlingslinje

8. **Transportstyrelsen kan** vid tillfälle ställa frågan om konsekvenserna av förslaget om intermodal loading unit reference database i 4.2.10.3 , och hur exempelvis NCP ska säkerställa kommunikation med keepers av ILU.
9. **Transportstyrelsen kan** i övrigt notera informationen.

### Vad hände

Denna TSD omfattades inte av mötets agenda, trots att TSD: en ingick i den förlängda kommentarsfristen. Inga kommentarer sålunda.

## 6 INF/ENE/PRM TSIs

### Dokument

- *Item 05 - ST17EN02 INF\_TSI - for comments*



Item 05 - ST17E  
INF\_TSI - for con

- *Item 05 - ST16EN02 ENE\_TSI\_Master - for comments*



Item 05 - ST16E  
ENE\_TSI\_Master

- *Annex6\_PRM\_TSI-final*



Annex6\_PRM\_TSI  
.docx

- *SE kommentarer TSD INF*



SE kommentarer  
INF.docx

- *SE kommentarer TSD ENE*



SE kommentarer  
ENE.docx

- *SE kommentarer TSD ENE additional comment*



SE kommentarer  
ENE additional c

- *24 4RP EG RST and FI TSI revision COM ppt*



24 4RP EG RST a  
TSI revision COM

## Bakgrund

### INF

Förändrings- och tilläggsarbetet avseende denna TSD<sup>3</sup> har främst avsett mindre justeringar, men ur ett särskilt intresse även ett tillägg avseende kombinerade transporter. Gällande kombinerade transporter har det tagits fram en anpassad kodifiering som består dels i bestämmelser för konstruktionsprofil (vilket anges i avsnitt 4.2.3.1), dels ett

---

<sup>3</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1299/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Infrastruktur i Europeiska unionens järnvägssystem, OJ L 356, 12.12.2014, p. 1–109

kodifieringssystem att användas vid transport av intermodala lastenheter i kombinerad transport. Sistnämnda kan baseras på antingen linjens egenskaper och den exakta positionen för hindren, referensprofilen för konstruktionsprofilen för den linjen, eller på en kombination av båda metoderna. Det innebär att järnvägsföretagen kommer att kunna genomföra kontroll av ruttkompatibilitet även för kombinerade transporter på järnväg.

ERA har också föreslagit förändringar i kapitel 7 i TSD INF, som behandlar hur den ska tillämpas. 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 driftkompabilitetsdirektivet (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 infrastruktur anläggning”.

Kommissionen 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.

Kommissionen har vidare bett medlemsstaterna om deras syn på sina respektive fortsatta behov av specialfall. SE har två specialfall, 7.1.16.1 och 7.1.16.2, vilka båda gäller tills vidare och behovet av dem kommer enligt Transportstyrelsen att kvarstå.

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

Transportstyrelsen har inom den förlängda kommentarsfristen skriftligen lämnat in de synpunkterna 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 lämna kommentarer eller förslag.

### ENE

Det hittills genomförda arbetet avseende TSD ENE<sup>4</sup> har präglats av mindre men i ett flertal tekniska justeringar, som av Transportstyrelsen bedöms i sin helhet som okontroversiella för berörda.

I övrigt har denna TSD genomgått samma textförslagsutveckling gällande tillämpningen vid ombyggnad, d.v.s. krav på att tillämpningen av TSD: en ska vara obligatorisk och tillämpas fullt ut (apply fully) på det ombyggda delsystemet, d.v.s. alla delar av anläggningen även om bara vissa varit föremål för ombyggnaden. I den senaste versionens av denna TSD lydelse har dock ordet ”fully” tagits bort. Transportstyrelsen har samma synpunkter på förslaget i denna del som de om ombyggnad som är redogjorda för under rubriken TSD INF, se ovan.

Kommissionens har efter RISC-95-mötet medgett medlemsstaterna förlängt tillfälle att lämna kommentarer på sitt officiella förslag. Flera 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. Transportstyrelsen har i klargörande syfte även meddelat att med anledning av SE kan godta förslaget till 6.2.4.1. samtidigt föreslå att specialfallet 7.4.2.8 avseende SE utgår. I övrigt har inte funnits anledning till ytterligare kommentarer eller förslag.

### PRM

Dokumentet utgör en fortsättning på rekommendationen ERA-REC-128-2 från 2020, som finns tillgängligt på en ERA-webbplats<sup>5</sup>. Förslaget

---

<sup>4</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1301/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Energi i unionens järnvägssystem, EUT L 356, 12.12.2014, s. 179

<sup>5</sup> [https://www.era.europa.eu/sites/default/files/library/docs/recommendation/era\\_rec128-2\\_recommendation\\_en.pdf](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/library/docs/recommendation/era_rec128-2_recommendation_en.pdf)



återspeglar de viktigaste resultatförslagen för utvecklingen av TSD PRM<sup>6</sup>, som avser kapitel 7 och det nya tillägget P. Tillägget P är en kategorisering av samtliga ändringar som även rekommendationen medför.

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&PAS<sup>7</sup>, avsnitt 7.1.2 och i TSD PRM, tillägg F. Vidare avseende 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

---

<sup>6</sup> 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, OJ L 356, 12.12.2014, p. 110–178

<sup>7</sup> 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, EUT L 356, 12.12.2014, s. 228–393

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 införs även i TSD PRM. Vilka krav som ska hänföras till modellens olika kravkategorier har ännu inte diskuterats.

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.

Oaktat att förslaget som sådant kan godtas föreligger ändå vissa regleringstekniska detaljfrågor. Dessa kan tas upp om tillfälle medger det, vilket i annat fall kan meddelas skriftligen till arbetsgruppen för PRM.

Kommissionens har efter RISC-95-mötet medgett medlemsstaterna förlängt tillfälle att lämna kommentarer på sitt officiella förslag. Några medlemsstater har kommit in med synpunkter.

Transportstyrelsen har inte lämnat några ytterligare kommentarer.

## Handlingslinje

10. **Transportstyrelsen kan** gällande tillämpning av TSD INF och TSD ENE i samband med ombyggnad stödja kommissionen förslag om att ta bort ordet ”fully”, men påpeka att för att denna ändring 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.
11. **Transportstyrelsen kan** fråga kommissionen hur den ställt sig till SEs begäran att ta bort specialfallet i ENE om ”mean voltage”.
12. **Transportstyrelsen kan** notera informationen.

## Vad hände

Kommissionen redogör i förstone kortfattat för den gångna revideringsprocessen utifrån en presentation som delas ut vid mötet först, se bilaga 24 *4RP EG RST and FI TSI revision COM ppt*.

### INF + ENE

Kommissionen anser att det finns starkt stöd för inriktningen mot att strama upp tillämpningsregimen, se kapitel 7. Förslaget har ju skrivits om from senaste RISC (3). Man tycker att man nu nått en bra kompromiss efter att ha beaktat en del av synpunkter från MS. Förslaget tillvaratar en stegvis införande fram till systemmålet. Kommissionen s approach åskådliggörs genom följande bild:

|             | Compliance with TSI                               |
|-------------|---------------------------------------------------|
| maintenance | voluntary                                         |
| renewal     | for the part of subsystem affected by the project |
| upgrade     | for all parameters within project coverage        |

EIM – anser att gällande kravet på fullständigt överensstämmande finns det medlemmar i EIM som är oroade över att det kommer att leda till förhöjda kostnader, och kan trots att en del av deras synpunkter beaktats inte godta förslaget.

Kommissionen delar inte EIMs syn på kostnadsförhållandena vilket visats i deras kostnads-nytta analys, men bjuder in till att presentera ytterligare bevis och omständigheter som stödjer deras syn.

DK stödjer EIMs inlaga och fortsätter att den danska IF anser att 7.3.2 och menar att även mindre ändringar leder till krav på modernisering och därmed ökade kostnader.

ES ansluter sig till EIMs kommentar och anser att det kan påverka IFs vilja och förmåga att investera. För ES' vidkommande planerar de att anlägga ett ytterligare spår för att åstadkomma en ytterligare spårvidd jämsides med den de redan har (ES har ju annan spårvidd - 1 668) och de är står frågande om det ska anses utgöra ombyggnad och därmed falla in under de nya kraven på full TSD-överensstämmelse.

De vill gärna veta närmare vad begreppet "geographical location" innebär och ber kommissionen om en utveckling

FI förklarade att deras IF också är oroade över kostnadshöjande effekter, och kommer att lämna in underlag inom några veckor. FI menar samtidigt att kommissionen inte påvisat att förhållandena som nu gäller verkligen leder till de negativa resultat man påstår.

FR framförde en återkommande begäran avseende ENE där man vill flytta ett specialfall från TSD ENE till Loc&Pas, eftersom det hittills nekats av kommissionen. Kommissionen menar att innehållet i frågan som FR tagit upp egentligen inte hör till TSD Loc&Pas (heller) utan ska tas upp i RINF, dessutom utökar FR omfattningen. Därför erbjuder kommissionen FR att ha en bilateral diskussion istället.

NB-Rail uppskattar ändringarna av kapitlet, och vidare har man åsikter om ändringen gällande prestandaparametern hastighet där en ökning med 30 km/tim t ex från 80 till 120 som kan godtas generellt utan anmärkning medan höjningen från 250 till 260/270 gör det mer komplext och något otydligt och man har lämnat in ett förslag. Kommissionen sammanfattar att hastighetsnivån fastställdes av arbetsgruppen tillsammans till en nivå på 30 km/tim för att utgöra kriterium vid bestämmande av prestandakravet.

Kommissionen understryker att det inte är syftet att varje mindre ändring ska leda till en total överensstämmelse till TSD, utan det är när det är fråga om *betydande* ändringar som är föremål för att få TSD: en tillämpad i sin helhet. Annars kommer man inte att nå en enhetlig järnväg. Samtidigt finns det vid oproportionerliga fall möjlighet att få till ett undantag. Vad gäller ES' ytterligare spår kommer inte att utgöra ett fall som faller in under kraven för tillämpning.

Vidare anser kommissionen att diskussionen om att överensstämmelsekravet leder till förhöjda kostnader haltar då förslaget siktar på en flexibel tillämpning. I övrigt är kraven enligt kommissionen i överensstämmelse med direktivets definitioner gällande modernisering och ombyggnad. Kravet på överensstämmelse med TSD har också bäring på policyn om Go-everywhere-fordon vilket möjliggör genomförandet av dessa fordon och man bygger därmed bort hinder i infrastruktur.

CER vill gällande 7.3.2 "major substitution" ändra på lydelsen avseende utbyte av komponenter, vilket enligt dem leder till missförstånd, då det inte är komponenten i sig utan funktionen som ska vara avgörande för om det ska definiera ombyggnad.

Kommissionen upprepar att syftet med förslaget är att tillämpningen i samband med ombyggnad eller modernisering och därmed krav på överensstämmelse med TSDkraven är när det är fråga om "substantial" – *betydande* ändringar. Frågan är inte att väl fungerande materiel ska kastas för att bytas ut mot ny bara för att man genomför mindre ändringar.

Kommissionen svarar ES att åtgärden inte rimligen ska anses utgöra ny linje/spår enligt förslagets nya lydelse, utan det är bara fråga om EN ny RÄLS. Därmed ska inte kraven tillämpas. Bjuder in ES till en bilateral diskussion om det fortfarande är oklart.

Skäl till att framföra SEs talepunkt 10 befanns förfallen då lydelsen nu ändrats i den riktning SE önskat. **Talepunkt 11 kommer att framställas skriftligt till kommissionen.**

CER utgår från förslagets 4.2.9.2 avseende plattformshöjder som anger att vid betydande arbeten ska plattformen uppnå TSD-kraven på höjd. Hela frågan om plattformshöjd är krävande och komplex. Lydelsen går längre än vad som förväntats. Därför behövs ytterligare diskussioner. Kommissionen medger att plattformshöjd utgör ett svårt problem inom hela EU. Målet är trots allt att plattformar SKA bli och vara TSD-överensstämmande. Det finns egentligen inget principiellt argument som talar för att plattformar INTE ska vara i överensstämmelse med TSD-kraven. Frågan är vad som utgör target system (!). Vissa MS tolkar bestämmelsen så att man passar in på tidigare förhållanden. För icke-TSD-kompatibla tåg (tunnelbana m fl.) blir det mer komplicerat. I den nya lydelsen så anges att vid s.k. blandad användning ska plattformarna vara TSD-överensstämmande. Vidare, gör man ändringar avseende spåren ska även plattformarna omfattas av TSD-kraven vid ombyggnad. Kommissionen är fullt medveten om att ändringar av plattformar är kostsamma, men det kraven är ställda på ett sådant sätt att de inte faller ut vid mindre ändringar, eller hur som helst. Kommissionen vill gärna fortsätta diskussioner med CER.

DK förstår inte vad definitionen av "geographical coverage of an upgrade" – geografisk omfattning vid ombyggnad innebär. Kommissionen förklarar att om man bygger om från t ex punkten 3 till punkten 20 (ett abstrakt exempel) så innebär den sträckningen, 3-20, den "geografiska omfattning av ombyggnaden". **MS få gärna komma in med förslag till förbättrat begrepp.**

Vidare vill man från några MS förklarat vad "location on tracks" betyder. Kommissionen argumenterar utifrån RINF och det data som ska in dit. Så som IF hittills gjort är att man beskrivit lokaliseringen genom angivande av kilometer. Även om det inte finns en harmoniserad definition så menar kommissionen att man nu avser att tillämpa vad branschen hittills använt. Det innebär att samtliga parametrar ska beaktas vid ombyggnad för den del som är föremål för ombyggnaden.

Gällande 7.3.8 har FR och andra MS begärt förklaring till lydelse som finns upptagen i kommissionens förslag. ERA informerar att det redan finns en likalydande text i nuvarande TSD men man har nu bara förtydligat den. Således innebär det att om man ökar OCL eller höjer hastigheten med mer än 30 km/tim så utgör det en ändring som innebär att ombyggnadskriterierna ska tillämpas, annars kan man fortsätta utan åtgärd.

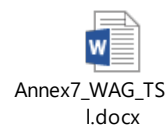
Kommissionen inbjuder MS att ytterligare ge förslag på förbättringar och även förhållanden mellan förslaget och de förekommande specialfall som finns.

Vad vidare gäller interoperabilitetskomponenter utan EG certifikat finns utfärdat en deadline, vilket kommissionen nu funnit skäl att förlänga men utan bestämt datum. Under tiden tills man kommit fram med en godtagbar lösning ska IF omhändertä säkerheten inom sin SMS med utgångspunkt från en bedömning grundat i kapitel 4.

## **7 WAG/LOC&PAS/NOI/ERATV/RINF**

### Dokument

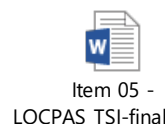
- *Annex7\_WAG\_TSI-final*



- *SE kommentarer TSD WAG*



- *Item 05 - LOCPAS\_TSI-final for RISC - for comments*



- *SE kommentarer TSD Loc&Pas*



- *Annex5\_NOI\_TSI-final*

Annex5\_NOI\_TSI-  
docx

- *Annex10\_ERATV\_Parameters1*

Annex10\_ERATV\_  
meters1.doc

- *Item 05 - RINF-final for RISC - for comments*

Item 05 - RINF-  
for RISC - for co

## 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 dock identifierat ett par fall för påpekande. Det första avser 4.2.2.3 om enhetens integritet. Förslagets text framstår som alltför precis och därmed begränsar den tillämpligheten. Istället bör man fastställa en lydelse som framställer villkoren mer generellt eftersom kraven på att kunna säkra den last som en vagn är avsedd att framföra gäller alla vagnar.

Vidare har det införts krav på urspårningsdetektorer m.m. Kravet på funktionerna är dock frivilligt. Funktionerna är:

1. Preventiv information till föraren om att en urspårning kan ske,
2. Signal till föraren om att urspårning detekterats,
3. Automatisk nödbroms vid detekterad urspårning.

Transportstyrelsen ser inget problem med det, men hittills är inte de tekniska kraven kända eftersom det hänvisas till ett ERA-dokument som inte finns framtaget till dags dato. Information om vilka kombinationer som man får ha finns tillgängligt. Det är emellertid inte begripligt varför den

begränsningen ska finnas, eftersom den egentligen bara säger att man inte får ha en signal till föraren om att man fått en urspårning om man samtidigt har ett system som stoppar tåget vid urspårning.

Förslagsvis bör man istället kunna ha en text som uttrycker att det är tillåtet att kombinera dessa funktioner, men utan att nämna några kombinationer, eftersom ingen kombination borde innebära några ökade risker.

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

Transportstyrelsen har inom den förlängda kommentarsfristen skriftligen lämnat in en kommentar gällande kommissionens förslag till ny lydelse av 4.2.3.5.3.1 avseende krav vid urspårningsdetektorer, se inlämnad kommentar.

### 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 TSDerna. För fordon som idag befinner sig i fas A eller fas B finns behov av en övergång mellan ny och gammal regim.

Förslaget inför det nya begreppet "initial 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 tunnar).

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 uppreparande 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.

## NOI

Transportstyrelsen har vid sin granskning av utkastet till nytt innehåll av TSD NOI<sup>8</sup> 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 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

---

<sup>8</sup> 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

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.

#### ERATV<sup>9</sup>

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 urspåringsdetektering.

Kommissionens har efter RISC-95-mötet medgett medlemsstaterna förlängt tillfälle att lämna kommentarer på sitt officiella förslag. Vissa medlemsstater har kommit in med synpunkter.

Transportstyrelsen har inte framfört några kommentarer inom den förlängda kommentarsfristen.

#### RINF<sup>10</sup>

Denna förordning följer strikt det innehåll som regleras i andra TSDer. De förändringar som gjorts överensstämmer enligt Transportstyrelsen det nya eller ändrade innehåll som föreskrivits i de andra relevanta TSDerna.

---

<sup>9</sup> 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

<sup>10</sup> 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

Kommissionens har efter RISC-95-mötet medgett medlemsstaterna förlängt tillfälle att lämna kommentarer på sitt officiella förslag. Vissa medlemsstater har kommit in med synpunkter.

Transportstyrelsen har inte framfört några kommentarer inom den förlängda kommentarsfristen.

### Handlingslinje

13. **Transportstyrelsen kan** anmäla till Kommissionen att SE önskar ingå i listan på länder i specialfallet ”7.3.2.8.a. Lamp controls” i TSD LOC&PAS gällande att funktionen ”blinka med strålkastare i syfte att informera om nödsituation” ska vara ett tillämpligt krav.
14. **Transportstyrelsen kan notera informationen.**

### Vad hände

#### Loc&Pas

Kommissionen tar upp frågan om dricksvattenregleringen, där sektorn tidigare varit enig, men som inte godtas av kommissionen i förhållande till dess policy att användandet av vatten ska vara så brett möjligt som möjligt. Därutöver bör inga avvikande anpassningar göras vid tillämpningen av ett parallellt direktiv, 98/83/EC. Nationella regler som går emot innehållet i direktivet är enligt kommissionen inte något som uppmuntras. Därför föreslår kommissionen att regelförslaget tas bort. AT, som nyttjar etiketter som säger att vattnet är drickbart är inte accepterat i Tyskland, där österrikiska tåg vid gränsövergång måste ta bort dessa då tyska regler inte anser att sådant vatten är dricksvatten. DE vidhåller sin ställning som då kan leda till den situation som Österrike beskrivit. Kommissionen återkommer i frågan...

Därefter diskuteras begrepp; ”passagerartåg”, tågsätt” och ”motorvagnståg”. Kommissionens ambition är att använda sig av ett unikt brett heltäckande begrepp i linje med specifikationerna; ett för allt. CER har kommit med ett förslag, 2.2.1 g); 2.2.2.(A) och 2.3.1 (A) 2) vilka alla innebär att de av kommissionen föreslagna begreppsvalen ska bytas ut mot ”trainset”/tågsätt.

En ytterligare punkt gäller förtydligande av specialfordon (OTM).

Kommissionens policymål är att undvika överdriven specificering. En motivering behövs från sektorn om var undergruppering används i TSD: en. Ett modifierat CER-förslag ska utvärderas av kommissionen. CERs förslag

innebär att man vill ha flera underkategorier, vilket också följer ERAs förslag. Kommissionens förslag är istället ett enda begrepp, då man inte ser någon nytta av flera kategorier.

UNIFE önskar att man bibehåller underkategorier, då man annars riskerar att tappa bort eller göra oklart ifall en typ faller in under OTM.

Utgångspunkten är att man stödjer CERs/ERAs förslag. Dessutom förtydligar det hemvisten för en viss typ av fordon på ett klart sätt även när man tillämpar andra TSD, alltså förenklar det en enhetlig tillämpning för dessa fordon. Kommissionen föreslår en dialog mellan dem, CER och UNIFE.

Vidare framförs kritik mot förslaget om bl. a övergångsregeln som innebär retroaktiv verkan (kapitel 7). Man uppfattar att den här typen av retroaktiv verkan utgör en osäkerhet för sektorn. Man önskar i syfte att förekomma negativa effekter att dels alla sådana förslag ska ha varit föremål för en konsekvensanalys och kostnads/nytta analys tillsammans med en genomförandeplan, dels att i det syftet man inkorporerar ERAs ändringsmetod; Change Control Management Procedure, i TSD: en, och bör kunna tillämpas i samtliga TSD: er.

Kommissionen tycker att de krav UNIFE framställer redan finns på plats, att ERA genomför de nödvändiga analyser. Behov av ytterligare reglering i sådana stycken är därför inte relevanta.

SFR påpekar att den standard (elektromagnetisk kompatibilitet med spårledning - mättningsmetod) som ERA önskar referera till i interfacedokumentet inte är mogen att hänvisas till då den inte fullständigt formulerats eller remitterats till MS än. Kommissionen förstår, men det är också tidskritiskt att få innehållet på plats så att man börja tillämpa.

DE förslaget om "unique authorisation" som det står och går nu är inte acceptabelt för DE. Det kräver mer arbete och granskning innan det kan godtas. ERA bekräftar att arbetet pågår om just GE-fordon. Ett utkast, vilket skickas ut i slutet av veckan eller början på nästa, kommer att diskuteras i möte med arbetsgruppen som ska hållas den 18 oktober. Utkasten kommer att delas med MS. Kommissionen kommer att sköta om den processen.

**SEs talepunkt 13 kommer att framställas skriftligt till kommissionen.**

WAG

CER diskuterar om en bestämmelse om kopplingar (7.1.2.e) som har flaggats att den borde vara kvar i TSD: en. Det är enligt CER olyckligt då den kan utgöra hinder för testkörningar med DAC. Är regeln kvar kan det leda till tungrodd undantagshantering. Med hänvisning till DAC-behov har ERA trots allt ansett att ta behålla bestämmelsen. Vidare är man orolig för att de specialfall som vissa MS anmält innebär att man inte (tillräckligt?) beaktar behovet av anpassning i förhållande tillkommande DAC, vilket kan komma att utgöra ett hinder för genomförandet.

ERA förklara att anledningen till att bestämmelsen togs bort var just av standardiseringskrav i DAC-syfte. Att ta bort den ska också undvika möjligheten till öppna punkter. 7.2-punkten är i interoperabilitetssyfte, vilket inte är avsikten med regleringen som syftar till DAC-standardiseringen.

UNIFE motsätter sig att man använder sig av interfacedokumentet 5 (jag är osäker på versionen...?) vilket inte fastställts än utan är fortfarande under arbete, det framstår som omotiverat...gällande kap 7 så stödjer man inte detta utan att man genomför ett tydligt krav på konsekvensutredning vilket också ska skrivas in i författningen.

Kommissionen motsätter sig ett sådant krav, det finns genomgående utredningar i samband med varje ändring i regelverken.

NB-Rail frågar specifikt om i det fallet att de godkänner ett fordon utifrån ett specialfall om det då också blir ett godkänt GE-fordon? De har nämligen inte funnit tillräckligt tydlig referens med Interfacedokumentet till CCS (4.2.3.3. gällande tågdetekteringssystem) och det saknas referens till bilaga A i TSD CCS. Kommissionen kommer att som en förenklande åtgärd hänvisa alla referenser mellan CCS och rullande materiel till ett interfacedokument och där ska samtlig nödvändig information länkas in. Detta dokument ska omfatta samtliga fordon, alltså även GE-fordon. ERA highlightar fenomenet med DAC som kommer att ställa krav som ännu inte kan hanteras inom systemet.

### RINF

Kommissionen föreslår en deadline för tillhandahållande av data för nya parametrar till RINF till 12 månader från det att ERA fastställt kraven.

CER menar att processen för att ta fram förutsättningar för parametrar är lång, den kanske tar minst 12 månader fram till dess att IM ska genomföra det, vilket rimligen tar 12 månader. Därför kan det vara rimligt att man räknar med 12 + 12.

ERA förklarar att processen för att fastställa de underliggande IT-kraven kan förkortas i vart fall i delen av processen att ta fram IT-villkoren. 12 + 12 månader framstår som väl länge.

#### PRM

IT tackar för att vissa kommentarer accepterats. IT tar upp en fråga om slitband, bredd och trappsteg och framför vissa synpunkter om regleringen om bredden av steg, se p. 4.2.2.8 andra stycket.

ERA poängterar att det inte finns några sådana bestämmelser om krav på friktionsband i rullande materiel. Behovet kan behöva diskuteras bilateralt.

#### NOI

CER framförde en begäran om bilateral diskussion i en fråga som framstod som något av enskilt intresse, och kommissionen medgav tillfälle att närmare diskutera detta bilateralt.

#### ERATV

BE frågar om en parameter gällande fordon, huruvida den beaktats eller om den fallit bort? Namnet på det tekniska objektet bör vara obligatoriskt för att underlätta övervakningen av NSA genom att inte lägga ansträngningar på att spåra ERATV parametrarna (?) för att veta vilket fordon som beskrivs. Parameter "O" ska vara "Y"

NL i ERATV anges endast få värden gällande strömavtagaren, för i NL har man flera värden som tillämpas – ERA återkommer om detta.

## **8 AOB**

Utvecklingsarbetet gällande CSM ASLP fortgår. Regelverket består utöver bestämmelser för rapportering och andra verksamheter inom dess ram även av uppställande av förutsättningar för det till förordningen knutna stödsystemet. Ett överhängande problem är att det saknas medel för att i tid och omfång ta fram detta system. ERA har under tiden tagit fram ett ”istället-för-alternativ” som utgår från ett rapporteringssystem som används inom flygtrafiken, ECCAIRS. Det är angeläget att få besked om budgetläget och om planeringen inför ikraftträdandet av förordningen.

### Handlingslinje

15. **Transportstyrelsen kan** fråga kommissionen om finansieringsläget gällande CSM ASLP och stödsystemet ISS.

### Vad hände

Kommissionen förklarade att budgetläget var mer positivt nu. En utökning av anslaget har medgetts vilket innebär att ERA får utrymme för c:a 12 ytterligare tjänster. På en direkt fråga om detta anslag även gav medel till utvecklingen av ISS-systemet svarade kommissionen dock nekande. Sådana medel fanns det inte tillgång till. Detta påverkar arbetet i CSM ASLP på så sätt att det inte är några förändringar avseende ISS, men att förordningsarbetet fortgår. På frågan om när det kan finnas tillfälle för beslut kunde inte kommissionen ge något konkret besked.

### Övrigt

RISC96 kommer inte att rösta på TSD-paketet. RISC97 (2023) kommer att hållas troligen i februari.

Novembermötet kommer att kunna hållas på plats i Bryssel. Ett eventuellt expertgruppmöte 25-26-27 oktober.