

Datum
2022-05-24

Dnr/Beteckning
TSJ 2022-2084

Handläggare
Sten-Olov Södergård
Juridik
Juridik Spårtrafik

Commission Expert Group on the technical pillar of the 4th railway package, 23rd meeting

Tid/Plats: 19-20 maj 09:30-1330, 14:30-1700/10.00-14.00
Webex-möte (distansmöte)

Svenska representanter: Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

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

Handlingslinjen är kommunicerad med enhet Spårtrafiks ledningsgrupp 2022-05-19/20.

Agenda för motet

Torsdag 19 maj 2022

Opening of the meeting and adoption of the agenda

Dokument

- 23 Exp Gr - Draft Agenda – 19-20 maj 2022



EG 23 - 19-20 I
2022 - agenda v

Handlingslinje

1. **TS kan** acceptera agendan.

Vad hände

Keir Fitch hälsade alla välkomna. Detta är det andra expertgruppmötet i fasen av förberedelse av TSD Revision paketet, som ska röstas i november av RISC. ERA har lämnat in en preliminär rekommendation, som ska

omarbetas till en slutlig version vilken ska lämnas under juni. Frågorna kommer upp i nästa RISC i juli. Ett ytterligare expertgruppmöte ska hållas i september inför röstningen i november. Möjligen kan det ges tillfälle till ett ytterligare möte med expertgruppen om behov finns. Idag hålls mötet kring de olika förslagen enligt agendan. De större punkterna är CCS och OPE. TAP kommer inte att diskuteras nu, men har sin plats i diskussionerna framöver.

För alla TSD: er kommer ERA att presentera förslagen sedan hålls diskussioner och detta följs av kommissionens GAP-analys, vilken återspeglar de framtida behoven och de åtgärder som krävs vidare.

FR vill ha mer detaljer gällande kommissionens arbetsplaner, och när det slutliga förslaget till TSD revisionen för MS. Kommissionen kommer att lägga fram en kalender. Frågan är om det kommer att bli helt klart till juli-mötet, RISC 94. Offentligt samråd har ju skötts av ERA. Detta anser kommissionen vara tillräckligt varför det inte kommer att genomföras en ytterligare sådan omgång i kommissionens regi.

Kommissionen håller en kort presentation gällande tillämpligheten av TSD: er, d.v.s. att de är bindande direkt vid ikraftträdandet. Kommissionen uppmanar MS att genomföra en upprepning av nationella regler som kan komma i konflikt med de nya TSD-innehållet. Kommissionen upprepar även att om MS önskar ha nationella regler så ska den särskilda processen enligt DKD¹ (art. 13 och 14) och JSD² (art. 8) följas. Även öppna punkter och andra undantag bör uppmärksammas och anmälas till ERA så att de kan beaktas vid den slutliga skrivningen.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, EUT L 138, 26.5.2016, s. 44–101

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet, EUT L 138, 26.5.2016, s. 102–149

1 CCS TSI:

Dokument

- *Item 01 - CCS TSI - COM gap analysis*



Item 01 - CCS 1
COM gap analys

- *Item 01 - CCS TSI 2022 non-paper_track changes*



Item 01 - CCS
2022 non-paper.

- *Item 01- CCS TSI 2022 - ERA presentation*



Item 01- CCS
2022 - ERA pres

Bakgrund

Utvecklings- och ändringsarbetet har omfattat ett mycket brett spektrum av områden och frågor inom TSD CCS³. Bland dessa finns ATO (Automativ 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.

³ 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

Gällande en särskild fråga, d.v.s. övergångsperioder, har förslaget fått ett synnerligt fokus. Förslaget är aktuellt för ett flertal TSD: er. 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.

Handlingslinje

2. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen genomför en dragning direkt ur dokumentet ”Item 01- CCS TSI 2022 - ERA presentation”, se ovan, utan avvikelser. Dock avseende sida 7 gällande felkorrigering förklarar ERA hur den stegvisa korrigeringen medger ett uppnående till den sist gällande kravspecifikationen. Därmed försvinner ”partial fulfillment” som ett alternativ, och man uppnår en konsistent kravnivå.

Om GAP-analysen utvecklar kommissionen punkterna gällande ATO, ERTMS, FRMCS. Modularitet är av bärande betydelse. Denna funktion ger förutsättningar för att ett fordon ska kunna nyttja sina andra funktioner fullt ut. Detta ger möjligheter till flexibilitet och anpassningsbarhet inför framtida moderniseringar och uppgraderingar. Man ser också att det lättar upp för en användare att slippa bli ”inlåst” gentemot en tidigare leverantör. Kommissionen pekar rakt vidare mot den kortare genomförandefristen som de syftar mot, d.v.s. 2 år för projekt som inte har påbörjat sin designfas, och 7 år för övriga. Kommissionen antyder att i alla fall 7-årsfristen skulle kunna förkortas... Gällande ”enhancement ERTMS technical and operational interoperability” så har detta släpat efter. Strävan är att få till stånd en övergripande harmonisering. MS medverkan är av stort värde.

FI påpekar gällande FRMCS att det är viktigt för FI att kunna använda sig av det publika nätet, och att specifikationerna inte kommer innebära hinder för detta. Kommissionen har fångat frågan och ber de som träffas av detta problem att informera kommissionen.

ERFA ifrågasätter hur genomförandet av ERTMS med alla de uppgraderingar som krävs verkligen har analyserats ur ett ekonomiskt perspektiv, alltså om aktörerna förmår att genomföra kraven fullt ut. Kommissionen menar att det kommer att finnas både en vilja hos aktörerna som ett europeiskt incitament för att genomföra både kraven och de framtida ”enhancement”-initiativen. Detta omfattar även approachen gentemot de nationella genomförandeplanerna. Kommissionen pekar mot att järnvägen kräver en utveckling och att det är ofrånkomligt, man uttrycker sig även som att branschen kan framstå som ”uråldrig” i sitt synsätt. Vad gäller finansiering så tycker kommissionen att det finns positiva erfarenheter från CEF. Till exempel så har gruppansökningar aktualiserats, vilket uppfattats som en gångbar väg. För vissa intresserade MS kan även EIB (Europeiska Investeringsbanken) vara ett alternativ då den kan stötta aktörer i utvecklingsarbetet. Även kommissionens initiativ att förbilliga ETCS tillsammans med ATO innebär positiva ekonomiska effekter.

DE och CH anmäler att inkompatibla ändringar inte är fullständigt avslutat. Analysen är inte avklarad, men resultatet kommer om några veckor, och kan leda till en ändringsbegäran (CR – Change request) i slutändan.

CER frågar om felkorrigeringar och ”partial fulfilment” hur ERA värderat genomförandet. CER har emotsatt sig förslaget. Har ERA några förslag på en sund kompromiss, möjligen?

ERA anser att 7-årskonceptet är anpassat och balanserat. Man anser vidare att man därmed hittat en förenklad process som inte leder till negativa följder, och man måste komma ihåg att det inte finns perfekta lösningar. Så som ERA ser det - vilket också kommissionen delar – så finns det en mer eller mindre samstämmig uppfattning bland berörda. I slutändan kan man inte förhindra utvecklingen, det går inte att ha inkompatibla fordon på det europeiska nätet hur länge som helst.

UNIFE uttrycker att den målsättningen är självklar. Det är dock så att det uppstår praktiska problem. Man önskar istället en mer stegvis utveckling. Det skulle underlätta för branschen på ett bättre sätt.

Kommissionen är medveten om att allt inte kommer att gå i lås, och är beredd på detta, och att det finns utrymme för att beakta och behandla det på något sätt.

Single set of specification

UNIFE anser även här att målsättningen är OK. Men hur ser konsekvenserna ut av denna process i praktiken? Kan kommissionen beskriva och reda ut detta mer tydligt. Analysen bör vara helomfattande.

ERA säger att de är medvetna om de eventuella konflikterna. Man är öppen för en diskussion i faktiska fall, men vill undvika att en specifikation haltar pga. att man inte genomfört felkorrigeringen fullt ut. ERA bjuder in de som önskar att kommunicera vilka omständigheter som bör beaktas i en analys.

Transitions

UNIFE pekar på att detta gäller ju inte bara gäller för CCS utan berör även andra TSD: er. De avser diskutera detta i morgon istället. Det som är av avgörande betydelse är att det finns ett tydligt krav på kommissionen/ERA att utföra en konsekvensbeskrivning för varje av de åtgärder som är i fråga och att man där säkerställer hur konsekvenserna tas om hand i författningen, t ex finansieringsåtgärder och andra åtgärder som är relevanta för att genomföra och underlätta inför effekterna.

Kommissionen anser att det saknas egentligt rättsligt utrymme för att ha en sådan reglering i rättsakten. Den utredning som bl. a UNIFE begär ska ju ändå göras, och det finns ingen anledning att rada upp faktorer efter faktorer i en bestämmelse. Utredningen ska göras i fall till fall från de respektive omständigheter som råder.

Modularity

UNIFE påpekar om två element: att förkorta från 7 år till 5 år bör utredas noggrant, det andra elementet är att det avser nya fordon, vilket inte är så enkelt som ERA framställer det som. Definitionen av ”nytt fordon” behöver klargöras. Detta viktiga är att bestämma när designfasen börjar. Det kan ta lång tid, och måste beaktas i tillämpningen framöver. Detta berör andra områden, och inte bara signal, och bör diskuteras vidare.

Kommissionen/ERA hänvisar till sida 3 i kommissionens presentation ”Item 01 - CCS TSI - COM gap analysis”.

Error corrections (EC) and partial fulfilment (PF)

DK ser att det finns positivt i förslaget. Men när det avser frågan om PF så är det inte helt genomförbart för DK. Deras fordonspark är helt kompatibel med nuvarande krav (*uppfattade inte korrekt vilken, troligen Baseline 3*) och om PF inte medges så skulle det innebära oerhörda summor (*uppfattade inte summan*) och det skulle innebära att DK troligtvis måste behöva ansöka om undantag i varje enskilt fall.

Kommissionen/ERA förtydligar att kravet inte innebär att all ombordutrustning ska migreras till Baseline 4. Att fortsätta medge undantag strider mot syftet. Hellre ser man fram mot en bilateral lösning. Genom att medge undantag innebär detta också att man har många olika baseline-fordon ute på nätet, vilket också medför stora kostnader, som man inte ser skäl att upprätthålla. Med bilaterala lösningar menar kommissionen efter att SE ställt frågan om på vilken rättslig grund ett sådant beslut/medgivande skulle stödja sig, att de vill öppna upp för att kunna diskutera fallen utifrån sina egna förutsättningar.

FR anser att ta bort möjligheterna till undantag och PF innebär stora effekter och särskilt om sådan åtgärder inte har någon negativ påverkan på säkerheten. Man ser hellre fram mot ett succesivt genomförande.

Kommissionen anser däremot att PF inte är tillräckligt tungt argument och egentligen ställer hinder för harmoniseringen, utvecklingen och driftkompatibiliteten. Det ligger heller inte i linje med den Gröna givens och de antagna åtgärderna för att uppnå miljömålen.

2 OPE TSI

Dokument

- *Item 02 - OPE_TSI*

Item 02 -
OPE_TSI.doc

- *Item 02 - OPE_TSI-AppA*

Item 02 -
OPE_TSI-AppA.c

- *Item 02 - Workdoc-OPE_TSI*

Item 02 -
Workdoc-OPE_T:

- *Item 02 - ERA ppt OPE TSI 2022 changes 2*

Item 02 - ERA |
OPE TSI 2022 ch

- *Item 02 - COM ppt OPE TSI_gap analysis*

Item 02 - COM
OPE TSI_gap ana

- *20220517-tsi-package_2022_comments_sheet - TSI OPE*

20220517-tsi-pa
e_2022_commen

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 Drift⁴.

⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i

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 gällande kombinerade transporter har lett fram de föreslagna ändringarna i TSD Drift (Tillägg D1).

Arbetet har pågått inom TSD Revision programmet inom Working Party processen där TS medverkat fortlöpande. Arbetet har varat i strax 2 år. I sammanfattning har följande element bearbetats: AMOCer, 3 stycken 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 lydelsena i tilläggen (A och C) föreslås gälla från och med den 31 december 2025.

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 såväl under arbetets gång och som gällande slutresultatet att man inte noterat något kontroversiellt och inte heller att det i högre grad leder till kostnadsdrivande åtgärder för ett svenskt vidkommande.

Handlingslinje

3. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

ERA följer presentationen ”*Item 02 - ERA ppt OPE TSI 2022 changes 2*” per bokstav... Gällande Tillägg A, så kommer detta att ingå i sin helhet i TSDen och därmed översättas till samtliga språk. I utgåvan kommer dock inte ATO och FRMCS att ingå då dessa avsnitt inte är fullständiga än.

Kommissionen, gör detsamma med sin presentation ”*Item 02 - COM ppt OPE TSI_gap analysis*”, d.v.s. följer den utan egentliga materiella tillägg.

IT har lämnat in sina kommentarer och synpunkter, som gäller till exempel om växling m.m. och är beredda på bilaterala överläggningar framöver. Underlaget kommer att delas med de andra MS, se bilaga ”*20220517-tsi-package_2022_comments_sheet - TSI OPE*”

Kommissionen kommenterar om växling att det arbetas med att ta fram en harmoniserad definition.

BE är positiva till utvecklingen av TSDen. Vad gäller tillägg I så är det inte helt tydligt gentemot nationella regler, och önskar att Kommissionen förtydligar.

DE anser att tillägg A framöver ska bli tillgängligt i översättning är positivt. Gällande *merging level 2* och *3* ser man en utmaning i att genomföra alla administrativa åtgärder (dokumentation, information, utbildning, etc) som också kan komma att medföra kostnader utan egentlig motsvarande nytta.

FR uppmärksammade att versionen inte överensstämmer med den aktuella utgåvan (kommissionen medger detta och kommer att rätta till det omedelbart till nästa tillfälle). Vidare är man något ängslig gällande






regleringen avseende frontstrålkastare och ber om att få ha en dialog med ERA om detta, vilket ERA bekräftar.

CER stödjer DE i frågan om Level 3, eftersom det innebär stora interna investeringar t ex för utbildningar och information till personalen.

Kommissionen upprepar ånyo, att nationella regler som kommer i kollision med TSD Drift måste utrangeras omedelbart eller ändras så att de passar in i sammanhanget, t ex inom en öppen punkt.

3 TAF TSI

Dokument

- *Item 03 - TAF TSI ERA 006REC1128_2022_IA TAF TSI 2022 Revision*

Item 03 - TAF TS
006REC1128_202
- *Item 03 - TAF TSI ERA 006REC1128_2022_Recommendation*

Item 03 - TAF TS
006REC1128_202
- *Item 03 - TAF TSI_COM gap analysis*

Item 03 - TA
TSI_COM gap ar
- *Item 03 - TAF_TSI_AMOC_ERA ppt*

Item 03 - TAF_
AMOC_ERA ppt
- *Item 03 - ERA - Revision of the TAF TSI 2022*

Item 03 - ERA
Revision of the T

Bakgrund

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 TAF⁵ 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”.

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 Transportstyrelsen, 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.

Handlingslinje

4. **TS 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.
5. **TS kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

ERA respektive kommissionen går igenom presentationen ”*Item 03 - ERA - Revision of the TAF TSI 2022*”, konsekvensanalysen (kost-nytta) ”*Item 03 - TAF TSI ERA 006REC1128_2022_IA TAF TSI 2022 Revision*” och GAP-analysen, ”*Item 03 - TAF TSI_COM gap analysis*” till punkt och pricka.

⁵ 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

Kommissionen understryker att de ämnen som omfattas av GAP-analysen är sådant som kommissionen avser färdigställa inför röstningen i höst.

CER bemöter GAP-analysens innehåll per område. Stödjer i princip samtliga frågor. Frågan om deadlines för införande är i och för sig godtagbart men motsätter sig ett gemensamt införande mellan TAF och TAP. Ett alternativ från industrin har lämnats in. Man föredrar s.k. cluster solution.

Kommissionen är positivt inställd till påpekandet om s.k. cluster-förfarande, vilket framstår som förenklande av införandet.

IT önskar att TAF omhändertar utbyte av information gällande farligt gods i högre utsträckning och att man tillnärmar sig järnvägssäkerhetsdirektivets hantering. Frågan är länkad till Brenner-problemet. Det finns inte tillräckligt med information vilket leder till problem gällande ansvar i olika lägen.

ERA för fram att informationen om farligt gods hanteras redan i TAF. Emellertid saknas de aspekter som SRD tar hand om och att införa detta i TAF skulle leda till omfattande arbete och kostnader för de berörda. Den information (fraktsedel, tågsammansättning, tankvagnar, etc) som redan finns att tillgå går t.o.m. ned på vagnsnivå. Man bör också beakta att mycket av den information som avser farligt gods är föremål för informationsskydd. Det är i princip endast de som ingår i transportkedjan som kan ha tillgång till informationen. Slutsatsen är att man vill avvakta med ett eventuellt utökande.

ERA redogör för uppdraget att föra in uppgifter utifrån TSD Drifts AMOC-info om bromstabeller in i TAF. Kommissionen uppfattar det som målmedvetet att kunna göra hanteringen av dessa uppgifter bindande istället för att ha dom som de är idag, d.v.s. AMOC, vilken ju inte är rättsligt bindande.

Fredag 20 maj 2022

4 4 INF/ENE/PRM TSIs

Dokument

- *Item 04 - INF_TSI*



Item 04 -
INF_TSI.doc

- *Item 04 - Workdoc-INF_TSI*



Item 04 -
Workdoc-INF_TS

- *Item 04 - ENE_TSI*



Item 04 -
ENE_TSI.doc

- *Item 04 - Workdoc-ENE_TSI*



Item 04 -
Workdoc-ENE_T:

- *COM ppt RST FI TSIs gap analysis EG23 19-20 May 2022*



COM ppt RST FI
gap analysis EG2

- *Item 04 - PRM_TSI*



Item 04 -
PRM_TSI.doc

- *Item 04 - Consultation_PRM_TSI_Chpr7-AppP*



Item 04 -
Consultation_PRI

Bakgrund

INF

Förändrings- och tilläggsarbetet avseende denna TSD⁶ 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 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.

ENE

Det hittills genomförda arbetet avseende TSD ENE⁷ har präglats av mindre men i ett flertal tekniska justeringar, som av TS bedöms i sin helhet som okontroversiella för berörda.

Transportstyrelsen har i sammanhanget gällande det slutliga utkastet inga vidare synpunkter att framföra.

⁶ 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

⁷ 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

PRM

Dokumentet utgör en fortsättning på rekommendationen ERA-REC-128-2 från 2020, som finns tillgängligt på en ERA-webbplats⁸. Förslaget återspeglar de viktigaste resultatförslagen för utvecklingen av TSD PRM⁹, 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&PAS¹⁰, 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

⁸ https://www.era.europa.eu/sites/default/files/library/docs/recommendation/era_rec128-2_recommendation_en.pdf

⁹ 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

¹⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem, EUT L 356, 12.12.2014, s. 228–393

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.

Handlingslinje

6. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

INF

ERA går igenom presentationen ”*ERA ppt RST FI TSIs EG23 19-20 May 2022 (2)*” vilken omfattar såväl fasta installationer och rullande materiel. Utöver en genomgång av arbetsgången för en ändringsbegäran, CR, inom processen för Working Party, WP, med sina olika Topical Working Groups, TWG. Man hänvisar sedan till det pågående offentliga samrådet (Public Consultation), där dokumentationen är tillgänglig via länken:

https://www.era.europa.eu/library/consultations_en#consultation1523

I arbetsdokument som är rubricerade med ”Work.doc” är sådana som slutligt antagits den 12 maj 2022 (finns med i dokumentuppställningen i detta dokument per punkt). Därefter går ERA igenom samtliga CR i presentationen utan egentliga materiella tillägg. Vad gäller kombinerade transporter så är detta ett pågående arbete som antas fortsätta till året ut. Regleringen kommer att påverka såväl WAG, OPE och INF samt slutligen RINF. För att förenkla tillämpningen ska en guide tas fram, vilket kommer att utgöra skälet till att arbetet löper till utgången på året. När det gäller gränssnitt så har olika arbetsgrupper skapats, alltså mellan RST (Rolling Stock – rullande materiel) och CCS, RST och INF samt RST och ENE, se särskilt sida 10 i presentationen. En ny genomföranderegim har tagits fram.

Numer kommer man inte att utgå från fas A och B, utan från designfasen, d.v.s. innan och påbörjandetidpunkten, där laborerar man med frister på 2 respektive 7 år. Vad gäller specialfordon så kommer dessa att få nya/tydligare definitioner, och detta leder bl a till en uppdatering av Bilaga III i ERATV. För standarder har man uppdaterat referenserna till de som ska tillämpas och man en förenklande metod för framtida uppdateringar.

Om DAC så kommer detta inte att ingå i den här omgången av revisionen, men nästa. Dock ska man ta fram en rapport om utvecklingen och status. Stand-still (uppladdning av batteritåg) bereds också, vilket innebär att man ska kunna hantera gränsvärden annorlunda än det som gäller idag. Slutligen nämns revideringen av kapitel 7 i TSD INF gällande tillämpningen vid fall av ombyggnad och modernisering. Inget resultat fanns dock tillgängligt då arbetet fortgår, och möten kommer att hållas.

Kommissionens GAP-analys, se ”COM ppt RST FI TSIs gap analysis EG23 19-20 May 2022” (alltså det som återstår att göra enligt kommissionen) omfattar kombinerade transporter, vilket närmast nu avser kodifiering av linjer i förhållande till ruttkompatibiliteten. Om unikt godkännande/Go everywhere vagnar, har hanterats på så sätt att de nationella reglerna inte ska få någon plats längre vilket leder till att avseende tågdetekteringssystemen framöver blir frågor för NoBo-granskning istället för den tidigare DeBO, och där ska man utgå från Loc&Pas/CCS interface dokumentet. Vidare går kommissionen kortfattat igenom om tillämpningsregimen gällande INF och ENE.

DK refererar tillbaka till Stora Bält-olyckan och vill att man nu pekar på frågan om ”locking” för s.k. ”pocket wagons”. Man har ju understrukt att vissa låskrafter (85kNwt) bör uppnås för att uppnå efterfrågad säkerhet. ERA returnerar att man i arbetsgruppen diskuterat detta men att det är för tidigt att anta ett sådant värde då det inte är tillräckligt prövat och testat, vilket leder till att man fortsätter utreda inom JNS-processen.

UNIFE vill kommentera kring övergångsregimförslaget. Men först är det oroliga för att pågående och i planeringen liggande projekt inte överraskas av nya betungande krav. Vidare är man angelägen avseende de s.k. C3-kraven. De påpekar att konsekvensanalyserna är ”fattiga” och översiktliga. Det krävs mer djuplodande och omfattande bedömningar så att industrin kan följa och hantera eventuella ändringar på ett effektivt vis.

Kommissionen argumenterar att kraven enligt C3 är att man vill uppnå en harmoniserad tillämpning av gällande standarder, vilket också minskar på den administrativa hanteringen pga. av olikheter i tillämpning av skilda lydelse. Dessutom tycker kommissionen att det är motsägelsefullt att industrin är negativt inställd till att tillämpa nya standarder, då det är industrin som initierat utifrån sina intressen nya standarder. UNIFE replikerar att det dels inte är logiskt med nya krav om ett projekt redan är sammanställt utifrån gällande standarder och att inte följa den nya lydelsen inte påverkar säkerheten, dels att standarder har olika övergångsfrister och att dessa därmed inte kommer att vara överensstämmande med järnvägsregleringens. Kommissionen gör en kort redogörelse för typerna; C1, C2 och C3, och förklarar slutligen att C3-upplägget inte är särskilt ovanligt som en legal lösning. Slutsatsen är att förslaget egentligen inte är så kontroversiellt.

Unikt godkännande (UA)/Go everywhere vagnar

LUX stödjer förslaget om en generell specifikation för dessa vagnar. Undra vidare när MS ska underrätta kommissionen om vilka anläggningar som inte är kompatibla med tågdetekteringssystem. ERA svarar att detta kommer att göras bilateralt.

CER, som också stödjer förslaget, vill dock peka på att det är skillnad – det ena – UA – avser godkännande, medan det andra – GE – har att göra med ruttkompatibilitet.

Boosted implementation of INF and EN

EIM stödjer i och för sig idén. Men inte avseende kravet på fullständig tillämpning (full compliance). Det framstår inte som kostnaden motsvara nyttan. Man frågar sig vilket som är kommissionens målsättning bakom förslaget.

Kommissionen uppfattar att det finns uppenbara problem med t ex en mångfald av nationella regler som sätter hinder för särskilt fordon på infrastrukturen med skilda krav. Harmoniseringen är den enda vägen för att minska på kostnader och överbrygga situationen med alla dess hinder.

CER delar EIM, och menar att det inte bara berör infrastrukturförvaltare, utan även järnvägsföretagen. Har egentligen inga problem med fullständigt tillämpning, men önskar att kommissionen visar vilka problem som avses bli lösta med förslaget. Vidare har de analyserat kostnadseffekten på hur kostnaderna ökar i fall av t ex bro- och tunnelärenden där kostnaderna beräknas öka pga. förslaget 5-7 gånger.

Kommissionen menar att problemet ligger i att det finns nationella regler som måste beaktas. De ser effekterna, och har därför begränsat till modernisering (upgrade), där förutsättningarna är högt ställda och därför inte är ofta förekommande och därmed blir kostnadernas proportionella gentemot åtgärden. Vad gäller bro- och tunnelförslaget så har man beaktat kostnadseffekterna och försökt minska dessa genom att balansera kraven och villkoren för tillämpningen.

FR stödjer EIMs och CERs påpekanden. De ser fram mot den vidare diskussionen i arbetsgruppen.

DE stödjer också EIM och CER. Man måste söka balanserade lösningar som undviker onödiga kostnader. Risken finns att förslaget till slut kan komma att leda till att man söker undantag från tillämpningen, särskilt pga. av ekonomiska skäl.

FI har samma syn som DE och ser fram mot fortsatta diskussioner.

CER är kritisk i förhållande till kraven som avser broar, där särskilt de dynamiska kraven är problematiska.

EIM förklarar att om man inte får tillfälle att ta upp diskussionen inom arbetsgruppen som har kort tid på sig fram till nästa RISC, så avser de att ta upp frågan utanför den processen med kommissionen.

LUX menar att även om linjer inte är TSD-överensstämmande så är de till huvuddelen ändå att bedöma som kompatibla. Detta innebär att ett krav på TSD-överensstämmelse kommer att leda till kostnader som skulle kunna användas i andra sammanhang. Kommissionen ser också vissa möjligheter, och menar att det heller inte behöver begränsas till korridorer.

DAC

Kommissionen ser vissa problem i samband med genomförandet, hittills angett till 2025, eftersom det inte är effektivt att ha två olika system. Detta kan komma att leda till ett särskilt upplägg för genomförandet av DAC. Förslaget kommer att beröra ett enormt antal vagnar, upp till en halv miljon vagnar. Se även anteckning ovan under rubriken INF, s. 18.

UNIFE tar upp behovet av kommissionens konsekvensanalyser, då de som hittills presenterats är mycket översiktliga och ber kommissionen om att dels ta fram en övergripande analys dels fördjupa analysen som avser hela TSD revision-paketet.

5 WAG/LOC&PAS/NOI/ERATV/RINF

Dokument

- *ERA ppt RST FI TSIs EG23 19-20 May 2022 (2)*



ERA ppt RST FI
EG23 19-20 May

- *Item 05 - WAG_TSI*



Item 05 -
WAG_TSI.doc

- *Item 05 - Workdoc-WAG_TSI*



Item 05 -
Workdoc-WAG_1

- *Item 05 - LOC&PAS_TSI*



Item 05 -
LOC&PAS_TSI.d

- *Item 05 - Workdoc-LOC&PAS_TSI*



Item 05 -
Workdoc-LOC&F

- *Item 05 - NOI_TSI*



Item 05 -
NOI_TSI.doc

- *Item 05 - Workdoc-NOI_TSI*



Item 05 -
Workdoc-NOI_T:

- *Item 05 – ERATV*



Item 05 - ERATV.

- *Item 05 - Workdoc_ERATV_Parameters*



Item 05 -
Workdoc_ERATV

- *Item 05 - DraftREC_RINF_Parameters*



Item 05 -
DraftREC_RINF_P

- *Item 05 - RINF_Parameters*



Item 05 -
RINF_Parameters

Bakgrund

WAG

TS har medverkat i det fortlöpande WP-arbetet av TSD WAG¹¹. De förslag till ändringar, justeringar och tillägg bedöms som tillfredsställande.

¹¹ Kommissionens förordning (EU) nr 321/2013 av den 13 mars 2013 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar

Det finns däremot ett förslag på att införa indexering för hänvisade standarder i texten. TSD:en bedöms blir mer svårläst och kan, möjligen, underlätta endast då man ska lägga in nya revisioner av standarderna.

Transportstyrelsen har i sammanhanget identifierat ett par fall för påpekande. Den 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.

LOC&PAS

Utöver tillägg och ändringar som är av teknisk karaktär är det specifikt ett förslag som upptagit mest intresse. Det gäller övergångsperioder avseende vissa åtgärder.

Förslag på ändringar i kapitel 7, Annex K, i TSD LOC&PAS för att inkludera ny procedur för övergångshantering.

Förslaget till övergångsregim baseras på kategorisering av ändringar i TSD i kategorierna C1-C3:

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

C2- Ändrade krav som blir obligatoriska sju år efter ikraftträdandet av en ny TSD.

C3 - Kravet har en särskilt angiven implementeringstid t.ex. rättning av säkerhetsfel, införande av ny teknik, retroaktiva krav som även gäller existerande fordon etc.

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

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

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

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

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

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 genomförandet av C3-krav, men dessa måste föregås av en ordentlig konsekvensanalys och en implementeringsplan som är förankrad med sektorn.

Frågan noteras under denna TSD, men är aktuell i ett flertal andra, bland annat TSD CCS.

NOI

Transportstyrelsen har vid sin granskning av utkastet till nytt innehåll av TSD NOI¹² inte uppfatta att det finns något som direkt berör Sverige eller branschen på ett menligt vis.

¹² 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

ERATV¹³

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.

Transportstyrelsen har inga synpunkter.

RINF¹⁴

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 TSDerna.

Transportstyrelsen har inga synpunkter

Handlingslinje

7. **TS kan** notera informationen.

¹³ 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

¹⁴ 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

Vad hände

Samtliga diskussioner gällande TSDerna under denna p. 5 har samtidigt omhändertagits via diskussionerna utifrån GAP-analysen under p. 4. Gällande INF och ERATV menade man att de följer av ändringarna i TSDerna, och är därför okontroversiella.

6 AOB

Kommissionen redogör kortfattat att nästa RISC, 94, kommer att avse de nu debatterade ämnena.

På en fråga från SE om läget gällande CSM ASLP, vilket vid förra RISC anmäldes bli föremål för ett särskilt expertgruppmöte, svarade kommissionen att eftersom ERA, och heller inte kommissionen, har tillräckliga medel för att (ens) påbörja framtagandet av ISS-systemet så är hela arbetet lagt på is tills nya tillåtande omständigheter föreligger.

Nästa RISC kommer att vara digitalt, om inte förutsättningarna tillåter på plats.