



2021-02-17

Infrastrukturdepartementet

I/TM

*Gemensambereidning med SB/SAM, SB/EU, FI/BA
och I/TP avslutad*

**Rapport möte 90 i kommissionens kommitté för
driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg, RISC#90**

Kommitténs rättsakter:	Förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå 2016/796, Driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797/EU, direktivet (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet, Lokförardirektivet 2007/59/EG
Tid/Plats:	9 februari 10:00-14:00, ev. 15:00-17:00 10 februari 10:00-13:00 Webex (distansmöte)
Svenska representanter:	Robert Hellström, Transportstyrelsen Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

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

Rättslig grund och beslutsförfarande

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

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

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

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

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

Bakgrund och beredningsläge

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

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

Frågor för beslut

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

Agenda för mötet

1 Adoption of the agenda

Dokument

- Item 01 - AG90EN03 - Draft agenda



Handlingslinje

1. **SE kan** acceptera agendan.
2. **SE kan** påtala att de sena ändringarna av agendan samt bristen på underlag försvårar MS beredning inför mötet.

Vad hände

Ordförande Keir Fitch från kommissionen öppnade mötet och hälsade välkommen.

Agendan gick igenom. Övriga punkter på agendan är

- ERAs tekniska utlåtande gällande information om tystare stråk,
- nästa steg för ändring av ERATV,
- och ERAs utlåtande om strömavtagare.

Mötet spelades in för att underlätta mötesanteckningar.

SE påtalade vikten av att vi måste få handlingar i tid. De sena leveranserna skapar problem på hemmaplan där vi måste ha dialog

med intresserade parter och involverade departement. Med så korta tidsramar är det inte möjligt att göra ett bra jobb. SE bad kommissionen att följa de 14 arbetsdagar som anges i arbetsordningen och till nästa möte skicka ut material i tid så att vi kan förbereda ordentligt.

Kommissionen menade att 14 dagar bara gäller för dokument som ska röstas, annars gäller sju dagar. Det viktigaste är att underlaget för röstning är ute i tid, men de tar till sig av kritiken.

SE betonade att även andra agendapunkter än de som röstas är av vikt för MS och att vi måste få tillräcklig tid för att diskutera även på en politisk nivå. Flera MS stöttade SE i chattfunktionen.

2 Adoption of the minutes of the 89th meeting held on 10-11 November 2020

Dokument

–

Handlingslinje

3. **SE kan** godkänna mötesanteckningarna med inskickade kommentarer.

Vad hände

SE hade innan mötet skickat in kommentarer som inte fanns med i de uppdaterade mötesanteckningarna. Kommissionen lovade att kontrollera förslagna ändringar och återkomma. Under onsdagen meddelade kommissionen att föreslagna ändringar accepterades.

Kommissionen förtydligade att strategin är att gå mot en användning av kompositbromsblock, ur den aspekten vore det därför oönskat med undantag för kompositbromsblock.


SE tackade för att ändringarna lades till i anteckningarna och sade att vi inte väljer att gå i polemik om politiska dimensioner kontra säkerhetsaspekter.


3 Commission Implementing Decision following European Union Agency for Railway negative


opinion on a national safety rule in Bulgaria according to Article 26 of Regulation (EU) 2016/796


Dokument

- *Item 03 - DVo6ENo2 - Repeal NSR Buffer WagonTCs*


Microsoft Word
97-2003-dokument
- *Item 03 - 2020_8_Light Impact Assessment_Buffer wagons BG*


Microsoft Word-dokument
- *Item 03 - 2020_8_TO_NSR_BG_Buffer_FINAL 08052020210201*


Adobe Acrobat Document
- *Item 03 and 04 - IA on NSR - BG and RO_RISC 90*


Microsoft PowerPoint-present

Bakgrund

De områden inom järnvägen där MS tillåts ha nationella säkerhetsregler regleras i en uttömmande lista i Bilaga II till järnvägssäkerhetsdirektivet 2016/798. Genom harmonisering av driftsregler har MS möjligheter till nationella säkerhetsregler begränsats ytterligare. Nationella säkerhetsregler är endast tillåtet inom de områden som finns uppräknade i Tillägg I till TSD Drift och Trafikledning 2019/773 (TSD OPE).

Sedan flera år tillbaka bedriver byrån ett arbete med upprensning av nationella tekniska regler och säkerhetsregler. Vid granskning av Bulgariens nationella regler har byrån funnit en regel om användande av skyddsvagnar vid transport av farligt gods. Eftersom regler om tågsammansättning inte finns uppräknade i Tillägg I till TSD OPE är sådana nationella regler inte tillåtna.

ERA har i enlighet med artikel 26.3 i ERA-förordningen 2016/796 avgett ett negativt yttrande till Bulgarien samt underrättat kommissionen om sin bedömning och skälen till varför regeln bör upphävas.

Bulgarien har inte inom den stipulerade tvåmånadersfristen meddelat kommissionen om sin ståndpunkt om yttrandet. Kommissionen har därmed enligt artikel 26.4 befogenhet att via genomförandeakter anta ett beslut som riktas till den berörda medlemsstaten med anmodan att ändra eller upphäva den nationella regeln i fråga.

Transportstyrelsen delar byråns bedömning att den nationella regeln bör tas bort. I skäl 6 i förslaget anges dock felaktigt referens till artikel 25.4 istället för 26.4.

Med anledning av införandet av kompositbromsblock och de säkerhetsrisker som kan uppstå vid nordiska vinterförhållanden

överväger SE möjliga operativa alternativ för att minska risken för utebliven bromsförmåga. Ett alternativ som utreds är möjligheten att öka godstågens bromsförmåga genom att addera gjutjärnsblocksförsedda vagnar till sammansättningen. Det kan således bli aktuellt för SEs räkning att behöva införa liknande nationella regler som nu anses förbjudna, SE bör påtala detta i sammanhanget.

Handlingslinje

4. **SE kan** acceptera förslaget
5. **SE kan** påtala att referensen i skäl 6 ska vara till artikel 26.4.
6. **SE bör** informera om ett ev. behov av att införa likartade nationella regler om tågsammansättning i SE för att reducera risken för utebliven bromsförmåga hos tåg med kompositbromsblock vid nordiska vinterförhållanden, varför det framledes kan bli aktuellt att överväga en ändring av tillägg I till TSD Drift och trafikledning samt begära att få detta noterat i minnesanteckningarna för mötet.
7. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade bakgrund för besluten under agendapunkterna 3 och 4, se presentation samt bakgrundsbeskrivning.

En stor MS menade att kommissionen enbart redogjort för de legala aspekterna och undrade vilken påverkan detta får för tågdriften i Bulgarien.

Kommissionen menade att regeln finns av historiska skäl och att det numera saknas motiv för sådana regler. ERA kompletterade att regeln står i strid med EU-lagstiftning, det finns inget utrymme för en sådan regel i Tillägg I till TSD Drift och trafikledning.

SE påtalade att referensen i skäl 6 ska vara till artikel 26.4, inte 25.4. Samma felaktighet finns även i beslutet mot Rumänien. Mistaget korrigerades i besluten.

SE informerade vidare att en av åtgärderna för att minska risken för utebliven bromsförmåga vid användning av kompositbromsblock under vinterförhållanden är att lägga till vagnar med gjutjärnsbromsblock till ett tågsätt. Om detta visar sig vara den föredragna lösningen så kan vi framöver behöva diskutera en ändring av Tillägg I till TSD Drift och trafikledning för att möjliggöra sådana nationella regler. Vi menade inte att så är fallet idag, men vi ville

informera kommissionen och kommittén att detta kan vara en möjlighet framöver.

Kommissionen svarade att frågan om kompositbromsblock är en annan frågeställning. Om SE kommer fram till att en sådan lösning är att föredra så vore det bättre att lägga in en regel i EU-lagstiftning istället för nationell lagstiftning. Om det behövs av säkerhetsskäl så kommer kommissionen att säkerställa detta.

Bulgarien informerade att förordningen som beslutet refererar till inte innehåller några regler om tågsammansättning, de angivna referenserna är felaktiga. De hade dagen innan mötet skickat kommentarer till kommissionen och även informerat att den aktuella regeln kommer att tas bort.

Kommissionen var måttligt roade av att informationen inkommit dagen innan mötet när frågeställningen varit uppe för diskussion sedan en längre tid.

ERA menade att regler för tågsammansättning är välbeskrivet i TSD och järnvägsföretag är ansvariga för att ha regler om tågsammansättning. De har tidigare mottagit information från Bulgarien om att infrastrukturförvaltaren gjort en riskanalys om ökade risker ifall regeln tas bort, men infrastrukturförvaltaren kan inte göra analys för järnvägsföretagens räkning. Ansvaret ligger hos järnvägsföretaget att hantera riskerna via säkerhetsstyrningssystemet. Som det får förstås vill Bulgarien dra tillbaka regeln, ERA var glada att höra detta. Om det skett missförstånd gällande innehållet i artikel 7 i förordningen No 58 of 2.08.2006 så får Bulgarien förtydliga.

Bulgarien informerade att det i artikel 7 i aktuell förordning inte finns regler för tågsammansättning. Riskanalysen som ERA påstår är gjord av infrastrukturförvaltaren är i själva verket en riskanalys för gemensamma risker, som gjorts av infrastrukturförvaltaren tillsammans med alla järnvägsföretag som transporterar farligt gods. Vissa regler gäller även för transport av farligt gods på smalspåriga linjer, vilka inte är kopplade till driftskompatibilitetsdirektivet. De håller med om att reglerna ska rensas upp, men alla regler är inte kopplade till driftskompatibla nät. De anser att de deltagit i arbetet med ERA och även skickat in rutiner från järnvägsföretag.

Därefter följde en längre diskussion om det faktiska innehållet och vilken nationell lagstiftning som skulle refereras i beslutet.

Kommissionen menade att kommittén ändå skulle gå vidare med röstning av nuvarande text, om det finns ett tekniskt fel i referensen kan detta rättas efteråt.

SE ifrågasatte om vi verkligen kan rösta när det uppenbart finns många oklarheter i beslutet. SE föreslog att kommissionen ser över innehållet under dagen och istället röstar om beslutet under onsdagen.

Kommissionen svarade att de och ERA i två år har försök att arbeta med BG och RO om detta. De är övertygade om att det finns en nationell regel som strider mot EU-regler. Bulgarien verkar dessutom acceptera att det finns regler som ska tas bort, därför är det välgrundat med ett sådant här beslut. Kommissionen menade att vi inte kan ha processer som bara löper på utan aktivitet och sedan får information i sista sekund. De betonade vikten av att ta bort nationella regler och att de därför valde att ändå gå vidare med omröstningen. Om det är en felaktig referens i beslutet så kan den ändras i efterhand.

Kommissionen ansåg att det var tillräckligt tydligt för alla vad kommittén ska yttra sig om.

Flera MS höll med SE om oklarheterna i beslutet varför flera, inkl. SE, avstod från att delta i beslutet.

Röstningen genomfördes där fyra MS var frånvarande och åtta MS avstod från att rösta. Resterande MS röstade för beslutet.

Eftersom flera MS visade sitt missnöje med hanteringen genom att inte delta i beslutet skulle kommissionen se över texten och återkomma under onsdagen.

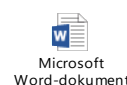
Efter ytterligare analys och dialog med Bulgarien valde kommissionen att ta bort den felaktiga referensen till artikel 7 (se spårade ändringar i beslut).

En ny röstning av det reviderade förslaget genomfördes där flera av de MS som tidigare avstod istället röstade för förslaget, så gjorde även SE.

4 Commission Implementing Decision following European Union Agency for Railway negative opinion on a national safety rule in Romania according to Article 26 of Regulation (EU) 2016/796

Dokument

- *Item 04 - DV07EN02 - Repeal NSR Buffer Wagon - RO_TCs*
- *Item 04 - 2020_9_Light Impact Assessment_Buffer wagons RO*
- *Item 04 - ERA Opinion OPI 2020-9 Romania buffer 210201*



Bakgrund

De områden inom järnvägen där MS tillåts ha nationella säkerhetsregler regleras i en uttömmande lista i Bilaga II till järnvägssäkerhetsdirektivet 2016/798. Genom harmonisering av driftsregler har MS möjligheter till nationella säkerhetsregler begränsats ytterligare. Nationella säkerhetsregler är endast tillåtet inom de områden som finns uppräknade i Tillägg I till TSD Drift och Trafikledning 2019/773 (TSD OPE).

Sedan flera år tillbaka bedriver byrån ett arbete med upprensning av nationella tekniska regler och säkerhetsregler. Vid granskning av Rumäniens nationella regler har byrån funnit en regel om användande av skyddsvagnar vid transport av farligt gods. Eftersom regler om tågsammansättning inte finns uppräknade i Tillägg I till TSD OPE är sådana nationella regler inte tillåtna.

ERA har i enlighet med artikel 26.3 i ERA-förordningen 2016/796 avgett ett negativt yttrande till Rumänien samt underrättat kommissionen om sin bedömning och skälen till varför regeln bör upphävas.

Rumänien har inte inom den stipulerade tvåmånadersfristen meddelat kommissionen om sin ståndpunkt om yttrandet. Kommissionen har därmed enligt artikel 26.4 befogenhet att via genomförandeakter anta ett beslut som riktas till den berörda medlemsstaten med anmodan att ändra eller upphäva den nationella regeln i fråga.

Transportstyrelsen delar byråns bedömning att den nationella regeln bör tas bort. I skäl 6 i förslaget anges dock felaktigt referens till artikel 25.4 istället för 26.4.

Handlingslinje

8. **SE kan** acceptera förslaget
9. **SE kan** påtala att referensen i skäl 6 ska vara till artikel 26.4.
10. **SE kan** vid behov påminna om den information man lämnade under punkt 3.
11. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Beslutet hanterades i samband med föregående agendapunkt, se ovan.

Rumänien var inte närvarande för att yttra sig kring beslutet.

Röstningen genomfördes där fyra MS var frånvarande och tre MS avstod från att rösta. SE och resterande MS röstade för beslutet.

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

Dokument

- *Item 05 - RISC90-TSIs_progress update_final*
- *Item 05 - ERA update for RISC 2021 02 09*



Bakgrund

Presentation från kommissionen och byrån om senaste utvecklingen inom järnvägsområdet, bl.a. statistik från ERA om ärenden och handläggningstider.

Handlingslinje

12. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Revidering av TSD

ERA presenterade status för arbetet med revidering av TSD med fokus på tre områden – digitala automatkoppel (Digital Automatic Coupler, DAC), kombitransporter (Facilitation of Combined Transport, FCT) och övergångsregler (Transition), se presentation.

Generellt löper de flesta arbeten på väl och arbetsgrupperna arbetar på bra. ERA tackade sektorn och NSA för samarbete och input. Vissa frågor är orangemarkerade i presentation, där har arbetet antingen inte startat eller så avvaktar man extern input.

Status för arbetet med automatkoppel är grönmarkerat i presentation, men ERA har precis fått besked om en försening gällande telemetri och elektronisk kommunikation, vilket kommer att påverka arbetet med DAC. Det sker en fortsatt dialog med S2R för att hitta lösningar. För pneumatiska och mekaniska delar beräknas leveranserna komma i tid.

Gällande "transition" så avser ERA att ändra mekanismer i TSD för när nya krav ska tillämpas för fordon. Arbetsgruppen arbetar med ett nytt koncept där tillkommande krav klassificeras enligt typerna X1-X3. X1 innebär ingen påverkan på befintliga krav, X2-krav ska tillämpas sju år efter ikraftträdande, och X3 krav är tillämpliga efter ett fast datum.

Diskussioner med kommissionen och sektorn pågår om förslaget, det pågår även intensiva diskussioner om definitionerna av X1-X3.

Arbetet med kombitransporter bygger vidare på ERAs rapport från 2018. Slutsatsen från arbetsgruppen är att det vore en bra idé att ha allt samlat på ett ställe, i ett specifikt dokument, förslagsvis en ny TSD CT. Det finns många gränssnitt till TSD INF, ENE, RST och OPE. Därför bättre att skapa en separat TSD, liknande TSD SRT. En annan anledning är att ERA förväntar sig att det tillkommer många nya öppna punkter i TSDer som annars är rena från öppna punkter i övrigt, därför är det bättre med ett separat referensdokument. Andra problem med att lägga in krav i TSDer för rullande materiel är att elementen för kombitransporter inte berör godkännandeprocessen. ERA har presenterat förslagen och sektorn, särskilt UIP tycker att det är en bra idé. Diskussioner har förts med kommissionen, de är inte heller emot detta, så det kanske är en möjlighet i framtiden.

Kommissionen betonade vikten av TSD-arbetet, bl.a. s.k. ”Game changers” och arbetet med övergångsbestämmelser. Det är viktigt för industrin med stabilitet men även att säkerställa att viktiga ändringar genomförs i tid. Kommissionen är öppna för eventuella diskussioner, de vill undvika politiska diskussioner i RISC i ett sent skede. Ambitionen är att införa innovationer i järnvägssystemet så fort som möjligt.

Gällande kombitransporter har kommissionen ett öppet sinne. Kombitransporter är en viktig del, allt för att underlätta större nyttjande av järnväg. Det finns både för och nackdelar med att samla allt i en TSD.

En representant för Shift2Rail (S2R) informerade att arbetet med vissa ”Game changers”, är långt framskridna t.ex. ATO GOA2, för positionering är situationen mer komplicerad. S2R utvecklar ny teknologi, men att överföra dessa till regelverket kräver andra steg, de är därför en del av diskussioner i arbetsgrupper under ERA.

För automatkoppel har sektorn tagit fram ett arbetsprogram med 35 deltagare. Det är ingen medfinansiering men arbetet stöds av S2R och det råder en stor enighet i sektorn kring arbetet. Anledningen till förseningen av arbetet beror bl.a. på reserestriktioner gjort att man inte kunnat genomföra planerade vintertester i SE. S2R planerar för input till TSD-revideringen. De ser en stor fördel att sektorn arbetar tillsammans, tillverkare, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare etc., vilket gör valet av specifikation enklare.

En stor MS stödjer förslaget till övergångsbestämmelser, konceptet verkar passa de flesta, de stödjer fortsatt utveckling och förbättring. Gällande TSD för kombitransporter så efterfrågades en tidsplan för arbetet? Är det tanken att det ska in i 2022-revideringen eller senare?

Kommissionen höll med om att indelningen av krav i X₁-X₃ verkar vara en bra väg framåt. De betonade dock att X₃ är en viktig kategori. Det är också viktigt att fort gå vidare med kombitransporter, men många diskussioner kvarstår.

ERA svarade att TWG FCT arbetar vidare med aspekterna, tanken med en TSD CT är att samla allt på ett ställe, planen är att leverera ett förslag i slutet av året. Men TSD CT kommer inte att vara fullständig, många öppna punkter initialt. Det kommer inte att vara en uttömmande TSD i första skedet, snarare en utgångspunkt för att revidera framöver. Men den ska ingå som en del i 2022-paketet.

En MS ifrågasatte behovet av en ny TSD. Märkningen av vagnar finns redan i TSD OPE, förstår inte varför det behövs en ny TSD.

ERA svarade att en detaljerad förklaring kräver mer tid än vi har. Men det finns ett antal krav, inte bara märkning, det är även tekniska krav som saknas. För närvarande utreder ERA en "safety alert" kring en händelse med kombitransporter i DK i januari. Det finns brister i tekniska krav och allokering av ansvar för kombitransporter som måste tydliggöras för att möjliggöra FCT. Kombitransporter är en viktig del i kommissionens strategi för smart och hållbar mobilitet.

ERA betonade återigen att det initialt kommer att vara en massa öppna punkter, och de vill behålla existerande TSD rena. Men de är öppna för en diskussion om resultatet ska summeras i ett dokument eller splittras upp på befintliga TSDer.

Kommissionen sade att de undersöker vilket som är det bästa alternativet och att de är intresserade av att höra våra åsikter

SE menade att förslaget till övergångsbestämmelser verkar vara ett bra koncept och en bra väg framåt, men hur kommer det att hanteras praktiskt? Hur kommer det att synas i TSD vilken klassificering ett krav har, särskilt krav i standarder.

Kommissionen svarade att när TWG diskuterar en ändringsbegäran så kommer de även att diskuteras hur den ska klassificeras. Nya standarder blir troligen X₁-krav. Klassificeringen kommer att beslutas i arbetsgrupperna och antas i kommittén. En viktig del är att det finns tydliga övergångsregler för X₃. Kommissionen vill undvika olika

ikraftträdandetider för krav, ambition att försöka att samlas kring samma tidpunkt.

ERA informerade att det pågår ett bra samarbete med sektorn, det finns ett enkelt flödesschema för klassificering som kan presenteras vid ett kommande möte.

Fjärde järnvägspaketet

ERA informerade att alla MS nu arbetar i 4JVP, trots att alla inte transponerat direktiven har ERA inte noterat några problem.

Det redogjordes för statistik för bl.a. handläggningstider, antal ärenden och personer hos ERA som arbetar med respektive ärendetyp, se presentation.

Skillnader i handläggningstid är starkt kopplat till kvalitet på ansökan från sökanden, om dokumentationen är dålig tar det längre tid.

Avslutningsvis uttryckte ERA sin besvikelse över den beslutade budgeten.

Kommissionen informerade att 7 MS är försenade med införandet. Deadline att svara på kommissionens frågor om införandet var 23 januari. De mottar fortfarande anmälningar och information om när tekniska delarna kommer att transponeras. Budskapet till berörda MS är att hålla kommissionen uppdaterad om ev. ändringar av tidplanerna. För de MS som har anmält transponering till kommissionen pågår kontroll av införandet, de kan förvänta sig att en informell dialog inleds snart.

Ett västligt grannland informerade att förhandlingsarbete inom EEA pågår. Frågan om överföring av ansvar till ERA ligger i högsta domstolen, de inväntar besked från domstolen. De förväntar sig att parlamentet fattar beslut under våren. Det kommer att vara ett bilateralt möte mellan EU och EFTA för att lösa utestående frågor.

Standardisering

Kommissionen informerade att standardiseringsmandatet för FRMCS antagits. Det pågår ett aktivt arbete med mandat till CEN/CENELEC. Omfattar ca 2-300 standarder, listan nästan färdigställd. Ett utkast till beslut finns framme och har diskuterats. En fortsatt diskussion kring vissa standarder. De väntar input till 22 februari, RASCOP 26 februari.

En informell konsultation kommer att ske med RISC, sedan sker formellt antagande via standardiseringsorganen. Förhoppningen är att mandatet antas under första halvan av året.

Kommissionen informerade slutligen att Bertand Collignon lämnar DG MOVE i mitten av mars, går till DG AGRI. Nya kollegor i DG MOVE kommer att tillkomma till nästa RISC-möte.

6 Future Joint Undertaking – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 06 - ER JU RISC 2021-02-09*



Bakgrund

Sannolikt en presentation från kommissionen om framtida partnerskap inom det forsknings- och innovationsprogram under Horizon Europe som ersätter Shift 2 Rail – ”Transforming Europe’s Rail System”.

Handlingslinje

13. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från kommissionen om ”Europes rail”, se presentation.

Kommissionen informerade bl.a. om förhoppningar om synergier med arbetsprogram inom andra områden, t.ex. arbete vätgas som drivmedel och utveckling av datorkraft snabbt ska komma till nytta även inom järnväg. De betonade vikten av tydliga genomförandeplaner för införande inom EU. Viktigt att dra erfarenheter både från bra och dåliga exempel, t.ex. ERTMS-införandet, för att undvika hönan och äggetdiskussioner och aktörer som drar i otakt.

Kommissionen menade att detta är ett starkt arbetsprogram som bidrar till EUs-politikområden, särskilt klimatområdet. Målet om att tackla klimatförändringar är inte primärt för att adressera järnvägens problem, utan göra det mer attraktivt för att byta vanor hos transportköpare, så att miljönyttorna kan tillgodogöras i praktiken.

Eftersom budgeten färdigställdes först i november 2020 försenades arbetet med forskningsprojektet. Beslutet för Europé Rail beräknas antas senare under februari.

För att järnvägen ska förändras räcker inte att ändra små enskilda delar, man måste säkerställa kopplingen mellan teknik och regler. Måste uppnå ett modulärt arbetssätt där ändringar kan göras utan att ha sönder allt och undvika dyra godkännandeprocessen, se t.ex. arbetet med FRMCS och arkitekturen för ombordsystemet med definition av ett gränssnitt som tillgodoser kommunikation, oavsett teknik. Kommissionen hoppas kunna nyttja liknande principer även om inom andra områden.

Svar har gått ut till de som ansökt om att blir grundande medlem ("founding member"). Det kommer att bli ett bredare deltagande än i S2R. De flesta tillverkarna är med, dessutom flera infrastrukturförvaltare och forskningsinstitutioner.

Från kommitténs perspektiv är staternas representantgrupp viktigast, fungerar som gränssnitt mellan forskningsprojektet och MS. Det har inte varit så tidigare, men man vill nu ha en tydligare koppling mellan nationella aktiviteter i MS och till projektet.

"Master Plan" kommer även vara viktigt för RISC-medlemmar. Planen ger den breda inriktningen för arbetet. Fokus på framåsyftande, men även realistiskt. Aktiviteter som leder till systemtransformationen, att det inte bara ser fantastiskt ut på papper, utan även genomförbart. Konsultation med MS för att finjustera vart vi ska med arbetet.

Kommissionen förväntar sig att beslutet antas i slutet av månaden, men konsultationen med parlamentet riskerar att bli komplicerad, eftersom den omfattar alla 12 föreslagna arbetsprogram. Förhoppningen är att sätta arbetet i slutet av året, vilket är en svår tidsplan, det gäller att få igång arbete så fort besluten antagits.

Shift2 Rail informerade att utfasning av alla projekt under S2R sker under första delen av 2023. Det är kritiskt att påbörja det nya arbetet i slutet av året, annars uppstår ett gap mellan de två forskningsprogrammen.

Kommissionen sade att förhandling om nya forskningsprogrammet kommer att ske via europeiska forskningsrådet. Mycket av arbetet adresserar transportsektorns behov, inte forskningsbehov, det är viktigt att vi förklarar detta för kollegor som deltar i förhandlingarna. Det handlar inte bara om att ge pengar till forskning, utan att bidra till järnvägens utveckling.

7 Derogation requests – presentations by RISC members

7.1 IT derogation request (N° DC2020-IT-31)

Dokument

- *Item 07.1 - 20210203-IT Derogation Request DC 2020-IT-31*



Bakgrund

Presentation av undantagsansökan från IT.

Handlingslinje

14. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från IT om undantag från att utrusta två fordon med ERTMS Baseline 2 istället för Baseline 3. Installation av ERTMS Baseline 3 kommer istället att ske i juni 2023 då hela fordonsflottan utrustas, se presentation.

Kommissionen informerade att de behandlar undantaget och kommer att återkomma till kommittén för utlåtande.

7.2 PL derogation request (No DC2019-PL-42)

Dokument

- *Item 07.2 - PL-Derogation from the application of the TSI for 307A*



Bakgrunds

Presentation av undantagsansökan från PL gällande undantag från TSD LOC&PAS, PRM, SRT och NOI för passagerarvagnar typ 307A. Vagnstypen är godkänd för användning utanför TEN-nätet i PL. I samband med utökning av trafiken mellan Kiev-Warsaw och Lviv-Wroclaw vill man utöka område för användning även till TEN-nätet. Att bygga om fordonen enligt TSD-kraven uppges uppgå till ca 9,4 miljoner PLN, ca 21,2 miljoner SEK, se presentation.

Utifrån underlaget går det inte att avgöra vilka TSD-krav som inte är uppfyllda.

Handlingslinje

15. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

PL informerade om undantag från TSD för två passagerarvagnar som tillverkats i Ukraina 2011. 2017 ansöktes om godkännande i Polen. Eftersom fordonen inte var byggda enl. TSD godkändes de bara för nationell trafik utanför TEN-nätet.

Sökande vill nu ha ett godkännande även för trafik på TEN-linjer för att utöka trafik till tredje land (Ukraina). Kostnad för ombyggnad enligt TSD-krav uppges vara tre gånger större än ursprunglig produktionskostnad.

Kommissionen informerade att undantaget inom kort kommer att skickas ut till kommittén för hantering.

I juni 2020 röstade kommittén om ett undantag från IT för fordonen V300 ZEFIRO I-F som uppgraderats för att kunna nyttjas i gränsöverskridande trafik mellan Frankrike och Italien. Kommissionen informerade att motsvarande undantagsansökan nu kommer även från FR, röstning kommer att ske inom kommande veckor.

Vidare så ser kommissionen över mallar för undantagsansökningar. De kommer att lägga upp förslag på CIRCABC inom några dagar, skicka gärna kommentarer. Syftet är att underlätta kommunikation med MS kring undantag.

8 Draft revision of PRM TSI (including common criteria and priorities)

Dokument

- *Item 08 - PRM TSI*



- *Item 08 - 20210106_PRM TSI Common priorities_clean*



Bakgrund

Presentation av status för revidering av TSD PRM gällande gemensamma kriterier och prioriteringar för att tillgänglighetsanpassa stationer.

Handlingslinje

16. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från kommissionen kring arbetet med revidering av TSD PRM. Revideringen består av två arbetsströmmar, dels ERAs tekniska utlåtande kring definition av manuell/elektrisk rullstol och likvärdigt tillträde ("equal access"). Samt ett arbete kring gemensamma prioriteringar enligt artikel 8.7 i TSDn som bedrivs i "PRM TSI Advisory Body", se presentation.

En MS påtalade att TSD INF tillåter två plattformshöjder - 550mm och 760mm. Att harmonisera skulle ha stor påverkan om det inte blir 550mm som idag är standardhöjd hos samtliga infrastrukturförvaltare i aktuell MS. Detta är viktigt att ha med i kostnads-/nyttoanalysen. De förstår tanken med driftskompatibilitet och plant insteg, men vi har redan beslutat om två målsystem. Vidare påtalades problem med tider för implementering av anläggningsregistret, "Inventory of Assets" (IoA), samt problem med definitionen av driftskompatibel rullstol i Tillägg M där de anser att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare borde vara inblandade.

En stor MS betonade att de stöder ökad tillgänglighet och förslag till förbättringar av PRM. De delar kommissionens mål att vara ambitiösa, men ändringar måste ske inom en rimlig tidplan, speciellt när det gäller stora investeringar så måste kraven matcha nationella investeringsplaner. Man måste även vara öppen för innovativa lösningar. Full tillgänglighet är positivt på sikt, men man måste ta hänsyn till förutsättningarna. Vidare så undrade de om gemensamma kriterier blir obligatoriska, eller om det blir som en verktygslåda för MS vid implementering. De önskade även ett förtydligande av tidsramar för kommissionens förslag eftersom "RISC Rolling Plan" indikerar en omröstning vid nästa RISC-möte.

En annan stor MS stödjer de generella aktiviteterna. Gällande sida 8 i presentationen och det långsiktiga målet behövs en definition vad som avses med full tillgänglighet, måste vara ett realistiskt mål. De delar tidigare kommentar om plattformshöjder, TSD INF tillåter två höjder.

SE sade att flera deltagare redan nämnt några av frågeställningarna. SE efterfrågade ett förtydligande kring referensen till FN-konventionen. Vidare påtalades att tanken på att introducera tidsramar (sida 8 i presentationen) verkar sakna stöd i TSDn. I presentation och i texten, nämns begreppen "full access", "autonomous access", "independent access", dessa behöver ensas och kopplas till TSDns tillgänglighetsbegrepp.

Kommissionen svarade att de vet att plattformshöjd är en kritisk fråga. Förstår att MS inte är nöjda med texten om harmonisering av plattformshöjd. I presentationen är det en mjukare skrivning, men harmonisering är något som lyfts i advisory body. Frågan måste hanteras, men de förutser idag inga förslag till ändringar av TSD PRM. Plattformshöjd, lutningar och skillnader i insteg börjar bli problem, de får många klagomål från sektorsorganisationer.

Tidsplanen för revidering är beroende av diskussionerna i advisory body. Förhoppningen är att anta ändringen i slutet av året, ändringen är fristående från 2022-revideringen. Det är fortfarande flera problem som kvarstår, de försöker komma framåt, men diskussionerna är inte enkla och kommer att ta tid.

De kommer att försöka ta fram tydliga, inte nya, definitioner. Men det måste harmoniseras och förtydligas i dokumentet. Det är även där FN-konventionen kommer in i bilden, behov av en referens till definitionen för att undvika divergerande definitioner.

Tidsramarna kommer att läggas in som ett annex i TSDn, blir inte lagkrav, men kommer att formas om för att passa in i PRM.

ERA bekräftade att det är förseningar för IoA, men att arbetet har återupptagits. Gällande Tillägg M föreslogs förra året ändringar för driftskompatibel rullstol, men järnvägsföretag kan definiera en annan bredd. Tillägg M används för konstruktion av fordon. TSD definierar även behovet för järnvägsföretaget att tydliggöra behovet av assistans.

Ordförande konstaterade att plattformshöjder är ett känsligt ämne. Finns idag två målhöjder, 550mm och 760mm, vilket förvisso är harmoniserat, men inte optimalt. Det är inte anpassat för plant insteg på höghastighetståg. Ska vi bibehålla detta eller ska vi se till lösningar som möjliggör plant insteg i framtiden? Frågan är uppe mest för diskussion. Det finns inga tankar i nuläget på att kräva ombyggnation av plattformshöjder, det är orealistiskt. Men de ser till möjligheten att föra in krav i framtiden. Gällande referensen till FN-konvention så har EU förbundit sig att följa denna, därför något som kräver ordentlig uppmärksamhet.

Den MS som tidigare påtalat problem med plattformshöjder bekräftade att de känner till problemet med plant insteg, men att enbart säga att det inte kommer med i nästa revidering är inte tillräckligt. En kompromisslösning fungerar inte för denna parameter.

Kommissionen försäkrade att det på intet sätt blir tvingande, men de vill möjliggöra att bygga för plant insteg i framtiden. Vi är inte ens där än, det är bara för diskussionen framåt.

En annan MS konstaterade att plattformshöjd en känslig fråga även för dem. De har två specialfall för plattformshöjder, ett för lokaltåg och ett för långdistans. Varje ändring måste noggrant analyseras. Det görs redan stora investeringar, harmonisering till en gemensam höjd vore problematiskt. Kanske som ett långsiktigt mål, men man måste gå fram försiktigt.

Kommissionen replikerade att man självklart kommer att gå fram försiktigt, men de måste även hantera förväntningar från andra aktörer.

9 OPE TSI revision (rear end and signal): first feedback

Dokument

- *Item 09 - RISC90 Rear end signal*



Bakgrund

I samband med senaste revidering av TSD drift och trafikledning var kommissionens ambition att harmonisera användning av reflekterande plattor som markering av sista vagnen i ett godståg.

Förslaget är att slutsignaler med två fasta röda sken fasas ut från och med den 1 januari 2022 längs järnvägens godskorridorer, och från och med den 1 januari 2026 inom hela unionens järnvägsnät.

Flera MS motsatte tidsgränserna för att använda slutsignaler. Det infördes därför en utvärderingsklausul där berörda MS (BE, FR, IT, PT, ES och UK) senast den 31 december 2020 skulle leverera rapporter till kommissionen om respektive stats användning av reflekterande plattor, med identifiering av eventuella allvarliga hinder för den planerade utfasningen av nationella regler (punkt 4.2.2.1.3,2 i TSD OPE 2019/773).

Kommissionen ska senast den 30 juni 2021 på grundval av en rekommendation från byrån och med beaktande av resultaten i medlemsstaternas rapporter se över datumen och specifikationerna i syfte att harmonisera slutsignalen för att få reflekterande plattor godkända för hela unionen, med beaktande av säkerhets- och kapacitetsfrågorna samt de kostnadsmissiga konsekvenserna under övergången. Om inget annat anges i en sådan översyn ska tidsfristerna ovan gälla.

Handlingslinje

17. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kort presentation från ERA i enlighet med bakgrundsbeskrivningen. ERA har hittills mottagit tre rapporter från BE, FR och ES. Inkomna rapporter analyseras och kan ev. resultera i en översyn av deadlines. Om det krävs tekniska lösningar för att minska påverkan kommer sådana lösningar att hanteras i TWG Freight och inkluderas i TSD 2022-paketet.

Kommissionen betonade att man först måste se om det krävs ändringar av TSD. Analysen måste göras snabbt, de uttalar sig inte om ev. ändringar i dagsläget.

En stor MS informerade att de skickat in rapporten i december. De är oroade över säkerhets- och samhällsekonomiska aspekter med användning av reflextavlor. De föreslår två lösningar. Dels att en ny reflextavla införs, eftersom dagens tavlor inte är gjorda för att köra tåg på sikt. De är öppna för att diskutera nya specifikationer för tavlorna, som bör vara större och mer reflekterande. Det andra förslaget, om en mer synlig tavla kan införas, så kan dessa accepteras från 2026 på både för godskorridorer och resten av nätverket. De betonade att man frågorna hänger ihop, det går inte att frikoppla teknikfrågan från tidsramarna

Två MS som skulle ha rapporterat till kommissionen beklagade förseningen. I det ena fallet berodde det på missförstånd mellan säkerhetsmyndigheten och infrastrukturförvaltaren. De kommer att skicka rapporten under nästa vecka.

Den andra MS informerade att det varit svårt att få fram rapporten i tid. Studier genomförs tillsammans med sektorn, förhoppningsvis är resultaten klara i slutet av månaden. De hoppas kunna skicka rapporten till kommissionen i mitten på mars. De är positiva till harmonisering med reflextavla, men det krävs en översyn av datumet. Det krävs även att fordonens frontlyktor överensstämmer med kraven i TSD LOC&PAS. De menade att det även är viktigt att kunna använda nationella regler tills övergången är klar, detta är inte tydligt i dagens TSD. Målet med 2022 är inte möjligt att hålla, snarare 2026 för både TEN- och resterande nät.

Ytterligare en av berörda MS ansåg att datumet borde skjutas till 1 januari 2026 för både korridorer och övriga nätet.

Kommissionen betonade att 1 januari 2022 för TEN och 2026 på resten av nätet är det legala kravet idag. Det åligger MS att ta fram bevis och alternativ som är godtagbara.

Kommissionen menade att det måste föreslås snabbare lösningar för korridorerna, de kommer inte att acceptera en förskjutning till 2026 på korridorerna. De är öppna för diskussioner om tavlor och krav på strålkastare. Men det krävs tidsramar för att nå dit snabbt då frågan är av stort intresse även högre upp i hierarkin.

10 Radio: repeal and replacement of COM Decision 1999/569/EC

Dokument

- *Item 10 - RISC-RMR Spectrum Decision-GR*



Bakgrund

Kommissionens beslut 1999/569/EG anger frekvenser för Eurobaliser och GSM-R. Vid skrivandet av instruktionen finns ingen ytterligare information utöver rubriken, men beslutet behöver sannolikt upphävas eller revideras med anledning av det pågående arbetet i radiospektrumkommittén kring harmonisering av frekvenser och tekniska villkor för tågradio.

Handlingslinje

- 18. SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade kort om arbetet med spektrum för tågradio. Att CEPT fått mandat att studera spektrum för järnväg, för att inrymma FRMCS. Vid föregående möte i radiospektrumkommittén (RSC) diskuterades ett första utkast. Underlag till beslutet har skickats för yttrande till MS. Till Nästa RSC-möte den 10 mars hoppas man återkomma med en konsoliderad text som kan röstas. De planerar att anta förslaget under sommaren, troligen i juli.

Beslutet gäller RMR ("Railway Mobile Radio"), alltså både GSM-R och FRMCS. Det ersätter alltså beslutet 1999/569/EG. Dock kan de inte lägga in ett upphävande i spektrumbeslutet, eftersom det är olika beslutsgrunder. Beslut om upphävande beslutet måste därför fattas av RISC-kommittén efter att det nya beslutet träder i kraft.

En stor MS undrade om beslutet i RSC är bindande för alla MS eller finns möjligheter till undantag.

Kommissionen svarade att det finns MS som saknar järnväg, dessa kommer att undantas. Det finns även vissa undantag för militär användning, det är en rättighet för MS att ha sådana undantag.

Beslutet innebär att frekvenserna i beslutet ska göras tillgängliga för järnväg, övriga frekvenser får användas av järnväg. Detta nämns i SRD-beslutet. De MS som inte använder spektrum för IoT får nationellt använda resten av bandet.

SE undrade om kommissionen kunde ge en tidsuppskattning när FRMCS införs i TSD Trafikstyrning och signalering som ett klass A system och även om det finns tankar om hur migreringsperioden ser ut?

Kommissionen räknar med att inkludera FRMCS i TSD till 2025, gällande migreringen så återstår fortfarande många frågor.

11 NB-Rail activities

Dokument

- *Item 11 - NB-Rail for RISC90*



Bakgrund

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

Handlingslinje

19. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från NB-Rail, se presentation.

En stor MS anmärkte gällande sida 3 i presentationen att hos denna MS gör man inte någon ingen skillnad på bedömningsorgan av typ A, B eller C. De menade att det inte finns någon anledning att utesluta dessa. De efterlyste en ändring av RFU-STR-706 för att inkludera även typ B och C.

NB-Rail svarade att syftet är att rapporten ska vara på samma nivå som för det anmälda organet. Syftet är att undvika dubblering av arbete mellan NoBo och AsBo. Men eventuella underleverantörer måste vara

på samma nivå av oberoende som för NoBo för att kunna användas under EG-kontrollförfarandet. Det är viktigt för NoBo att oberoende är på samma nivå, för att rapporten ska accepteras, alltså bara AsBo typ A. Övriga typer kan göra uppgifter som säker integrering eller kravfångst, men de är inte samma nivå på de rapporter som krävs för EG-kontrollförfarandet.

Samma MS replikerade att de inte delare denna bedömning. CSM-RA tillåter alla aktiviteter under förordningen för alla typer, detta är inte en tolkning som är nödvändig.

Kommissionen anser att den behöver ta en djupare titt i saken och återkommer till både NB-Rail och MS i fråga.

12 Implementation of the mandate on the CSM for assessing the safety level and the safety performance of railway operators at national and Union level – presentation by the Agency

Dokument

- *Item 12 - ERA - CSM ASLP Implementation -vo1*



Bakgrund

Statusrapport från byrån om arbetet med gemensamma metoder för bedömning av järnvägsoperatörers säkerhetsnivå och säkerhetsresultat på nationell nivå och på unionsnivå (*Common Safety Methods for Assessing the Safety Level and the Safety Performance of Railway Operators at National and Union level, CSM ASLP*). Presentationen innehåller en översiktlig innehållsbeskrivning av CSM:en samt en grov tidplan för kommande aktiviteter, se presentation.

Transportstyrelsen har deltagit aktivt i arbetsgruppen och har även genomfört ett flertal bilaterala möten med byrån. Kommentarer har skickats löpande efter möten och på varje nytt utkast, bl.a. kring tidplaner, metodval, nyttor samt genomförbarhet för delar av förslaget. Att förslaget är för invecklat och komplicerat och leder till dubbelarbete. Samt att kostnad/nyttoanalysen inte korrekt avspeglar de extra bördorna (tid och kostnad) och konsekvenserna för järnvägens aktörer i förhållande till eventuella fördelar.

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

Den 17 december 2020 skickades arbetsgruppens förslag ut för [externremiss på byråns hemsida](#), remissynpunkter ska sändas in senast den 17 mars 2021.

Transportstyrelsens analys av slutförslaget pågår och kommentarer kommer att skickas in till byrån i externremissen.

Handlingslinje

20. **SE kan** framföra att de tidplaner för kommande aktiviteter och implementering som redovisas i byråns presentation inte återfinns i utkastet till förslag. Det är viktigt att införandet sker stegvis för att kunna dra nytta av erfarenhetsåterföring kring användandet av de nya processerna, detta måste återspeglas i den slutliga rekommendationen.
21. **SE kan** vid behov framföra tidigare kommentarer.
22. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Presentation från ERA om innehåll i CSM ASLP samt tidplan för kommande aktiviteter, se presentation.

En stor MS efterlyste tydligare beskrivning av erfarenhetsåterföring efter första fasen. De betonade vikten av att datainsamling tar hänsyn till existerande system. De hade även frågor kring arbetssätt för Group of Analysts (GoA) och hur resultatet kommer att delas utanför gruppen, t.ex. till RISC, NSA NW och ERAs styrelse. De var även förvånade att det står i "RISC Rolling Plan" att akten är uppe för beslut vid RISC92 när det rör sig om en delegerad akt.

SE framförde att flera av våra tidigare kommentarer kvarstår och att vi kommer att skicka in kommentarer i externremissen. Vi ser dock inte att tidplanen från presentationen återspeglas i förslaget. Som tidigare talare påtalat så är det viktigt man tar hänsyn till erfarenhetsåterföring innan man går vidare med nästa steg i implementeringen. Faserna måste vara tydligt beskrivna i den slutliga rekommendationen som skickas till kommissionen. Vi återkommer med detaljerade kommentarer i externremissen.

En MS påtalade att framtagandet av förslaget skett under hård tidspress, vilket inte gett ett optimalt utfall, vilket kan påverka målsättningarna för arbetet. Återstår många frågor kring rapportering och riskkontrollåtgärder, begränsningar i delande av data, GoA, brist på IT-system och komplexitet i CSMen. De betonade vikten av en balanserad kostnads-/nyttoanalys, de misstänker en underskattning av

kostnaderna i analysen. Även andra nyttor på lång sikt kan ifrågasättas.

ERA svarade att erfarenhetsåterföring är omhändertaget genom GoAs inblandning i CSM. Den ges en roll att lämna förslag till ändringar av CSM, för att förbättra funktionen. Dessa förslag måste beaktas av ERA och leder till tekniska utlåtanden och eventuell revidering. Detta arbetssätt är redan inarbetat i CSMen.

Insamling av data via existerande system täcks redan i Annex 6 och tillägg D. Ett framtida Information Sharing System (ISS) tar hänsyn till behovet av att kunna ansluta till existerande system för datainsamling. Detta är något som är på ERAs radar och täcks av förslaget.

Gällande GoA kommer det vara en arbetsgrupp under ERA och de följer arbetssättet för att fastställa arbetsordning.

Den pressade tidsplanen har diskuterats tidigare. De uppmanar till att använda externremissen för att tydligt rapportera vilka delar av texten som kan förbättras.

Kommissionen bekräftade att det är en delegerad akt, detta kommer att korrigeras i "RISC Rolling Plan". Men de vill ändå stämma av förslaget med kommittén innan den skickas vidare inom kommissionen. Det kommer att ske en informell konsultation.

Ett västligt grannland sade att de är fast beslutna att få till ett bra system. Viktigt med ett gemensamt system och bra med bekräftelse om fortsatt användning av existerande nationella system.

Operatörerna rapporterar till NSA och de vidarereporterar till ERA, detta löser många problem då järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare redan har system på plats. De är fortsatt tveksamma till rapportering från tredje person och de vill ha bekräftelse att det saknas sanktioner vid utebliven rapportering.

En deltagare undrade över gränssnitt till ECM och övervakning säkerhetskritiska komponenter.

ERA bekräftade återigen att det blir möjligt att koppla ISS till befintliga system. Det benämns som "indirekt kanal" i förslaget, där rapportering sker via NSA. Kontroller och sanktioner täcks inte av CSM ASLP. CSM integreras i övrig EU-lagstiftning, där har NSA möjlighet att vidta sanktioner.

ECM täcks inte av nuvarande CSM, ingår inte i mandatet. Men möjligheten att förbättra och inkludera ECM i tillämpningsområdet för CSMen i framtiden förutses. ECM nämns som en möjlig rapportör

bland andra aktörer som kan rapportera. Det är en möjlighet men inte ett krav.

ERA informerade att de efter externremissen kommer att uppdatera konsekvensanalysen med en känslighetsanalys ("sensitivity testing").

13 Directive 2007/59/EC on train drivers certification: state of play and next steps - presentation by the Commission

Dokument

- *Item 13 - Results evaluation TDD for RISC 9 February 2021*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om kommande arbete med revidering av Lokförardirektivet 2007/59.

Kommissionen har genomfört en utvärdering av Lokförardirektivet för att identifiera förbättringsområden inför en framtida revidering. Kommissionen informerade vid NSA Network i november 2020 att arbetet med revideringen kommer att starta under 2021 och beräknas ta ca ett år.

Handlingslinje

- 23. **SE kan** välkomna initiativet till revidering.
- 24. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från kommissionen om kommande revidering av lokförardirektivet och resultat från genomförd utvärdering, se presentation.

En deltagare har goda erfarenheter av lokförardirektivet som möjliggjort för lokförare att byta företag utan att börja från början. Presentationen nämner flera av de viktigaste områdena att ändra, men de vill lägga till ytterligare en aspekt - driftsregler spelar också en stor roll för lokförare. Det är inte bara språkfrågan, det finns även ett behov av att harmonisera trafikeringsregler för att möjliggöra gränsöverskridande trafik. Kommissionen tyckte detta lät som musik för deras öron, något de önskar för ETCS L2. De kommer att ta med detta generellt när de tittar på arbetet.

En stor MS ansåg också att direktivet varit en stor framgång. Det har harmoniserat förfaranden i MS och möjliggjort fri rörlighet och ökad säkerhet. De välkomnar varm en revidering av direktivet eftersom man

nu har fått erfarenheter och hittat svårigheter och problemområden. Det har även skett teknisk utveckling, något som också måste beaktas. De menade att slutrapporten från ERA Task Force fortfarande är giltig och en stor källa till information och förslag. Även denna MS' inspel i konsultationen 2016 är fortfarande giltiga och syftar till ökad harmonisering och effektivisering. Gällande rapporten och presentationen, några problem som nämns är brist på data och statistik. Detta kan minska validiteten för rapporten, med det i beaktande måste man vara försiktiga med framtida förslag. Krav på periodiska kontroller av psykolog måste noga övervägas för att säkerställa expertis och lika behandling mellan MS. Och man bör även utvärdera ytterligare verktyg för bättre övervakning av lokförare.

En annan MS håller med om behovet av en revidering. Det är tre områden de vill betona särskilt. Behovet av att definiera gemensamma krav för psykologitester, det måste definieras vad som ska kontrolleras. Möjliggöra rörlighet för förare mellan olika MS. Varje gång en förare byter MS måste man utbildas i nya driftsregler. Det är också nödvändigt att harmonisera miniminivåer för utbildning för att få förarbevis.

SE tackade kommissionen för presentationen. Behovet av en revidering har varit känt sedan många år, flertalet problemområden har redan påtalats. SE välkomnar initiativet och tackade kommissionen för att ha startat arbetet.

Ett västligt grannland såg också behovet av en revidering. Likt tidigare talare så anser de att ny teknik möjliggör nya lösningar. De har infört digitalt körkort, det borde även vara möjligt för lokförarbevis.

Kommissionen välkomnade det stora intresset, arbetet kommer att hanteras i en parlamentsarbetsgrupp. Driftsregler är ett område som pekats ut, det kommer att hanteras i konsekvensanalysen. Teknisk utveckling är också något de noggrant kommer att överväga. Både certifieringsdokument och hur teknisk utveckling kan minska administrativ börda för att utfärda eller förnya intyg.

De kommer att ta hänsyn till ERAs rapport och kommentarer i konsultation. Rapporten från 2015 inkluderar flera konkreta förslag, dessa kommer att vara input till analysen. Även annan input från MS och sektorn. Värta att nämna att i sammanhanget är att de kommer att ha ytterligare en publik konsultation. Denna kommer att vara annorlunda än utvärderingen. Tidigare låg fokus på vad som fungerar bra och vad som behöver förbättra. Ny konsultation kommer att fokusera på kostnader och nyttor. Psykologtester kommer att hanteras, även erkännande och ackreditering av psykolog. Gällande bättre verktyg för att övervaka lokförare kommer de se över hela certifieringssystemet och processer kopplat till detta, även övervakning av förare från järnvägsföretag, övervakning av myndighet

etc. Även harmoniserade utbildningskrav kommer att hanteras i analysen. I stort sett alla krav kommer att ses över, periodiska kontroller, ansökan, övervakning, ackreditering/erkännande, i princip allt kommer att täckas av konsekvensanalysen.

Ordförande menade att man även ska utvärdera om direktiv eller förordning ska användas. Det kanske inte föredras av MS, men det måste undersökas. Konsekvensanalysen kommer att inledas under första halvan av 2021, sedan utvärdering, håll ögonen öppna. Frågan kommer sannolikt att återkomma för diskussion under kommande år.

14 ERA's fees and charges: post-RISC89 discussions – presentation by the Agency

Dokument

- *Item 14 - ERA's fees and charges - post RISC89*
- *20210202 GRB letter Fees Charges_EC_ERA-RISC members*
- *Letter ref 4768 - Sector statement on the proposal to increase 4th Railway Package Fees and Charges presented in RISC 89*



Bakgrund

Vid RISC#89 presenterade byrån ett förslag till revidering av byråns timtaxa som anges i avgiftsförordningen 2018/764. För att få full kostnadstäckning för indirekta kostnader inkl. IT-system, utbildning och support föreslogs att timtaxan höjs från nuvarande 130€/h till 168€/h.

För fordonsgodkännanden i överensstämmelse med godkänd fordonstyp föreslogs en fast avgift om 1060€/ärende.

Dessutom föreslog byrån att förskottsbetalning införs för sökande från tredje land för att minimera finansiell risk.

Flera MS var kritiska till höjningen av timtaxan som inte är i linje med intentionerna för fjärde järnvägspaketets tekniska pelare om att göra tillståndsgivningen på järnvägsområdet ”snabbare och billigare”.

Svenska branschföreträdare har samlats kring en gemensam ståndpunkt att SE bör motsätta sig den markanta ökningen av byråns timkostnader från 130€/h till 168€/h eftersom den kommer att få en stor inverkan på fordonsgodkännande, förgodkännande av ERTMS markutrustning samt gemensamt säkerhetsintyg. De menar att föreslagen ny prisnivå ligger långt över prisnivån för övriga konsultmarknader.

Byrån har rätt till full kostnadstäckning i enlighet med principerna i avgiftsförordningen. Däremot kan man ifrågasätta att de indirekta kostnaderna ökat med hela 120%. Detta kan tyda på en allt för stor intern administration hos byrån och det borde finnas utrymme för effektiviseringar.

Den ursprungliga beräkningsmodellen avsatte 20€/h för kostnadsposten ”andra operativa kostnader”, vilken inkluderar IT-verktyg, licenser, resor, översättning och utbildning. Ändå aviserar byrån tillkommande fasta kostnader om 500k€ för OSS, vilka sedan fördelas ut på den fasta avgiften respektive timtaxan. Det är anmärkningsvärt att kostnader för drift och underhåll av One-Stop-Shop (OSS) inte redan ingick i den ursprungliga kostnadsberäkningen då OSS är en vital del i det fjärde järnvägspaketet, som tillkom i ett sent skede i förhandlingarna efter påstötningar från parlamentet med stöd av kommissionen. Då framställdes inte OSS som en potentiellt kostnadsdrivande åtgärd. Det bör därför i första hand åligga kommissionen att inom ramen för beslutad EU-budget att försöka säkerställa finansieringen av OSS t.ex. genom tillskott av medel från EU-budgeten, via omprioriteringar i förhållande till andra verksamheter.

Handlingslinje

25. **SE kan** återigen framföra att den svenska branschen anser att höjningen är oacceptabel.
26. **SE kan** påtala att kommissionens löfte mot marknadsaktörer om att processen ska bli snabbare och billigare ska hållas, vilket även var en av målsättningarna med regleringen. Kommissionen bör därför se över möjligheterna att genom omprioriteringar inom ramen för beslutad EU-budget i ökad grad finansiera ERAs tillståndsprocesser med anslag.
27. **SE kan** också framföra att byrån därtill bör se över möjligheterna till effektivisering av interna processer för att minska kostnaderna i tillståndsverksamheten.
28. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kort in på mötet publicerades en presentation innehållande ett nytt förslag till avgiftshöjning, se presentation.

I förslaget finns åtgärder för att effektivisera och förbilliga ärendehantering, bl.a. genom minskade administration, införande av fasta avgifter, omorganisation, automatisering.

För OSS minskas supportkostnader genom förbättrad FAQ samt synergier med underhåll av byråns övriga IT infrastruktur.

Det ökade antalet ansökningar, utan motsvarande ökning av administration, samt en ökad mognad hos sökanden antas också bidra till kostnadsminskningar.

De fasta avgifterna för fordonsgodkännande i enlighet med godkänd fordonstyp (Conformity to Type, CTT) delas in i tre kategorier med olika prissättning. Fakturering kommer också att ske i samband med ansökan skickas in för att minska administration.

För att få en rättvis fördelning av kostnader för drift och underhåll av OSS föreslås en fast kostnad per ansökan, 50€-100€ för CTT och 400€ för övriga ansökningar. Kostnaden föreslås även gälla ansökningar som hanteras av de nationella säkerhetsmyndigheterna. Kostnaden ska tas ut av NSA och ERA fakturerar årligen NSA för kostanden för nationella ansökningar.

Det finns tre alternativa scenarion för ny timtaxa. 158€/h utan ändringar i upplägg, 150€/h med införande av en fast OSS-avgift/ansökan, 145€/h vid införande av fast OSS-avgift samt fasta avgifter för fordonsgodkännande i överensstämmelse med typ.

SE påtalade att presentationen skickade ut så sent som kl. 17.59 den 3 februari. I praktiken innebär det tre arbetsdagar att konsultera sektor och ministeriet. Vi är därför inte beredda att bemöta att kostnader för OSS ska tas ut från NSA mot sökanden. Vi är inte nöjda med förslaget och kommer att återkomma med kommentarer.

SE stödjer princip om full kostnadstäckning, under rätt förutsättningar. Sektorn anser att förslaget är oacceptabelt högt utifrån järnvägens situation. Kommissionen och parlamentet lovade marknaden att 4JVP skulle göra saker snabbare och billigare. Detta var grundstenar och drivkrafterna bakom 4JVP. Kostnadsökningar står i kontrast till detta löfte. Kommissionen måste förstå effekter och konsekvenser för industrin. Kommissionen borde undersöka möjligheterna att finansiera kostnader för OSS inom EU-budgeten. OSS blev inkastat i ett sent skede i förhandlingarna och utan möjligheter att ta hänsyn till detta. Viktigt att hitta en mera balanserad fördelning av kostnader. Det är också viktigt att ERA effektiviserar processerna och blir ännu mer effektiva. SE underströk att prioritering bör ske inom EU-budget och inte belasta sektorn ytterligare.

Kommissionen svarade att tillgängliga medel är beslutade av MS. De hör vad vi säger, men det är beslut av våra regeringar som tvingar oss till att öka avgifterna.

SE betonade att vi pratar om prioriteringar inom beslutad EU-budget.

Kommissionen påtalade att det står i avgiftsförordningen att kostnaden ska täckas av sökanden, det är tydligt i förordningen. Det är vad MS kom överens om 2016 när ERA-förordningen beslutades. De tittar nu på hur vi kan lösa detta på bästa sätt. Gällande börda och kostnader, de är väl medvetna om att det inte ska vara en större börda. Men samtidigt går vi mot ett gemensamt system. Även om kostnaden är högre så görs arbetet en gång, så kostnaden blir totalt sett lägre. Syftet med 4JVP kommer att uppnås i ett större sammanhang, totalkostnaden kommer att gå ner väsentligt.

ERA svarade att förslaget baseras på data från 2020. De har gått tillbaka till ursprungliga effekterna för att se hur de kan förbättra situationen från sektorn. De efterfrågar en höjning av timkostnaden, men det är inte den enda kostnaden. ERA är villiga att dela resultatet av utvärderingen vid ett kommande RISC-möte.

En MS förstår behovet av kostnadstäckning för VA och SSC. Men förslaget om att ta ut kostnader för OSS i nationell ansökningar är inte möjligt enligt nationell lag. Enligt lagstiftningen får avgifter för IT-system inte tas ut mot sökanden. NSA kan inte ta ut särskilda avgifter eftersom det fastställs i parlamentet. Avgiften kan inte sättas av NSA, och de kan inte heller ta betalt för tjänster som de inte själva ansvarar för eller kontrollerar. De vill även veta om ERA kan dela med sig av detaljerna för kostnaderna och beräkningsgrunder. Och även legal grund för att ta ut kostnader för OSS vid nationella ansökningar.

En MS vill först diskutera det nya förslaget med sin sektor innan de uttalar sig. Syftet med 4JVP var att minska administrativa kostnader, det var målet då, och det borde vara det nu också. Den gröna given måste uppnås i realiteten. Situationen med ERAs budget, och ökade kostnader för sektorn kan minska nyttorna med 4JVP och ska undvikas. De föreslår att avgifterna ökas först efter mer tillämpning av 4JVP.

Kommissionen var tydliga med att de inte är nöjda med budgetbeslutet, det gör att ERA inte kan arbeta med viktiga politikområden. Men det har alltid varit tydligt att kostnader ska täckas av sökanden. Budgetmyndigheterna kommer aldrig att öka budget för att subventionera ansökningsförfarande. Detta är inte ett beslut av kommissionen, utan av MS och våra finansministrar.

En stor MS konstaterade att kostnadsökningen under nuvarande förhållanden inte är bra, men de stödjer principen om full kostnadstäckning. Gällande förslaget på sidan 5 om att reducera kostnader för OSS-support så stödjer de kostnadsminskningar, men vi måste vara försiktiga med att minska support innan det är tydligt att det går att genomföra. Andra delen, samma som tidigare talare påtalat med en fast avgift för OSS. En fast avgift för OSS som är obligatoriskt att använda. Det är inte möjligt att ta ut en sådan avgift. Avgiftsförordningen vänder sig till sökanden hos ERA, frågan måste diskuteras vidare med NSA.

Ett östligt grannland har även de svårigheter med kostnader mot sökande för OSS. OSS har inte alltid fungerat som det ska, och det är ibland svårt att använda. Det uppfyller inte heller administrativa krav på hantering, så det krävs ytterligare system för dessa krav. Det finns ännu inga ansökningar från MS, så de har ingen nytta av OSS. Nyttorna svåra att hitta, och därför svåra att förklara mot sökanden.

Kommissionen förstår att det kan vara svårt och att man i nationell lag inte kan ta ut en sådan avgift. Men vad som kan vara lagligt och möjligt är att ERA tar ut avgiften mot sökande, något de kan överväga för att hantera legalitetsfrågan.

Flera MS opponerade sig mot förslaget om att ta ut en fast avgift för OSS mot nationella sökanden.

En stor MS ansåg att de behöver mer tid att analysera förslaget. De är väl medvetna om kraven på kostnadstäckning, men å andra sidan vill de påminna om skäl 7 som säger att avgiften ska anpassas för att passa små och medelstora företag. De förstår inte heller idén bakom att differentiera kostnaden för OSS och undrar om det finns en teknisk motivering till detta.

ERA svarade att de har förslagit fast avgift för godkännande i överensstämmelse med godkänd fordonstyp (CTT). En av kommentarerna på det tidigare förslaget var att differentiera mellan typerna, det är därför man föreslår en uppdelning.

ERA besvarade frågor och kommentarer ovan från MS.

- De förstår att SE inte är nöjda med höjda avgifter. Men nyttorna med 4JVP är stora, tid är pengar. Arbetstiden för CTT är 5h och i snitt 5 arbetsdagar. Delar man upp på kostnad/fordon är man nere på 55€ per fordon. Det är ingenting i förhållande till nyttorna. Någon korssubventionering är inte möjligt.

- ERA förstår också problemen med nationella lagar och fast avgift för OSS, men som nämnts av kommissionen får man se om man kan föreslå en annan lösning.
- Gällande ytterligare detaljer om kostnadsberäkningen, då pratar vi om löner, hälsundersökningar etc. det är detaljerade kostnader som de inte kan delge.
- Gällande laglig grund för OSS-kostnader så är det ett krav i ERA-och avgiftsförordningen att ta ut full kostnadstäckning.
- ERA försöker självklart att minska kostnader. De har redan 20 månaders data, behöver därför inte vänta med avgiftshöjningen, förslaget är välavvägt.
- Det är inte tanken att minska servicegrad eller service för OSS, utan att förbättra FAQ för att minska kostnader.
- OSS har en hög tillgänglighet och fungerar väl, de förstår inte varför nationella ansökningar inte ska använda OSS?
- Gällande mekanism för att dela upp kostnader för små och medelstora företag, så för förslaget i linje med avgiftsförordningen.
- Gällande fördelningen av kostnader för OSS. Mindre tidsåtgång för ansökan ger mindre del av kostnader för systemet.

ERA menade att syftet med presentationen är dels att informera om läget, men även informera om strategi för kostnadsreduceringar. De tar till sig av feedback för att förbereda ett konkret förslag för röstning. All information som efterfrågats kommer att åtfölja förslaget.

ERA vill även påminna om att avgiftsförordningen utgick från kostnadsläget 2016, bara löneökning motsvarar 9.7% ökning över 3 år. ERA måste ha full kostnadstäckning och avgiftsförordningen förutser att man varje år gör en bedömning av kostnader. Det står även i förordningen att den ska revideras senast 16 juni 2022, men de hoppas ha ett förslag framme innan dess.

Det östliga grannlandet replikerade till ERA att de använder OSS, men att de ser ingen nytta i användningen, ingen ansökan är riktad till ERA. OSS är tillgängligt, men inte användarvänligt att använda. De har samlat kommentarer och skicka till ERA.

Både ERA och kommissionen konstaterade att även förbättringar av OSS måste finansieras.

ERA återkommer eventuellt för bilaterala samtal. Förslaget kommer att röstas vid RISC-mötet i juni.

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

Dokument

- *Item 15 - State of Play NR*



Bakgrund

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

Handlingslinje

- 29. **SE kan** notera informationen och vid behov erinra om vad man framfört under punkt 3.

Vad hände

Presentation från kommissionen om status för upprensning av nationella regler, se presentation.

Flera MS har inte svarat på frågor kring fordonsregler. Kommissionen kommer därför att gå vidare med liknande beslut som dagens beslut om för skyddsvagnar. Reviderade regler betraktas som nya regler och ska notifieras. Single Rules Databas (SRD) är i drift sedan november 2020.

En MS bad om ursäkt för att inte ha skickat regler för fasta installationer. De har även arbetat hårt med nationella säkerhetsregler, i oktober förra året skickades och två nya utkast, men de har ännu inte fått någon återkoppling. De väntar på godkännande, vilket försenar andra processer. De önskade besked när de kan förvänta sig svar på utkast till regler som skickades i oktober.

En MS känner till att SRD nu är i drift och att NOTIF-IT tagits ur drift. Men vad de har förstått har reglerna från Excelfilen inte överförts till SRD som utlovats. De vill veta när SRD är komplett med regler även för fordon och fasta installationer och om de måste börja om från början.

En stor MS informerade att fordonsregler fortfarande är under diskussion ERA, därför har de inte publicerade i RDD. För transparens mot sökande efterlyser de att dessa regler publiceras preliminärt. Även de har anmält säkerhetsregler juli/augusti och önskar en bekräftelse.

En MS har redan gått med på att ta bort återstående fordonsregler, men p.g.a. brist på resurser hos ERA har det inte registrerats. Kommissionen måste därför vara försiktiga med att bara skylla på MS. De ha redan skickat Excellistor med säkerhetsregler i oktober, men utan återkoppling. Måste dessa fyllas i igen?

Kommissionen konstaterade att det är hårt arbete för alla och att ERA inte har de resurser som krävs. De vill inte skylla på någon, men det är ett arbete som måste göras.

NOTIF är taget ur bruk, men SRD används bara för nationella säkerhetsregler. RDD används fortfarande för fordonsregler. Fasta installationer har bara Excellistorna som IT-verktyg för utbyte mellan KOM/ERA/MS. Målet är att SRD kommer att vara tillgängligt för alla typer av regler, men inte ännu. Processen med upprensning av säkerhetsregler utgår ifrån Excellistan, den tillåter även överföring från listan till SRD. Det finns inget behov av dubbelnotifiering när ERA bekräftat reglerna.

ERA informerade att SRD bara fungerar för anmälan av nya säkerhetsregler. Men nya säkerhetsregler kan också skickas via Excellistan, så för tillfället finns två sätt att informera ERA.

Alla mottagna Excellistor är under granskning, de håller nu på att dubbelkolla den första analysen. Berörda kommer att få mail från utsedda granskare hos ERA för bilaterala samtal eller ytterligare information. Vi behöver inte fylla i nationella säkerhetsregler i SRD. När vi är överens kommer regler att föras över till SRD.

Regler som anmäls via Excelfilen kommer dock inte att vara tillgängliga för sektorn förrän de publiceras i SRD.

16 Cooperation with international organisations(O):

16.1 OTIF latest developments – presentation by the Commission(O)

Dokument

- *Item 16.1 - RISC 90_OTIF Latest Developments*



Bakgrund

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

Handlingslinje

30. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Inget att tillägga utöver presentation, se presentation.

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

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

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

Handlingslinje

31. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen konstaterade att det inte fanns mycket att rapportera.

Arbete kretsar kring en framtida konvention, men budgetbegränsningar och Covid har gjort att arbete stannat av. Det finns ingen officiell information om digitala förhandlingar.

Kommissionen ber OSJD-medlemmar hålla dem underrättade om de hör något.

17 A.O.B

17.1 The Agency's Opinion n° 2020-1 regarding Requirements for providing information on rail quieter routes in NOI TSI.

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

I TSD Buller (2019/774) finns krav på att MS ska utpeka vissa linjer som tystare sträckor och informera byrån om dessa. Byrån ska på sin webbplats offentliggöra dessa förteckningar. Samtidigt återfinns parametrar om tystare stråk även i registret över järnvägsinfrastruktur (RINF).

EIM har påtalat denna dubbelrapportering och dessutom motstridiga krav för när rapporteringen ska vara genomförd.

ERA föreslår, i linje med EIM, att informationen om tystare sträckor lagras i RINF istället för i en separat förteckning. Ändringar föreslås i Tillägg D.2 till TSD Buller så att uppdateringar framdeles görs i RINF. För parametern 1.1.1.1.7.11 ("Tillhör en tystare sträcka") i RINF ersätts datumet 1 januari 2021 med en hänvisning till tidpunkten enligt tillägg D.2 till TSD Buller.

Handlingslinje

32. **SE kan** stödja förslag om att ändra lydelsen i TSD Buller och inordna information om tystare sträckor i RINF.
33. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

ERAs tekniska utlåtande om att anmäla tystare sträckor via RINF presenterades vid förra RISC-mötet.

Kommissionen har nu analyserat utlåtandet och välkomnar förslaget. Från 1 januari 2021 gäller det nya arbetssättet att MS anmäler tystare sträckor via RINF.

17.2 ERATV correction: next steps.

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Kommissionen skickade i juni ut förslag till rättning av felaktigheter i det europeiska registret över godkända typer av fordon (ERATV)¹ för röstning genom skriftligt förfarande.

Det föreslås att flera parametrar i Tabell 2 i bilaga II inte längre ska tillämpas för godsvagnar:

- 4.5.2.1 Projekterad massa i driftskick (tidigare valfri)
- 4.5.2.2 Projekterad massa vid normal nyttolast (tidigare valfri)
- 4.5.3.1 Statisk axellast i driftskick (tidigare valfri)
- 4.5.3.2 Statisk axellast vid normal nyttolast

¹ Kommissionens genomförandeförordning 2011/665/EU av den 4 oktober 2011 om det europeiska registret över godkända typer av fordon

- 4.5.3.4 Placering av axlarna längs med enheten (axelavstånd):
a: Axelavstånd b: Avstånd mellan den yttersta axeln och närmaste kopplingsplan c = Avstånd mellan två inre axlar
- 4.5.5 Fordonets totala massa (för varje fordon i enheten).
- 4.5.6 Massa per hjul
- 4.7.3.3 Maximal lutning vid vilken enheten hålls stillastående enbart med hjälp av parkeringsbromsen (om sådan är installerad på fordonet)
- 4.8.1 Fordonets längd

Kommissionen anger i förslaget att genomförandebeslut 2011/665/EU innehåller flera fel i tabell 2 i bilaga II, nämligen att flera parametrar i det europeiska registret över godkända typer av järnvägsfordon inte bör tillämpas på godsvagnar.

Transportstyrelsen har tidigare skickat kommentarer och frågor till kommissionen och byrån avseende ovanstående ändringar. Byrån har gett tillfredsställande svar på frågorna varför de inte längre är aktuella.

Handlingslinje

34. **SE kan** tacka ERA för bra dialog, vilken skingrat SEs tidigare framförda farhågor med anledning av förslaget.
35. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att den tidigare skriftliga omröstningen av förslaget till rättningar av RINF blev avbruten p.g.a. flera frågor från MS. Svar presenterades vid RISC#89.

SE tackade via meddelandefunktionen ERA för den konstruktiva dialogen och för att tillhandahållit tydliga svar på tidigare frågeställningar kring förslaget. SE har inte längre några bekymmer med förslaget.

Kommissionen tackade SE för informationen.

17.3 Pantograph

Vid RISC#84 presenterades ett tekniskt utlåtande avseende en fråga från NB-Rail om en möjlig diskrepans mellan TSD LOC&PAS och dess vägledning vad avser strömavtagarens kontaktkraft och dynamiska egenskaper. Det kvarstod dock några frågeställningar.

ERAs tekniska utlåtande är nu komplett och kommer att publiceras inom kort

NB-Rail bekräftade att det förts diskussioner mellan ERA/NB-Rail, och att de nu är överens om innehållet. Ingen ändring, men finns nu en bättre förståelse.

18 Next RISC meeting: 9-10 June 2021 (subject to meeting room availability).

Handlingslinje

36. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Nästa RISC-möte är 9-10 juni, sannolikt ett distansmöte. En viktig fråga på agendan blir röstning om förslaget till revidering av ERAs avgiftsförordning.

Items for information only

Dokument

- *Item for info - DVo4EN13 - State of play of the acts voted - RISC 90*
- *Item for info - DVo3EN15 - Implementation of TSIs - list of non-applications (derogations) RISC90 - February 2021*
- *Item for info - RISC90 Rolling plan*

