



Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten  
Enar Lundgren

## Rapport möte nr 96 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg

### 1. Aktuellt möte

Möte nr 96 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) den 22 – 23 november 2022.

#### 1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Genomgång inför kommande beslut om TSD:er (Tekniska Specifikationer för Driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem) samt annan information.

#### 1.2 Förhandlingsläget

Vid detta möte förekommer inga beslutspunkter, frågor på agendan tas enbart upp för information och diskussion.

#### 1.3 Handlingslinje för aktuellt möte

Sverige ska följa de handlingslinjer som anges i avsnitt 6.

## 2. Rättslig grund/beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för genomförandeakter med utgångspunkt från förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå<sup>1</sup> (ERA-förordningen) utgörs av artiklarna 25(4), 26(4), 26(5), 55(5) och 80. Beslutsförfarandet i de nämnda artiklarna regleras i av artikel 81 i förordningen som hänvisar till

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

artikel 51 i driftskompatibilitetsdirektivet, varvid artiklarna 4 respektive 5 i förordning (EU) nr 182/2011<sup>2</sup> ska tillämpas.

Den rättsliga grunden för beslut som gäller driftskompatibilitet fördelar sig på dels delegerade akter dels genomförandeakter. Grunden för delegerade akter utgörs av artikel 5(1) och för genomförandeakterna av artiklarna 5, 7, 9, 14, 15, 21, 24, 47, 48 och 49 i driftskompatibilitetsdirektivet<sup>3</sup>.

Beslutsförfarandet om genomförandeakter regleras av artikel 51 i direktivet, varvid artikel 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 artikel 6 och 7 och för genomförandeakterna utgörs grunden av artiklarna 6, 7, 10, 14, 24 i järnvägssäkerhetsdirektivet<sup>4</sup>. Beslutsförfarandet om delegerade akter utgörs av artikel 27 och för genomförandeakter av artikel 28 i direktivet, varvid artikel 4 respektive 5 i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

För beslut om behörighetsprövning av lokförare är den rättsliga grunden artiklarna 4, 20, 22, 23, 25, 29, 31, 34, 37 i lokförardirektivet<sup>5</sup>.

Beslutsförfarandet regleras av artikel 32 i direktivet, varvid de övergångsbestämmelser som regleras i artikel 13 i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

### 3. Prioriteringsgrad (hög, medel, låg)

Medel

### 4. Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

Att de åtgärder som beslutas i kommittén är samhällsekonomiskt effektiva.

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning)

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets DIREKTIV (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (omarbetning)

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen

## 5. Påverkansarbete

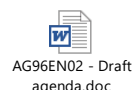
-

## 6. Svenska ståndpunkter

### 6.1 Adoption of the agenda

#### Dokument

- *AG96EN02 - Draft agenda*



#### Handlingslinje

**SE kan** acceptera agendan.

**SE kan** i övrigt notera informationen.

#### Vad hände

Ordförande hälsade välkommen, öppnade mötet och gick sedan igenom de praktiska detaljerna för hybridmötet. Transportstyrelsens plan var att delta fysiskt på mötet, men olyckliga omständigheter och väderförhållande tvingade oss till distansdeltagande.

Mötet genomfördes i mötesverktyget Interactio, vilket möjliggjorde översättning till FR, ES, DE och IT. Tyvärr skapade valet av verktyg tekniska problem eftersom Transportstyrelsens brandvägg/proxy inte tillät anslutning. Del av mötet genomfördes därför via telefon till dess att vi övergick till anslutning via privata enheter.

Agendan godkändes med tillägg från IT om undantag från TSD CCS för fordon av typen ETR6-75 under AOB. Kommissionen svarade att de hade önskat att presentera ett utkast till text vid mötet, men ursäktade sig med att 6 av 15 personer saknades i teamet. Undantaget kommer istället att hanteras via skriftligt förfarande.

### 6.2 Adoption of the minutes of the 95th meeting held on 5-6 July 2022

#### Dokument

- *PV95EN02\_draft*



## **Bakgrund**

Mötesanteckningar från RISC#95 är ännu inte tillgängliga.

## **Handlingslinje**

**SE kan** godkänna mötesanteckningarna om det före eller under mötet ges tillfälle att granska dem på ett seriöst sätt samt att innehållet i dem kan godkännas. I annat fall **kan SE** verka för att punkten bordläggs.

**SE kan** notera informationen.

## **Vad hände**

Mötesanteckningarna godkändes med inskickade kommentarer från FR.

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

### **Dokument**

- *Item 03 - ERA for RISC 2022 11 22*



## **Bakgrund**

Sedvanlig presentation från kommissionen och ERA, europeiska järnvägsbyrån om den senaste utvecklingen på järnvägsområdet, t.ex. information om aktuella regelarbeten samt statistik från ERA om ärendeflöden och handläggningstider.

## **Handlingslinje**

**SE kan** notera informationen.

## **Vad hände**

Ordförande informerade att det mesta av deras arbete kretsar kring TSD-revideringen. Revideringen av lokförardirektivet löper på, mer information kommer vid presentationen under morgondagen (*anm. utgick p.g.a. tidsbrist*).

SERA-direktivet kommer att omarbetas beträffande processen för tidtabeller. Förväntat godkännande av parlamentet och rådet under april/maj 2023. Revideringen får även följdverkningar som leder till framtida behov av revidering av TSD TAF och TSD TAP.

Arbetet med digitala automatkoppel ("*Digital Automatic Coupler*", DAC) fortgår inom ERJU ("*Europe's Rail Joint Undertaking*"). Kommissionen känner till behoven att ersätta dagens skruvkoppel med automatiska dito, ambitionen är att göra detta till 2032. Övergången måste ske snabbt för att inte påverka vagnslastsystemet. Arbeta med övergångsbestämmelser, migreringsstrategier och finansiering pågår. Även om mycket är färdigt så finns inget slutligt förslag ännu, så DAC ingår inte i TSD2022-revideringen. Kommissionen avser att inkludera DAC i TSD inom de närmaste åren med ett koordinerat genomförande inom EU.

Inom biljettområdet så är ansatsen att stärka detta inom EU för att säkerställa gränsöverskridande- och långväga järnvägstrafik. Det ingår inga förslag i TSD2022-paketet, men arbetet kommer att leda fram till regleringsförslag under 2023.

Kommissionens strategi för långväga och gränsöverskridande persontrafiken på järnväg öppnade upp för medfinansiering av projekt, analys av inkomna projektförslag pågår för närvarande.

Ukrainakriget berör DG MOVE särskilt mycket vad gäller s.k. "*solidarity lines*" för att underlätta godstransporter till och från Ukraina, bl.a. alternativa rutter för uttransport av jordbruksprodukter med anledning av situationen i Svarta Havet. Hittills har järnvägen kunnat hantera ca 20% av spannmålsproduktionen.

ERA redogjorde för ärendestatistik, se presentation. Fram till den 15 november har ERA fattat 4110 beslut om fordonsgodkännande som omfattar 45907 fordonsindivider, de har 136 pågående projekt. 112 gemensamma säkerhetsintyg (SSC) har utfärdats, och 32 ansökningar handläggs. Tre beslut om förhandsgodkännande av ERTMS marksystem och 78 pågående ärenden. Det är en lång process som kräver många interaktioner med sökande.

Godkännande av fordon i enlighet med godkänd fordonstyp ("*Conformity To Type*", CTT) ökar stadigt. Under oktober beslutades flest ärenden hittills, med över 200 ansökningar. Under november förväntas en ökning upp emot 300 ärenden. Handläggningstiden för CTT minskar konstant, trots ökande ärendemängd, och är nu nere i 3,18 dagar i snitt per ärende. Motsvarande trend finns även för övriga ärendetyper.

Uppräkning av byråns avgifter utifrån inflation och kostnadsökningar görs enligt den indexreglering som fastställts i avgiftsförordningen (2018/764). Ny taxa kommer att publiceras på ERAs hemsida i mitten av december och tillämpas för ärenden som inkommer efter 1 januari 2023.

En MS efterlyste ytterligare information om SERA Forum (SERAF) och vad som händer med SERA-kommittén (SERAC), kommer SERAF att ersätta SERAC? Kommissionen svarade att SERAF inte ersätter SERAC. Det nya forumet får ingen eller liten påverkan på RISC, ERAs arbetsgrupper eller SERA-kommittén. Syftet med forumet är att undvika de många informella diskussioner som sker idag, de vill skapa ett större horisontellt forum för att diskutera politiska frågor för järnvägen. Exakt hur det ska fungera och vilka som ska delta är ännu inte helt klart.

Kommissionen har skickat en inbjudan till ”*Rail Directors Meeting*”. Innan pandemin brukade de mötas en eller två gånger per år, för att diskutera järnvägspolitik. Kommissionen vill nu återväcka detta forum, så mötesinbjudan har skickats för möte under tredje veckan i december. Mötet kommer att vara online, men svarsfrekvens hittills är låg, endast 10-15 som svarat. Kommissionen påminde om att svara på inbjudan och bad om vårt deltagande.

Kommissionen informerade även att de har en formell expertgrupp tillsammans med DG GROW om stöd till tillverkningsindustrin. Det är ett möte i december för att stödja industrin, att få tillgång till yttre marknad, stöd etc. Vissa MS deltar redan, men alla är välkomna.

## **6.4 TSIs revision package 2022; update – presentation by the Commission**

### **Dokument**

- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - Mega Pack - Act*



### **Bakgrund**

Tekniska Specifikationer för Driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem (TSD, *på engelska Technical specifications for interoperability, TSI*) ska uppdateras under 2022, vilket benämns TSD2022-paketet. Revideringen ska via ökad digitalisering och innovationer bana vägen för ett klimatneutralt

EU genom att öka järnvägens energieffektivitet och ta bort hinder för överflyttning av transporter till järnväg.

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

Rättsakterna för TSD INF, TSD ENE, TSD PRM, TSD WAG, TSD LOC&PAS, TSD NOI och RINF ändras genom en gemensam ändringsakt som benämns ”Mega Pack Act”. TSD OPE och ERA TV (kommissionens beslut) har egna ändringsakter, medan TSD CCS ersätts med en ny rättsakt. Se agendapunkterna nedan för beskrivningar av respektive rättsakt.

### **Handlingslinje**

**SE kan** notera informationen.

### **Vad hände**

Ordförande sade att TSD-revideringen var huvudsyftet med mötet, trots att det inte blir någon röstning. Kommissionen vill gå igenom de legala texterna för att se över ändringar och tekniska detaljer. De tackade för deltagandet i möten sedan förra RISC-mötet, vilka gjort att vi nu närmar oss slutliga texter. Flera MS har skickat in textförslag, så vi kommer inte ha en slutlig text efter mötet, men förhoppningsvis diskuterat alla punkter. Därefter kommer kommissionen att uppdatera texterna utifrån diskussionen och skicka ut nya texter inom några veckor. För TSD CCS finns fortfarande många öppna punkter, så där kvarstår mera arbete för att färdigställa. Parallellt sker även externremiss (”*Public Consultation*”), TSD OPE är redan ute för remiss, resterande kommer inom kort efter att kommissionens juristtjänst kontrollerat övriga texter.

En MS frågade om det är möjligt att förlänga remisstiden för TSD OPE eftersom alla TSD har kopplingar till varandra.

Kommissionen höll med om detta, men de var osäkra på om det kommer att ske en formell ändring av sluttiden, däremot kommer de att ta emot kommentarer för alla TSD ända till sista deadline.

Kommissionen gick igenom skälen och artiklarna en efter en.

En stor MS ansåg att skäl 12 även borde nämna TSD PRM, i vilket kommissionen instämde.

En MS påtalade återigen att hänvisningen till bilagan bör strykas i artikel 5. Kommissionen accepterade detta och lämnade endast kvar ändringen av artikel 2(1)d.

#### 6.4.1 OPE TSI

##### Dokument

- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - OPE TSI - Act - ST24EN01*
- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - OPE TSI - Annex - ST24EN02*



##### Bakgrund

Ändringar av TSD Drift och Trafikledning (TSD OPE)<sup>6</sup> är till stor del föranledda av vidareutveckling av Tillägg A (ERTMS Operativa principer och regler), avseende bl. a harmonisering av ERTMS-hantering, operativa regler för ATO ("Automatic Train Operation"), samt även operativa regler gällande ERTMS nivå 3. Även andra mindre justeringar och tillägg till Tillägg A och justeringar som därmed behövs i övriga delar av TSD:n har tagits fram. 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 kopplade till ruttkompatibilitet och kodifiering av kombinerade transporter på järnväg har lett fram till de föreslagna ändringarna i TSD OPE (Tillägg D1).

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

---

<sup>6</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU



komplettera den kompatibilitetskontroll som järnvägsföretaget ska göra för tågets aktuella rutt.

Tillämpningen av de nya lydelseerna i tilläggen (A och C) föreslås gälla från och med den 16 december 2025.

ERA valde att bibehålla TSI OPE WP, vilken arbetade fram vad som skulle bli nu gällande TSD Drift 2019/773, för avstämningar m.m. och som medgav att Transportstyrelsen 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 tillfälle att lämna synpunkter.

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

### **Handlingslinje**

**SE kan** notera informationen.

### **Vad hände**

Versionen av TSD OPE som skickats ut till deltagarna inför mötet är samma som i den pågående externremissen, men versionen som presenterades vid mötet hade uppdaterats utifrån diskussioner och inkomna textförslag.

De flesta inkomna kommentarer rör övergångsregler, kompetens för personal i säkerhetstjänst eller digitalisering och informationsöverföring mellan infrastrukturförvaltare (IM) och järnvägsföretag (RU). Digitalisering är ett av huvudsyftena med TSD-paketet, kommissionen vill förtydliga så att det målet återspeglas i TSD OPE genom användande av RINF för utbyte av information mellan infrastrukturförvaltare IM och RU.

Kommissionen gick igenom dokumenten och presenterade ändringarna. I akten har ett nytt skäl lagts till som avser tågradio, artiklarna är oförändrade.

Flera MS hade synpunkter på tidsramarna för att avveckla nationella regler i artikel 5a (6 månader) samt anpassning av säkerhetsstyrningssystemet (SMS) i artikel 5b (9 månader). Erfarenheter från upprensning av nationella regler visar att det tar mycket längre tid än sex månader att avveckla en regel.

Vidare ifrågasattes skrivningen i artikel 5b att anpassningen av SMS utifrån revideringen inte är en väsentlig ändring, i synnerhet ändringar av kompetensstyrningssystem utifrån nya kompetenskrav.

Kommissionen menade att förordningen är direkt tillämplig, syftet med artikeln är att undvika motstridigheter vid tillämpning av kvarvarande nationella regler. Kommissionen förstår att det inte är enkelt, men artikeln säger inte att MS ska upphäva reglerna till dess, bara att MS ska identifiera reglerna och ta fram en plan för avveckling. Utifrån att TSD är direkt tillämpliga regler måste säkerhetsstyrningssystemet uppdateras, att senarelägga ändringar tar inte bort konflikten mellan regler.

Ändring av driftsregler måste omhändertas inom SMS utifrån den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning 402/2013 (CSM-RA). Det betyder inte med automatik att det krävs omprövning av tillståndet, det är upp till IM/RU att avgöra om ändringen är väsentlig eller inte. Medlemsstaten påtalade behovet av att informera NSA vid väsentliga ändringar.

I bilagan har det gjorts ändringar gällande nivåer för alkohol och droger, så det är inte längre en öppen punkt.

Det blev även en diskussion kring behovet av ömsesidigt erkännande av personal som utför säkerhetskritiska uppgifter. Flera MS beskrev att de idag har regler och certifieringssystem för sådan personal. Flera andra MS saknade sådana system och ansåg att det är järnvägsföretagens ansvar att hantera via SMS. En MS var i färd med att avskaffa ett sådant system efter att ERAs granskning av deras nationella regler underkänt dessa regler. Kommissionen var inte intresserade av att återinföra ett certifieringssystem som tagits bort och överförts till SMS, men insåg samtidigt att personal behöver accepteras i flera MS. Kommissionen skulle reflektera ytterligare kring frågan, men de såg ingen enkel lösning.

I 4.2.1.2 har man ändrat rubriken från ”Dokumentation för förare” till ”Dokumentation för säkerhetskritisk personal”. Vidare har det gjorts större ändringar för att förtydliga syftet med texten och funktionerna för digital regelbok och linjebok. All information från IM till RU ska ske via RINF, det inkluderar även realtidsinformation, inte statiskt utan dynamiskt. Inte nödvändigtvis det RINF som finns idag. ERA arbetar med att implementera nödvändiga ändringar för att införa Tillägg D2 i RINF. Tidigare text om

realtidsinformation till lokföraren via RINF har tagits bort och datumet för tillhandahålla regelbok och linjebok i elektroniskt format har skjutits fram till 15 december 2024 (tidigare 16 juni).

En MS efterlyste att TSD OPE-texten i externremissen uppdaterades så att vi slipper skicka in kommentarer som redan accepterats. Kommissionen skulle titta närmare på möjligheterna för detta.

Kommissionen har förtydligat IMs ansvar att tillhandahålla korrekt information via RINF för järnvägsföretagens ruttkompatibilitet. En MS föreslog att texten placeras först i stycket istället för sist, vilket kommissionen accepterade.

Vidare har det skett ändringar av EU-instruktioner som nu medger två alternativ, vilket möjliggör användning av reducerade formulär i nationell trafik.

Ändringar kopplade till tågdetektering föranledda av ”*unique authorisation*” (se vidare under rubriken LOC&PAS nedan).

I Tillägg D2 har man skrivit om vissa element i förtydligande syfte. Det har även lagts till två punkter kopplat till ERTMS; 3.4.10 om ”stora metallmassor” (*”Big Metal Masse”*, BMM) föranlett av en ny funktion i TSD CCS). 3.4.11 om ”ombordbaserad tågintegritet” som adresserar när föraren kör på en linje som förlitar sig på information om tågintegritet från fordonet, tidigare ERTMS nivå 3 (i framtiden Nivå R/”*Level R*”, om ändringen av TSD CCS

En MS ifrågasatte att parameter 3.7.1.4 om tågdetekteringssystem i D1 tagits bort, den är nödvändig. Vidare borde det finnas en öppen punkt om plankorsningar i Tillägg I. gällande järnvägsövergångar tagits bort vilket är olyckligt för att dessa omständigheter är nationellt beroende, till

Kommissionen menade att det inte är nödvändigt med en sådan öppen punkt i OPE, men möjligen i TSD INF. Det finns en sådan ändringsbegäran, man avvaktar hanteringen av denna.

I avsaknad av en bra definition av växling har man istället tydliggjort vad som inte är växling, detta görs genom nya definitioner av tåg; tågsammansättning och tågförberedelse.

Några MS ifrågasatt behovet av nya definitioner och om de överensstämmer med definitioner i direktiven. Kommissionen skulle kontrollera detta, men menade att det även kan härröra sig till problem översättningar i vissa språkversioner.

I 5.1.2 förtydligas behovet av att veta vilken ETCS-nivå man kör i, innan instruktioner utfärdas till föraren. Eftersom många linjer är utrustade med både ETCS och klass B-system.

I 6.2 tydliggörs hantering av uppstart när fordonet står över en ”stor metallmassa”. Även ny hantering av upphävande av BMM-reaktion i 6.58.

Utifrån uppdaterade referenser till EN-standarder uppdateras vissa tavlor matningsspänning.








I 7.1.1 ges möjlighet för IM och RU att skjuta upp implementering av Tillägg A och C till 16 december 2025, ansökningar om att skjuta upp ska skickas till kommissionen och ERA senast 16 juni 2024. En MS frågade vilka regler som ska tillämpas mellan dessa datum. Kommissionen svarade att föregående version av Tillägg A i så fall ska tillämpas under övergångsperioden, men de insåg problematiken att behöva införa den tidigare versionen som mellansteg om man inte tidigare infört Tillägg A. Kommissionen skulle reflektera kring detta och korrigera så att datumen överensstämmer.

Under flera av diskussionspunkterna återkom deltagarna till ett ifrågasättande av hur väl rustat RINF är för att hantera digitaliseringsuppgifterna.

Ordförande sammanfattade diskussionen att de ska återkomma kring krav för annan personal än lokförare, de hade noterat divergerande åsikt bland MS. Gällande digital information så är det tydligt vad kommissionen vill uppnå, men att man även måste ha infrastrukturen på plats. I Tillägg A finns ett par punkter som vi diskuterat. Kommissionen uppmuntrade deltagarna att skicka förbättringsförslag, men konstaterade samtidigt att vi börjar närma oss stabilt läge för texten.

## 6.4.2 CCS TSI

### Dokument

- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - CCS TSI - Act - ST22EN01* 
- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - CCS TSI - Annex I - ST22EN01* 
- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - CCS TSI - Annex I - ST22EN01 – TCs* 
- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - CCS TSI - Annex II - ST22EN01* 
- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - CCS TSI - Annex II - ST22EN01 – TCs* 
- *Item 04.2 - CCS TSI revision for RISC96* 
- *Item 04 - NB-RAIL-Coordination\_umbrella certificate\_20221122\_short\_draft-B* 

### Bakgrund

Revideringen av TSD Trafikstyrning och signalering (TSD CCS)<sup>7</sup> syftar bl.a. till att introducera två av de så kallade ”game changer”-funktionerna - ATO (”Automatic Train Operation”) och förberedelser inför nästa generations tågradio FRMCS (”Future Railway Mobile Communication System”). GSM-R och FRMCS benämns tillsammans som RMR (”Railway Mobile Radio”) och det införs tidsramar för tidigaste borttagande av GSM-R för övergång till FRMCS (tidigast 7 år efter publicering av FRMCS-specifikationer och det ska aviseras av infrastrukturförvaltaren minst 5 år innan).

Övriga väsentliga föreslagna ändringar är bl.a. borttagandet av delvis uppfyllande av TSD (”Partial fulfilment”), en ny process för felrättning av specifikationer, etablering av en uppsättning krav (”Single Set of Specifications”) istället för dagens tre versioner.

---

<sup>7</sup> Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen

Vidare föreslås introduktionen av en modulär uppbyggnad av ombordsystemet med fokus på ett gemensamt Ethernetbaserat system som tillhandahåller harmoniserade gränssnitt mellan ATO, ETCS, FRMCS och delsystemet rullande materiel för att underlätta framtida uppdateringar

Ett antal ytterligare förbättringar tillkommer till detta i syfte att optimera kapacitet, minska kostnader samt förbättra säkerhet.

För att uppnå ytterligare harmonisering av ERTMS introduceras en ny övergångs- och genomföranderegim som ska säkerställa ett robust förfarande för att styra korrigeringar av fel i specifikationer, samt minska utrymmet för delvis uppfyllande, vilket därmed bidrar till utfasning av behovet av kompatibilitetskontroller.

För fordonsrelaterade krav tillämpas samma övergångs- och genomföranderegim (kategorisering C1-C3 av ändringar) som för TSD LOC&PAS och TSD WAG, se vidare under agendapunkt LOC&PAS nedan.

En av de ändringar som skapat mest diskussion är förslaget att ta bort möjligheten till delvis uppfyllande av TSD:n ("partial fulfilment"). Tidigare har det funnits möjlighet att ha avvikelser gällande gränssnitt, funktioner och prestanda. Förslaget var initialt att helt ta bort denna möjlighet. Sektorn och industrin protesterade högljutt och menade att möjligheten åtminstone måste finnas kvar under vissa förutsättningar ("*exceptional deviations*"), annars riskerar kraven att bli orimligt kostnadsdrivande. I nuvarande utkast har möjligheten till avvikande funktionalitet återinförts, under förutsättning att det gäller funktionalitet som introduceras i denna revidering samt att infrastrukturförvaltaren inom området för användning inte avser att använda funktionen de närmaste fem åren. Det är dock motsägelsefullt att övergångsbestämmelserna i tillägg B.1 rad 15 ändå kräver full överensstämmelse med TSD efter fem år, samt att förslaget troligen inte lever upp till sektorns önskemål.

Förslaget om felrättning av specifikationer är också föremål för intensiva diskussioner, där kostnaden för genomförande är den främsta frågan. Det finns också mer praktiska frågor som behöver lösas, t.ex. hur krav på felrättningar ska dokumenteras, i nationella genomförandeplaner eller RINF, hur certifiering av befintliga fordon hanteras när fordonets ruttkompatibilitet kan påverkas etc.

Svenska sektorn instämmer i bedömningen av problematiken kring delvis uppfyllande och felrättning av specifikationer. Den har även framfört att övergångsbestämmelserna för kravet på modulär ombordarkitektur inte borde gälla för fordon som redan är i design- eller konstruktionsfas. Det får stor påverkan på pågående projekt eller projekt i anbudsfasen. Det anförs också att tidsramarna för felrättningar verkar optimistiska, samt att det är oklart hur ”*Single Set of Specifications*” kommer att fungera i praktiken. Vidare ifrågasätts lämpligheten att införa ett obeprövat gränssnitt mot FRMCS innan specifikationerna för FRMCS är färdigställda. Transportstyrelsen delar sektorns oro i flera delar.

Det kommer att genomföras ytterligare ett expertgruppsmöte den 17 november för att diskutera TSD CCS där synpunkterna ovan kommer att framföras. (*Anm. mötet hålls efter framtagandet av Transportstyrelsens utkast till instruktion*). Sannolikt krävs ytterligare möten innan nästkommande RISC-möte, då flera av förslagen i TSD CCS ännu inte är helt genomarbetade.

### **Handlingslinje**

**SE kan** stödja kompromisslösningar som går i linje med sektorns önskemål gällande ”delvis uppfyllelse”, felrättningar, ”*Single Set of Specifications*” och modularitet.

**SE kan** i övrigt notera informationen.

### **Vad hände**

Den handläggare på kommissionen som är ansvarig för revideringen av TSD CCS var tyvärr sjuk vid mötestillfället, varför ordförande istället presenterade förslaget. Ordförande inledde med en presentation om syfte och mål med revideringen och gick sedan igenom utestående frågor, se presentation.

*Anm. diskussionerna vid mötet återges inte i kronologisk ordning, utan återfinns istället under respektive problemområde.*

### **”Partial fulfilment”, PFF**

Delvis uppfyllande av TSD (*”Partial fulfilment”*, PFF) sätter upp barriärer för driftskompatibilitet och ökar kostnader. Flexibilitet på ett harmoniserat sätt erhålls ändå genom undantagshantering och övergångsbestämmelser. Sektorn och MS har önskat ha kvar PFF, eller introducera särskilda fall där det tillåts, men av anledningarna ovan kan kommissionen inte acceptera att behålla PFF.

Kommissionens förslag tillåter flexibilitet för nya funktioner som introduceras i systemversion 3.0, om dessa inte kommer implementeras av IM inom fem år. För felrättningar kan det bli aktuellt med en längre övergångsperiod. För äldre fordon med existerande ETCS kan det bli aktuellt med avvikelser från SIL2-krav (*anm. krav på säkerhetsnivå enligt EN50126*) för DMI, under förutsättning att en säkerhetsbedömning medger ett sådant avsteg.

#### "Error corrections"

Felrättningar är väsentliga för att säkerställa driftskompatibiliteten. Det finns en överenskommelse ("*Memorandum of Understanding*") med sektorn sedan 2016

I texten finns redan en kompromiss att fokusera på fel i marksidan som inte kan accepteras för ett område för användning. IM avgör om ett fel kan accepteras eller inte.

Två års genomförandetid föreslås för felrättningar, uppdelat på 12 månader för tillverkare +12 månader för järnvägsföretag. Vid ändringar som kräver godkännande ytterligare 6 månader.

En MS förslog förlängning från 12 månader till 18 månader, och att man borde öppna upp för delvis uppfyllande av felrättningar som påverkar hårdvaran. Kommissionen kunde vid mötet tänka sig längre tid om det krävs härvaruändringar, men att detta troligen inte är vanligt förekommande.

#### "System versions"

Marksystem kan fritt välja systemversion upp till 3.0. För ombord är systemversion 2.1 minimum.

Ombord måste uppdateras tidigast 7 år efter ikraftträdande av TSD samt att det anmälts av IM minst 5 år innan i den nationella genomförandeplanen. Snabbare implementering är möjlig i samråd mellan IM och RU.

#### "Single Set of Specifications", SSS

SSS innebär en enhetlig hantering av samtliga systemversioner inklusive felrättningar. Möjliggör likadant underhåll av specifikationer från version 2.1 och uppåt. Det återstår dock frågor hur det kommer att fungera i praktiken.



### "ETCS System Version 3.0"

System version 3.0 innehåller efterfrågade funktioner bl.a. FRMCS och ändringar som inte är bakåtkompatibla. En uppdatering till denna systemversion kräver att alla fordon byggs om för att hantera denna version.

### "Modularity"

Modulärt ombordsystem är något som efterfrågats av RU/IM. Kommissionen vill skapa ett system där enskilda delar går att uppdatera enklare utan att påverka övriga. Till en början avses delarna EVC, ATO, RMD (FRMCS och EVC mot fordon. Systempelaren inom Europe's Rail Joint Undertaking kommer att arbeta vidare med frågan under de närmaste åren.

Några MS efterlyste mer flexibilitet gällande övergångsbestämmelserna för fordon i produktionsfas (Tillägg B, rad 11 och rad 12), de ansåg att nuvarande skrivning är för strikt.

Kommissionen anser att modularitet blir ett viktigt verktyg för övergång till FRMCS och ATO. Eftersom den tekniska livslängden för GSM-R snart är slut önskar kommissionen att nya fordon så snart som möjligt är förberedda för FRMCS. Övergången till FRMCS kommer att omfatta samtliga fordon, alltså även existerande fordon. Sektorn har anmält oro för kostnader och att man inte hinner, men kommissionen ser att behovet bör styra genomförandet med beaktande av de fördelar som det för med sig. Kommissionen har gjort en ekonomisk analys som stödjer förslaget till övergångs-/genomförandebestämmelser. De kommer att färdigställa analysen så att vi kan se bakgrunden till förslaget.

### FRMCS

RMR ("Railway Mobile Radio") är nu termen som används i alla TSD för kommunikationssystemet. Kommissionen har accepterat de flesta kommentarerna från CER.

Det har lagts till två anmärkningar (*note 8 & 9*) i tabell A2 som förtydligar att gränssnitt mot ETCS och ATO ska implementeras fullt ut. Men att specifikationer för FRMCS ombordutrustning inte anses fullständiga.

"Cold movement detection", CMD

CMD innebär övervakning av fordonsrörelser även när fordonet inte är uppkopplat. Det är en funktion som har både drifts- och säkerhetsfördelar i och med att föraren kan starta upp i ett övervakat driftläge om fordonet inte rört sig (och inte behöva köra på förarens ansvar fram till första balis).

Kommissionens slutsats är att funktionen är motiverad att införas för nya fordon, eftersom merkostnaden då är låg, men inte för fordon med existerande ETCS-installationer. Dock inget som hindrar att man installerar CMD, men det medför ökade kostnader för att lägga till extra sensorer eller bygga om odometri.

Eftersom det inkommit motstridiga uppgifter om kostnader för CMD från NL och DK, efterlyste kommissionen erfarenheter från andra MS. De önskar information om kostnader inom närmaste veckorna.

"Level R"

Idag finns tre teoretiska ETCS-nivåer, där L2 och L3 är beroende av radio. L3 har "*moving block*" och "*Train Integrity Management System*" (TIMS), vilket tar bort behov av tågdetekteringssystem (spårledning eller axelräknare). I övrigt skiljer inte mycket. Kommissionen vill ha en uppsättning av driftsregler för båda nivåerna och undvika nivåövergångar, därför föreslås en gemensam Nivå-R ("*Level R*"). Kommissionen anser att "*Level R*" är det bästa alternativet framåt och att frågan inte behöver diskuteras ytterligare.

CR1370

Arbetet är inte helt färdigställt. Det arbetas intensivt för att hitta en lösning, annars finns risk för nationella lösningar och nationella regler.

#### 6.4.1 Certifiering

Kommissionen menar att anmälda organ enbart ska kontrollera ändrade delar och att gränssnitt är oförändrade.

NB-Rail presenterade sin syn på förfarandet vid ändringar, se presentation. EG-kontrollen sker separat för varje delsystem, tydliga gränssnitt mellan delsystemet gör att man inte behöver granska andra delsystemet. Förfarandet med delar i delsystemet introducerade i CCS för 10 år sedan.

Separata delar fungerar enligt motsvarande princip som för delsystem, t.ex. talradio kan läggas till senare och kan då bedömas separat, det finns ingen direkt koppling mellan de olika certifikaten. Om det krävs nytt godkännande finns DeBo, AsBo, andra direktiv etc., det sammanhållande dokumentet är EG-kontrollförklaringen från sökanden. De vill inte att det skapas en koppling mellan de olika delarna, de bör fortsätta bedömas separat. Den tekniska filen fungerar på samma sätt som för delsystemen.

NB-Rail ifrågasatte behovet att referera till det ursprungliga certifikatet, om ändringen avser andra delar av delsystemet så behövs ingen referens. Kommissionen föreslog en fortsatt dialog tillsammans med ERA för att reda ut frågan.

#### Artiklar

En MS ifrågasatt kravet i artikel 3(2) om att anmäla nationella regler, granskningsprocesser och bedömningsorgan till andra MS, utöver information till kommissionen, eftersom det redan finns en mekanism angiven i direktivet. Kommissionen höll med om att det borde räcka med information till dem, de skulle kontrollera detta vidare. En MS påtalade att texten är kopierad rakt av sedan tidigare då det saknades gemensamt IT-verktyg för regler.

#### 7.2.6

En stor MS påtalade problem med punkt 7.2.6 om tillgänglighet för klass B-system. Kravet på MS att tillse att STM och specifikationer för klass B finns tillgängliga är inte en acceptabel skrivning. De föreslog en flexiblere skrivning att MS ska göra sitt yttersta för att ta fram underlaget. Även andra MS hade liknande problematik kopplat till immaterialrättsliga frågor kring specifikationerna för klass B-system.

Kommissionen svarade att detta är en viktig aspekt för järnvägsföretag som söker kapacitet inom EU, det är viktigt för transparens och fri konkurrens. Om nätet inte är utrustat med ETCS måste man ha tillgång till detta för att få tillträde till nätet. De har förståelse för vissa upphovsrättsliga aspekter. Men kraven i texten är inte nya och kan inte backa.

Kommissionen bad om ytterligare kommentarer från MS gällande TSD CCS senast på måndag 28 november 2022.

### 6.4.3 INF/ENE/PRM TSI

#### INF TSI

##### Dokument

- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - INF TSI - ST17EN01*



- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - INF TSI - ST17EN01 – TCs*



##### Bakgrund

Revideringen av TSD INF<sup>8</sup> innehåller flera mindre justeringar, men också tillägg avseende kombinerade transporter. Det senare tillägget består dels i bestämmelser för konstruktionsprofil (vilket anges i avsnitt 4.2.3.1), dels ett kodifieringssystem för användning vid transport av intermodala lastenheter i kombinerad transport. Kodifieringssystemet kan baseras på antingen linjens egenskaper och den exakta positionen för hindren, referensprofilen för konstruktionsprofilen för den linjen, eller på en kombination av båda metoderna. Det innebär att järnvägsföretagen kommer att kunna genomföra kontroll av ruttkompatibilitet även för kombinerade transporter på järnväg.

Alla ändringsförslag, förutom övergångs och genomförandebestämmelserna i kapitel 7, har hanterats i arbetsgruppen för revidering av TSD (TSIs WP) där Transportstyrelsen deltagit och löpande analyserat förslagen. Gemensamt för TSD INF och TSD ENE är de återstående frågorna som kretsar kring föreslagna ändringar i kapitel 7, med särskilt intresse för de avsnitt som rör hur TSD:n ska tillämpas i samband med ombyggnad av befintliga anläggningar.

Artikel 2(14) i driftskompatibilitetsdirektivet (2016/797) definierar en ombyggnad som ett sådant större arbete som förbättrar delsystemets totala prestanda.

Punkt 7.3.1 i förslaget anger prestandakriterier som innebär att; för att en ändring ska räknas som en ombyggnation så måste den medföra en utökning av linjekategori (som beror av profil, axellast, linjehastighet, tåglängd eller

---

<sup>8</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1299/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Infrastruktur i Europeiska unionens järnvägssystem, OJ L 356, 12.12.2014, p. 1–109

användbar plattformslängd), alternativt att de utgör en ombyggnation enligt definitionerna i punkt 7.2(3). Transportstyrelsen bedömer att detta torde innebära att färre åtgärder kommer att falla in under kategorin ombyggnationer.

Däremot innebär TSD:ns nya lydelse att vid en ombyggnation, mellan två geografiska begränsningspunkter, ska samtliga grundläggande parametrar i delsystemet uppfylla TSD-kraven. Tidigare har praxis varit att TSD endast ska tillämpas för de förändrade delarna av anläggningen.

Förslaget kan medföra att t.ex. ett spårarbete utökas till delar som ursprungligen inte omfattades av ändringen, t.ex. plattformar, broar, geokonstruktioner, eller tunnlar (eftersom det finns grundläggande parametrar i TSD INF som hänför sig till dessa), eller medföra större ändringar av spårgeometrin, t.ex. kurvradier, lutningar etc. för att överensstämma med TSD. En ombyggnation av en plattform gör i sin tur att TSD PRM också ska tillämpas.

Utifrån ovanstående kan vissa projekt komma att få en större omfattning och därmed fördyras. För närvarande saknas tillräckligt underlag för att bedöma effekternas omfattning. Eventuella kostnadsökningar är beroende av infrastrukturförvaltarnas ursprungliga planering av projektens omfattning och tillämpning av TSD.

I 7.3.2(b) har kommissionen gjort vissa tillämpningsändringar som kan innebära förändringar gällande möjlighet att bygga andra plattformshöjder än de nominella (760 mm och 580 mm). SE har i viss utsträckning även andra plattformshöjder (och därtill anpassade fordon). Förslaget kan innebära viss höjdskillnad avseende insteg mellan plattform och vagn, som i sin tur kan påverka personer med funktionsnedsättning att använda systemet. Särskilt problematiskt kan det vara vid projekt som klassificeras som ombyggnad, eller projekt som innebär att nya plattformar behöver byggas, då de nominella höjderna krävs, trots att omgivande system använder andra höjder. Dock behöver anpassningen ske långsiktigt om ett enhetligt system ska kunna uppnås. Det finns förvisso möjlighet att ansöka om undantag i enskilda fall, men det råder osäkerhet kring utfallet från sådan prövning.

Kommissionen har tidigare bett medlemsstaterna om deras syn på sina respektive fortsatta behov av specialfall. SE har två specialfall, 7.1.16.1 och

7.1.16.2, vilka båda gäller tills vidare och behovet av dem kommer enligt Transportstyrelsen att kvarstå.

### **Handlingslinje**

**SE kan** vid behov åter framställa att SEs två specialfall, 7.1.16.1 och 7.1.16.2, ska gälla tills vidare eftersom behovet av dem bedöms kvarstå.

**SE kan** i övrigt notera informationen.

### **Vad hände**

Kommissionen gick igenom ändringar i förslaget, se spårade ändringar i bilagan.

Det blev en diskussion kring användning av begreppen ”*structures*” vs. ”*infrastructure*” där en MS efterlyste definitionen. Kommissionen förtydligade att infrastruktur är allt som omfattas av TSD INF, medan ”*structures*” är broar och tunnlar. Det finns inte någon definition i TSD INF, möjligen i en EN-standard. Kommissionen skulle reflektera tillsammans med ERA om det är bättre att skriva geokonstruktioner och broar istället om ”*structures*” inte uppfattas korrekt.

En MS påtalade att det i fordons-TSD:erna finns krav på varmgångsdetektering (”Hot Axle Box Detectors”, HABD). Om fordonen inte är utrustade med HABD så måste det istället finnas detektorer i marksystemet. Men motsvarande krav återfinns inte i TSD INF, vilket det enligt medlemsstaten borde finnas. Det är inte ett nytt krav, men kravet borde avspeglas även i TSD INF.

ERA förstod poängen, I LOC&PAS finns krav på HABD i fordonet eller infrastrukturen, vilket är en parameter som ska kontrolleras vid ruttkompatibilitetskontrollen. Antingen är fordonen eller infrastrukturen utrustad med HABD. Men att kräva HABD i infrastrukturen skulle inte vara en enkel rikriktning, det vore en faktisk ändring. Detta måste diskuteras i TSD-arbetsgruppen och skickas in som en CR. Det är inte så enkelt som att bara skriva i TSD INF att det ska finnas HABD.

Medlemsstaten replikerade att om en rutt inte har HABD, och fordonet saknar HABD så får fordonet alltså inte köra? I så fall stannar all trafik i aktuell MS.

Kommissionen konstaterade att det får bli föremål för en framtida ändring av TSD. Även gällande fordon från Ukraina så har inkompatibilitet med HABD varit en barriär. Men HABD-kravet är fundamentalt för att hantera

driftskompatibilitet. Om det inte finns krav på HABD, hur gör vi med då med ruttkompatibilitet?

ERA svarade att krav på ombordbaserad HABD gäller över 250km/h. Under denna hastighet så finns möjlighet att ha antingen ombord eller i marken. Om ni kräver HABD i marken så är det en väsentlig ändring som måste diskuteras i arbetsgruppen, ERA kan inte lämna tydligare svar än så, det är en fråga som ska hanteras i ruttkompatibilitetskontrollen.

Kommissionen förstod oron. Om vi antar att HABD måste ske på fordonet så måste det vara i LOC&PAS, om man utgår från marken så måste det vara i TSD INF. Men om det inte är definierat på något ställe så blir det problem för driftskompatibiliteten.

ERA menade att det är RUs roll att värdera om det finns en risk med HABD, måste i så fall mitigeras via CSM-RA. Antingen detektor ombord eller i marken. Om IM tar bort HABD, ska de genom sitt SMS genomföra en riskanalys, informera RU om riskerna och de får själva bedöma om de måste utrusta med HABD. Medlemsstaten påstod att det är obligatoriskt med HABD i infrastrukturen, men det är inte säkert, det är inte skrivet så i dagens TSD.

En annan MS har samma situation som tidigare MS. För vagnar blir det kritiskt, stoppar godstrafik i så fall. Fordon för passagerartrafik borde ha ombord, men inte godsvagnar. Det har aldrig funnits HABD i marken.

Kommissionen konstaterade att det är en viktig fråga som vi inte löser vid mötet, men en fråga som måste lösas i framtiden.

En MS med Iberisk spårvidd som är i färd med att installera en tredje räl önskade ett tydliggöra att en tredje räl inte utgör en ombyggnation. Vidare borde samma definition av den geografiska omfattningen i punkt 7.3.2 användas som i TSD ENE.

Kommissionen svarade att om det inte blir ändring av linjekategori, så räknas en tredje räl inte som någon ombyggnation. En tredje räl påverkar inte, så kommissionen överväger att lägga in ES specialfall i texten.

Vidare så finns ett motiv till skillnaderna mellan TSD ENE och TSD INF. I energisystemet så är komponenter för kraftförsörjningen inte nödvändigtvis i närheten av spåret. Kommissionen sa att vi kunde återkomma till formuleringen efter genomgång av TSD ENE.

En MS önskade ytterligare flexibilitet vid utbyte av komponenter vid modernisering, de är inte alltid TSD-kompatibla komponenter är kompatibla med övriga delsystemet.

Kommissionen menade att vid moderniseringar så ska TSD-kompatibel utrustning användas för utbytta delar. Istället för tidigare skrivning om ”större arbete” så refereras det direkt till direktivet. Men om en TSD-kompatibel komponent inte är kompatibel med resten av delsystemet så kan den naturligtvis inte användas, kommissionen skulle revidera texten för att förtydliga detta.

SE stödjer tidigare MS gällande skillnaden mellan TSD ENE och TSD INF, vi välkomnade en förklaring när vi senare gick igenom TSD ENE. (*Anm. kommissionen gick senare med på att lägga till ”based on km references ...” även i TSD INF*)

## ENE TSI

### Dokument

- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - INF TSI - ST17EN01*



- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - INF TSI - ST17EN01 – TCs*



### Bakgrund

Revideringen av TSD ENE<sup>9</sup> innehåller ett flertal mindre tekniska justeringar och uppdaterade referenser till standarder, som av Transportstyrelsen i sin helhet bedöms som okontroversiella.

I övrigt har denna TSD genomgått samma textförslagsutveckling gällande tillämpningen vid ombyggnad, d.v.s. krav på att tillämpningen av TSD:n ska vara obligatorisk och tillämpas för alla grundläggande parametrar i delsystemet, se resonemang ovan gällande TSD INF. Dock så skiljer sig formuleringarna något jämfört med TSD INF, vilket gör att syftet inte framstår tydligt.

---

<sup>9</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1301/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Energi i unionens järnvägssystem, EUT L 356, 12.12.2014, s. 179



I TSD ENE gäller dock en prestandaökning med minst 30km/h för att ett arbete ska räknas som en ombyggnation.

### **Handlingslinje**

**SE kan** be om ett förtydligande avseende 7.3.2(2).

**SE kan** i övrigt notera informationen.

### **Vad hände**

Utifrån diskussionen kring punkt 7.3.2 i TSD INF inleddes diskussionen om motsvarande punkt i TSD ENE. Kommissionen gick med på att lägga till ”based on km references ...” även i TSD INF.

Den MS som påtalat problemet tackade för ändringen. Det är viktigt t.ex. vid dubbla tunnelrör eller stationer att kunna definiera projektet baserat på km på spåret. Kommissionen höll med om detta och tyckte att exemplet med tunnlar bra, t.ex. om endast ena tunnelröret byggs om.

En MS ville att referensen till standarden EN 50122-1 ska vara mot 2022-versionen. Kommissionen svarade att man lämnar öppet för uppdateringar av standarder ända till sista mötet när förslaget ska röstas.

En MS hade begärt ett specialfall om spänning och frekvens, de ville utöka till ytterligare tre linjer, men förslaget godtogs inte av kommissionen. De kommer att återkomma med ett koncensusförslag. De önskade ett förtydligande från ERA hur de istället kan använda RINF och en ny parameter.

ERA svarade att TSD ska beskriva målsystemet, specialfall beskriver nuvarande system. Men det borde inte förhindra målsystemet på längre sikt, målet är samma för alla. ERA anser att beskrivning nuvarande system ska vara i RINF, men de var öppna för att diskutera detta. Frågan skulle lösas ut bilateralt mellan berörda MS, ERA och kommissionen.

Kommissionen betonade vikten av att ha så mycket information som möjligt i RINF. Att omvandla information till RINF för att få en robust information om infrastrukturen, för ruttkompatibilitetskontroll och linjeboken. Först då kan man skapa kommersiella verktyg för att göra matchningen mellan fordon och infrastruktur. Att omvandla specialfall till RINF-information är en viktig utveckling.

## PRM TSI

### Dokument

- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - PRM TSI - ST23EN01*



### Bakgrund

Revideringen av TSD PRM<sup>10</sup> innehåller ett flertal mindre tekniska justeringar för att underlätta tillgången till järnvägstjänster för personer med nedsatt rörlighet, även definition av driftskompatibel rullstol och förtydliganden gällande biljettautomater och tillhandahållande av reseinformation i fonetisk, visuell och taktill form, samt uppdaterade referenser till standarder.

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

### Handlingslinje

**SE kan** notera informationen.

### Vad hände

En MS hade skickat skriftliga kommentarer, mestadels kring standarder och appendix G. De önskade större flexibilitet för ljudnivåer för dörrsignaler.

Kommissionen svarade att man återkommer med ytterligare motivering kring dörröppningssignaler efter att förslaget bearbetats vidare av ERA.

## 6.4.4 WAG/LOC&PAS/NOI TSIs/ERATV/RINF

### WAG

### Dokument

- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - WAG TSI - ST20EN01\_clean*



---

<sup>10</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet

## **Bakgrund**

Transportstyrelsen har medverkat i det fortlöpande WP-arbetet för TSD WAG<sup>11</sup>, bl.a. införs utrustning för urspårningsdetektering, DDD ("Derailment Detection Devices") och uppdatering av referenser till standarder. Förslagen till ändringar, justeringar och tillägg bedöms som tillfredsställande.

Utöver detta införs också den nya övergångs- och genomföranderegimen för fordonsrelaterade krav (kategorisering C1-C3 av ändringar) som även tillämpas för TSD LOC&PAS m.fl., se beskrivning under rubriken LOC&PAS ovan.

## **Handlingslinje**

**SE kan** notera informationen.

## **Vad hände**

Kommissionen inledde med att alla referenser, även i TSD LOC&PAS, gällande DAC har tagits bort av principrättsliga skäl, eftersom omständigheterna inte medger någon reglering då systemet inte är på plats och därmed heller inte kan följas eller uppfyllas. Men kommissionen betonade att ambitionerna kring DAC kvarstår.

En deltagare påtalade att det är för tidigt att referera till prEN50728 gällande kompatibilitet med tågdetekteringssystem, standarden blir tillgänglig först 2024. Inte heller dörröppningsfunktionen i TSD PRM är fastställd, därför bör man ta bort dessa referenser i regelverken.

Kommissionen konstaterade att det inte är möjligt att referera till en standard som inte är fastställd.

En stor MS instämde i oron kring standarder, samt att gränssnittsdokumentet ver. 5.0 inte heller är fastställt.

---

<sup>11</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 321/2013 av den 13 mars 2013 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem och om upphävande av kommissionens beslut 2006/861/EG, OJ L 104, 12.4.2013, p. 1–56

Kommissionen instämde gällande gränssnitsdokumentet, även om det egentligen bara är en anvisning, fast de kommer att överväga en bättre hantering i texten.

SE uppmärksammade att kommissionen inte återkommit gällande diskussionerna om SEs specialfall i TSD WAG, och även TSD LOC&PAS. SE har efter det inledande mötet i mars kompletterat med efterfrågat underlag i slutet av juni. Kommissionen bad SE att skicka en påminnelse om ett sådant mötestillfälle. (*Anm. datum för bilateralt möte med kommissionen är 14 december*)

## LOC&PAS TSI

### Dokument

- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - LOC PAS TSI - ST18EN01*
- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - LOC PAS TSI - ST18EN01 – TCs*
- *Item 04 - Addendum - LOC PAS TSI - Unique\_authorisation\_coaches\_RISC96*



### Bakgrund

Revideringen av TSD LOC&PAS<sup>12</sup> innebär bl.a. att tillämpningsområdet förtydligas gällande special-, arbets- och tvåvägsfordon, stängande av öppna punkter, införande av system för urspårningsdetektering (DDD), uppdaterade referenser till standarder samt en mängd justeringar och tillägg till de tekniska kraven.

Utöver tillägg och ändringar som är av teknisk karaktär är det specifikt ett förslag som upptagit mest intresse. Det avser den nya övergångs- och genomföranderegimen för fordonsrelaterade krav.

Löpande under arbetet i arbetsgruppen för revidering av TSD ("TSIs WP") har ändringsförslag kategoriserats utifrån kategorierna C1-C3, där C1 och C2 omfattar krav som endast träffar fordon som nyproduceras eller byggs om

---

<sup>12</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem

och C3 omfattar alla fordon – även redan befintliga. Kategorierna har i dagsläget följande innebörd:

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

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

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

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

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

Det introducerar också begreppet "*Certification framework*", som anger kraven som används vid godkännandet och består av "*initial assessment framework*" samt alla nya krav som tillkommit p.g.a. ändringar av TSD och som blivit tillämpliga under tiden fram till intyget utfärdats. Hur mycket som ändras beror på hur lång tid projektet pågår. Det är större risk för ändringar för långa projekt eftersom fler C2- och C3-krav blir tillämpliga på projektet.

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

Processen och kategorierna C1-C3 återfinns inte i själva TSD:n, utan är definierade inom arbetsordningen för arbetsgruppen för revidering av TSD. Däremot återfinns resultatet från klassificeringen i Tillägg L där det framgår vilka övergångsbestämmelser som gäller för ett specifikt TSD-krav.

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

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

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

För att underlätta godkännandet av passagerarvagnar föreslås ett EU-gemensamt godkännande ("*unique authorisation for coaches*", CR147) som innebär ett ERA får möjligheten att godkänna passagerarvagnar för trafik i hela EU utan att blanda in samtliga säkerhetsmyndigheter (motsvarande "*Go Everywhere*" för godsvagnar, "GE-vagnar"). Tillämpliga nationella regler har därför lyfts in under 7.1.1.5 i TSD:n för att kunna granskas av anmält organ, bl.a. SE:s specialfall för varmgångsdetektorer återfinns i förslaget. Diskussionerna har ännu inte slutförts, det återstår att föra in vissa MS nationella regler, se bilaga "*Item 04 - Addendum - LOC PAS TSI - Unique authorisation coaches RISC96*". Principiellt ser Transportstyrelsen inte några hinder för SE:s vidkommande, men detaljgranskning av förslaget kvarstår.

### **Handlingslinje**

**SE kan** notera informationen.

Vad hände

En MS påtalade att de skickat förslag till ändring av punkt 7.1.1.1(2) och Tillägg L. Kopplat till övergångsbestämmelser och att likrikta med Tillägg L som gör det enklare att förstå och undvika motstridigheter. Kommissionen indikerade vid expertgruppsmötet att förslaget accepterats, men det återfinns inte i texten, de ville därför veta status för förslaget.

Kommissionen svarade att de mottagit förslaget och att det finns inarbetat i ett uppdaterat förslag mot det som distribuerats.

En MS påtalade att punkten 7.1.1.4 med krav på brandskydd endast gäller för nya fordon, de ansåg att det är nödvändigt att det också täcker existerande fordon som byggs om. Kommissionen skulle kontrollera detta med experterna.

En MS framförde att referensen till artikel 11c i TSD CCS gällande specialfall för axelräknare istället borde artikel 12(1). Kommissionen höll med om detta.

Kommissionen kommer att skicka ett nytt utkast under nästa vecka (*anm. v2248*) som kommer ligga till grund för externremissen. De vill ha en stabil text så att vi kan fokusera på TSD CCS som är komplext och där många frågor kvarstår. Ev. återstående kommentarer ska skickas med kopia till RISC funktionsbrevlåda.

"Unique authorisation"

Kommissionen gick igenom tilläggsdokumentet som innehåller förslaget om "unique authorisation". Punkt 7.1.1.5 listar villkor som fordon måste uppfylla för ett EU-omfattande godkännande, och kanske bortom EU i framtiden, se bilaga.

ERA inflikade att allt nu var samlat i ett gemensamt dokument, men texten kommer senare att fördelas ut i respektive TSD.

I det reviderade utkastet har man först rättat otydligheter i omfattningen och strukturerat om kraven som delats in i två underrubriker. 7.1.1.5.1 omfattar vagnar som går i fördefinierade formationer som designats för att användas tillsammans med fordon av samma typ, variant eller version. För dessa fordon behöver man inte hantera gränssnitt mellan fordonen, bara gränssnitt mellan vagn och fasta installationer.

I 7.1.1.5.2 anges villkor för allmän användning tillsammans med andra typer, t.ex. olika vagnar från olika RU. Här tillkommer gränssnitt mellan vagnarna.

Man kan ha ett godkännande enligt punk 7.1.1.5.1 enbart, men begränsas användningen till att användas tillsammans med liknande fordon.

Den andra viktiga punkten rör nationella regler som existerar, men som ännu inte omvandlats till specialfall. Man har sett över accepterade nationella regler som ännu inte omvandlats till specialfall eller ändringar i TSD och fört in dessa i texten.

Man har valt att begränsa omfattningen till 1435mm- och 1668mm-nät, det blev för många nationella regler för 1520mm-nät. Punkten 5 om minst 760mm hjuldiameter är ytterligare en avgränsning eftersom det finns nationella regler kopplat till fordon med mindre hjul. Arbetet pågår fortfarande, t.ex. med kravet i CH.

Fortfarande återstår diskussioner om de krav som är gulmarkerade och benämns TBD. Antingen måste man hantera alla krav eller minska tillämpningsområdet.

Det tredje området är kopplat till tågdetektering. Texten är korrekt, men inte tillämpligt förrän alla specialfall anmälts. Kommissionen har bett MS att anmäla in enligt CR-processen, t.ex. krav gällande impedans, magnetfält etc. De har även lagt till parametrar i RINF om flänssmörjning och tågdetekteringssystem.

En stor MS har kollat igenom den nya strukturen, men anser fortfarande att det är otillräckligt. Syftet i punkt 7.1.2.2 är att möjliggöra fri rörlighet för vagnar och fordon, men förslaget uppnår inte detta. Det är skillnad mellan att köra överallt och ha ett fordon för ett visst område för användning. Det nya dokumentet klargör inte detta, många fordon som utelämnas och det lämnar mycket kvar till operatörerna. Om de ska vara del av område för användning så måste anmälda regler fortsatt gälla.

Kommissionen höll med om att det blir begränsningar i användningsområde. Men att formera ett tåg och tillse att dörrar stängts korrekt måste inte nödvändigtvis ske i enlighet med nuvarande nationella regler i aktuell MS. Det gäller att fånga kraven så att enskilda fordon kan färdas på nätet, men sammankopplingen med varandra blir del av SMS. Om vi vidhåller nationella regler för hur det ska ske kommer vi ingen vart.

ERA påtalade att den första paragrafen omfattar fordon inom en typ eller familj, t.ex. 1-klass, 2-klass, restaurangvagn etc. Formationer med olika typer/varianter är syftet med första paragrafen. Dessa överensstämmer med alla nationella regler och uppfyller säkerhetsmyndigheternas alla behov. I den andra paragrafen, kanske vissa gränssnitt saknas eftersom det inte kravställt



detaljerat, krav kan diskuteras och läggas till, men för första delen har man redan något robust. Förslaget kommer att diskuteras med sektorn vid nästa möte i arbetsgruppen för revidering av TSD (TSIs WP) den 8 december.

Kommissionen ansåg att detta är viktiga frågor, det gäller inte bara gränssnitt mellan fordon och spår. Det är viktiga delar för att förbättra gränsöverskridande långväga trafik, viktigt att få med i revideringen. Kanske vissa delar som kan förbättras framöver. Men dokumentet något som de förväntar sig att inkludera till februari.

Den stora MS kommer att följa arbetet i WP. De håller inte med om att den första delen av förslaget är robust. Fordonen får ett EU-omfattande område för användning. Även om de formellt blir godkända får de i praktiken inte köra i aktuell MS.

En MS uttryckte sympati för tidigare MS. Enkelt uttryckt så är å ena sidan lok, inte lätt att få godkännande över hela EU, men för vagnar är det enkelt. Passagerarvagnar finns däremellan. Kopplat till ruttkompatibilitet så var även RIC-vagnar begränsade till vissa länder.

Kommissionens ser texten som ett nödvändigt första steg för att sätta basen för EU-omfattande godkännande. Vi har problem med varierande infrastruktur inom EU. För t.ex. ekvivalent konicitet tittar de på lämpliga regler, men för andra måste man harmonisera nätverket. Tanken är inte att underminera konceptet om EU-omfattande godkännande, utan i framtiden harmonisera mera, inte bara MS nät, utan nät som har liknande parametrar och på ännu längre sikt det gemensamma europeiska järnvägsområdet. Ett första viktigt steg. Även om förslaget inte täcker allt så är det en fråga för ruttkompatibilitet som fortfarande krävs.

ERA menade att ”Go Everywhere” är fel uttryck. Om det är ett 1435mm-fordon så går de inte att köra i Baltstaterna. Även om de får godkännande så kan de inte gå överallt.

NOI

### Dokument

- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - NOI TSI - ST19EN01*



- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - NOI TSI - ST19EN01 - TCs*



## Bakgrund

Transportstyrelsen har vid sin granskning av utkastet till nytt innehåll av TSD NOI<sup>13</sup> inte uppfattat att det finns något som direkt berör Sverige eller branschen på något nytt sätt, bl.a. införs en mätmetod för att utvärdera akustisk prestanda hos kompositbromsblock.

## Handlingslinje

**SE kan** notera informationen.

## Vad hände

På grund av tidsbrist gick inte förslaget igenom. Ordförande frågade om det fanns några kommentarer, men inget framfördes.

## ERATV

### Dokument

- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - ERATV-ACT*



- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - ERATV-Annex*



## Bakgrund

ERATV-förordningen<sup>14</sup>, som reglerar register över godkända fordonstyper, har genomgått vissa justeringar och tillägg. Transportstyrelsen har funnit att dessa överensstämmer med vad övriga TSD:er föreskriver, samt noterat att man även infört dels ett nytt kapitel om ATO ("Automatic Train Operation"), vilket uppfattas som positivt, dels ett annat kapitel rörande urspårningsdetektering.

Transportstyrelsen har inga synpunkter på utkastet.

## Handlingslinje

**SE kan** notera informationen.

---

<sup>13</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014 av den 26 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Rullande materiel – buller", om ändring av beslut 2008/232/EG och om upphävande av beslut 2011/229/EU, EUT L 356, 12.12.2014, s. 421–437

<sup>14</sup> Kommissionens genomförandebeslut av den 4 oktober 2011 om det europeiska registret över godkända typer av fordon [delgivet med nr K(2011) 6974], EUT L 264, 8.10.2011, s. 32–54

## Vad hände

På grund av tidsbrist gick inte förslaget igenom. Ordförande frågade om det fanns några kommentarer, men inget framfördes.

## RINF

## Dokument

- *Item 04 - TSIs revision package 2022 - RINF*



## Bakgrund

Förordningen som reglerar järnvägsinfrastrukturregistret (RINF)<sup>15</sup> följer strikt det innehåll som regleras i andra TSD:er. De förändringar som gjorts överensstämmer enligt Transportstyrelsen med det nya eller ändrade innehåll som föreskrivits i de andra relevanta TSDerna.

Transportstyrelsen har inga synpunkter på utkastet.

## Handlingslinje

**SE kan** notera informationen.

## Vad hände

En MS var oroad över stora anpassningar för att uppfylla kraven i bl.a. TSD OPE och TSD CCS, framförallt för att anpassa RINF till att fungera för realtidsfunktioner. I aktuell MS finns inga sådana förberedelser för att fungera i enlighet med målsättningen.

Kommissionen förstod inte om man menar att realtidskommunikationslösningen är onödig eller om den ställer till med problem för IM? Hittills är det inget som talar för att det är onödigt och i det andra fallet så är det ett ansvar för IM att fullgöra den uppgiften. TSD OPE hanterar förvisso realtidsdata, men allt går inte via RINF. Gällande direkt kommunikation till föraren så har kommissionen modifierat texten, men den har vi inte sett ännu. Förslaget till TSD OPE inkluderar inte kommunikation mellan förare och RINF, men man har behållit kommunikation mellan

---

<sup>15</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/777 av den 16 maj 2019 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur och om upphävande av genomförandebeslut 2014/880/EU, EUT L 139I , 27.5.2019, s. 312–355

IM/RU för realtidsdata. Realtidsdata mellan RU och IM återfinns redan i nuvarande artikel 6 i RINF-förordningen 2019/777.

En stor MS påtalade att det kan tillkomma ytterligare parametrar utifrån diskussionerna om ”unique authorisation”, de har även en liknande oro som tidigare MS. Realtidsdata och andra medel för kommunikation i CCS och OPE har inte diskuterats med arbetsgruppen för RINF, så det finns inga realistiska uppgifter när detta kan inkluderas.

Kommissionen menade att detta redan har diskuterats med relevanta experter. Kodifiering av data saknas inte i t.ex. OPE, problemet att transformera till ett digitalt format för databasen, det som experterna kommer att leverera till juni, de arbetar med ett fåtal saknade parametrar.

Kommissionen undrade om det rör sig om saknade parametrar eller om det är det mekanismerna för att få in uppgifter i RINF. I så fall ett problem med IT-verktyget, inte rättsakten. Man får i så fall se över övergångsbestämmelserna.

Tidigare MS skulle återkomma med detaljerade kommentarer. De har bl.a. fått feedback att parametrar inte är tillräckligt definierade, det är inte klart vad som ska tillhandahållas. Listan med parametrar är inte bara i förordningen, de måste även in i systemet. Man måste även koordinera med andra rättsakter, t.ex. TEN-T och information i RINF. Separera datakonsumenter och överföringsteknik för tillhandahållare av data. De önskar en automation så att gränssnitt och överföring av information kan ske smidigare och automatiskt, idag är det inte komplett. För RINF generellt så återstår mycket arbete som vore lämpligt givet ambitionerna i 2022-paketet. Detta för att nämna några få problem, men det finns ett antal problem kopplat till ambitionerna.

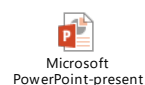
Kommissionen svarade att många frågor täcks av den kommande RINF-presentationen, vi får återkomma till diskussionen efter presentationen. Se presentation under kapitel 6.7 nedan.

## **6.5 Conformity assessment bodies:**

### **6.5.1 Update on NB-Rail activities – presentation by NB-Rail(P)**

#### **Dokument**

- *Item 05.1 - NB-Rail for RISC96\_V1.0*



## **Bakgrund**

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

## **Handlingslinje**

**SE kan** notera informationen.

## **Vad hände**

NB-Rail presenterade bl.a. närvarostatistik vid möten, nya och uppdaterade RFU (*”Recommendations For Use”*), se presentation. På hemsidan har aktiva RFU separerats från arkiverade (som t.ex. inarbetats i TSD).

En öppen fråga från föregående RISC-möte om anmälda organs användande av externa experter har stängs utifrån förtydligande från DG-GROW och DG-MOVE.

En ny frågeställning rör anmälningsförfarande när ERAs *”Assessment Scheme”* uppdateras. MS som använder erkännande av anmälda organ måste uppdatera sin anmälningsprocedurer i NANDO. Det finns problem att säkerställa att samma anmälningskrav används för alla anmälda organ. Publicering av ERAs uppdaterade *”Assessment Scheme”*, inklusive övergångsbestämmelser, förväntas ske under de närmaste veckorna.

### **6.5.2 NoBos audit – presentation by the Agency<sup>(P)</sup>**

## **Dokument**

- *Item 05.2 - NoBo Monitoring ERA 2022.11.22-23 RISC96*



## **Bakgrund**

Presentation från byrån om resultat från övervakning av anmälda organ, se presentation.

## **Handlingslinje**

**SE kan** notera informationen.

## **Vad hände**

ERA presenterade resultat från övervakning av anmälda organ. Generellt besitter anmälda organ hög expertis och teknisk kompetens. En möjlig större

avvikelse har identifierats, arbetet pågår i samarbete med berörd MS, se presentation.

En MS vädrade sin oro kring oberoende vid användandet av externa experter. Externa experter behöver bara vara fristående från aktuellt projektet, medan interna experter måste vara organisatoriskt oberoende. De har en oro att anmälda organ väljer att använder externa experter istället för interna.

ERA svarade att detta hanterats i revideringen av ERAs ”*assessment scheme*”. Utifrån en riskanalys kan oberoendet hanteras så som det gjorts under senare år, experter kan arbeta för andra anmälda organ eller industrin, men man måste säkerställa projektberoende.

## **6.6 Revision of the Train Drivers’ Directive (2007/59/EC) – update by the Commission**

### **Dokument**

- *Inget dokument tillgängligt*

### **Bakgrund**

Presentation från kommissionen om det pågående arbetet med revidering av lokförardirektivet (2007/59/EG).

Kommissionen arbetar med att samla in data för de olika policyalternativen. En offentlig konsultation avslutades under oktober, där de mottagit 151 svar från sektorn och säkerhetsmyndigheterna.

Transportstyrelsen deltar i en ”case study” som utförs av en konsultbyrå som kommissionen anlitat, övriga deltagare är säkerhetsmyndigheter från FR, DE och RO.

Ytterligare bakgrundsbeskrivning, analys och gemensamberedda svenska ståndpunkter finns i bilagd raminstruktion, se Instruktion inför revideringen av lokförardirektivet daterad den 28 september 2022.

### **Handlingslinje**

**SE kan** beroende på utfallet i diskussionen framföra ståndpunkter enligt avsnitt 6 i Instruktion inför revideringen av lokförardirektivet daterad den 28 september 2022.

**SE kan** i övrigt notera informationen.

#### **Vad hände**

Agendapunkten utgick på grund av tidsbrist.

### **6.7 Register of infrastructure (RINF) – presentation by the Agency**

#### 6.7.1 Current level of data provision

##### **Dokument**

- *Item 07 - RINF*



##### **Bakgrund**

Presentation från byrån om status för MS arbete med att tillhandahålla data till järnvägsinfrastrukturregistret (RINF), se presentation.

##### **Handlingslinje**

**SE kan** notera informationen.

##### **Vad hände**

ERA presenterade status för RINF. Det råder ingen tvivel om att RINF som IT-verktyg kan förbättras. De presenterade respektive MS fyllnadsgrad av data i RINF. Mycket data saknas fortfarande eller är föråldrat, trots att deadline passerats. Endast två infrastrukturförvaltare tillämpar kraven som gällt sedan 2021. Det gör att järnvägsföretag inte kan fullfölja sina åtaganden kopplat till ruttkompatibilitetskontrollen (RCC). ERA betonade vikten av datakvalitet och korrekt information i RINF.

Det finns motstridigheter i RINF jämfört med andra databaser som Eurostat, det saknas kopplingar för linjer etc., vilket måste åtgärdas. Det är svårt för ERA att identifiera sådana fel, de måste hittas via användning av RINF. Man måste säkerställa att rätt nivå av data importeras, tillräckligt frekvent och konsistens mellan RINF och andra databaser. RINF ska vara navet för alla infrastrukturdata.

ERA visade ett exempel hur brister kopplat till tågdetekteringssystem gör att det inte är möjligt att genomföra RCC.

Kommissionen menade att budskapet varit tydligt sedan 2019 revideringen, RINF är tänkt att vara källan till data. Det kan bli aktuellt med överträdelseförfaranden om inte MS uppfyller kraven. I framtiden är det RINF som är datakällan. De för diskussion med RNE ("Rail Net Europe") om ett system för all data, för att säkerställa att man inte duplicerar eller sparar data i inkompatibla format i olika databaser. Om alla är med och gör vad de lovat så är utökningar inte så dramatiska.

## 6.7.2 Knowledge graph

### Dokument

- *Se presentation under agendapunkt 7.1*

### Bakgrund

Presentation från ERA om utvecklingen av järnvägsinfrastrukturregistret (RINF) och användande och utbyte av data, se presentation.

### Handlingslinje

**SE kan** notera informationen.

### Vad hände

ERA fortsatte presentationen från föregående agendapunkt (sida 6) med en uppdatering kring framtida utveckling av RINF, se presentation.

ERA menade att datarevolutionen och tillgång till data är en förutsättning för driftskompatibilitet och en väsentlig del för SERA. Det är ERAs önskan att vara den centrala parten som på icke kommersiella grunder tillhandahåller infrastrukturdata. Data utgör en av pelarna för ERA och ansvar för datautbyte i framtiden avspeglas i TSD OPE.

ERA har i vidareutvecklingen av RINF valt "semantisk teknologi" för att göra data interoperabel och koppla samman de register som ERA ansvar för. Genom semantik och öppna standarder vill man importera data från IM, i framtiden via direkt koppling mellan IMs system och RINF. RINF måste bli ett operativt verktyg för RCC och linjebok, därför har de valt att utgå från detta först i ombyggnation av RINF.

För att nå dessa mål arbetar ERA utifrån fyra principer:



- Självbeskrivande och maskinläslig data som inte kräva ytterligare tolkning eller översättningar från proprietära format.
- “FAIR” (*Findable, Accessible, Interoperable, Reusable*); Gå från separata databaser mot länkade data som görs tillgängliga i en ”*knowledge graph*”.
- ”Once only”; Medborgare, institutioner och företag ska bara tillhandahålla data en gång.
- Säkra data; Åtkomst till och säkerhet för data är ett ansvar för datalagret och hanteras inte av applikationer. Personuppgifter hanteras enligt en integritetsprincipen.

Idag har ERA många separata databaser utan gemensamma koncept. ERA utvecklar ett RCC-verktyg som hjälper till att integrera datainnehåll mellan systemen. Det semantiska angreppssättet ERA valt tillåter läsande av data på ett entydigt sätt. Data beskrivs homogent utifrån användning, semantiska frågor är mera öppna än vanliga API som tar tid att utveckla och vidmakthålla. Detta bidrar till återanvändbarhet och träffsäkerhet, men det kräver en entydig beskrivningar som är tydliga och begripliga för alla. I förordningen måste parametrarna vara tydligt för de som tillhandahåller data och dataanvändarna. För att syftet med regleringen ska uppnås, är det viktigt att förstå syftet med parametrarna i förordningen. ERA förlitar sig på experterna, inte bara RINF, utan även experter för OPE och CCS. Man måste vara överens om de data som ska användas.

Arbetet ligger i linje med arbetet från forskningsprogrammet Shift2Rail, att aggregera olika källor av data. Det gör det enklare att sammankoppla data för RU för regelbok eller IM för infrastrukturdata. Ruttalgoritmen för RCC kan, och kommer att, förbättras. Bättre beskrivning av infrastrukturen för att ge data på mikronivå för driftsplatser. Via ”*knowledge graph*” ska data exponeras bättre än tidigare och kunna förbättra beskrivning av linjegeometri för linjen.

Datarepresentation för linjeboken är idag på konceptuell nivå, men utan förslaget får vi vänta för länge på diskussion om att tillhandahålla data. Frågan kommer att diskuteras den 7 december i arbetsgruppen för RINF. Parametrar i Tillägg D2 till TSD OPE jämförs med existerande vokabulär för att se om de stämmer med ordalydelsen i OPE eller om det behövs ny vokabulär/taxonomi. ERA hoppas ha en detaljerad datamodell för linjeboken framme under Q1 2023. Intentionen är att det är en del i RINF tills TSD:erna ska röstas.

ERA redogjorde slutligen för milstenar framåt för att förbättra RCC-verktyg, färdigställa parametrar, ruttberäkningar inom en driftsplats, anslutning till andra databaser, bättre geometrisk linjebeskrivning, mekanismer för att meddela om ändringar, förbättra dataprecision, tillåta IM att bara laddar upp ändringar sedan sist, RCC-verktyg för tågsammansättningar och RCC för fordon som inte finns i ERATV.

Kommissionen konstaterade att mycket arbete pågår. Det är möjligt för RINF att vara fullt funktionellt till angivna deadlines och att parametrar är korrekta. Tekniken för att leverera data arbetas det med i RINF, kommittén får göra vårt med de legala texterna, om det sedan inte är möjligt tekniskt så får vi justera implementeringsdatumen.

En MS hade två synpunkter, dels gällande förväntan att arbeta på koppling mellan RINF och andra databaser, dels gällande vårt mandat och säkerställa att parametrar i TSD. Vi måste säkerställa den legala text, men budskapet är att tillåta mera flexibilitet. Teknisk utveckling är på gång, men det behövs mera automatik, där är nuvarande text för rigid. De föreslog att ta ut delar från förordningen och istället lägga den i en vägledning. Istället för att inhämta data från människor måste det ske mellan IT-system. Vi har hört kritiken från MS och sett status för RINF. Vi har lagt flera år på att lägga in data och försöka pytsa in i det i rätt boxar. Det kan vara brist på förståelse, eller att kraven är tolkningsbara, men det skapar problem när man ska lägga in data.

Kommissionen svarade gällande format att man behöver säkerställa att korrekt information förs över i tid. Försök att föra över information i PDF-format gör det svårt att lägga in data. De ska se vad ERA kan erbjuda för flexibilitet, men det måste vara hanterbart även för ERA. IM ska tillhandahålla data på digitalt format som ERA kan lägga in i DB. ERA kan inte ändra data, det är inte ERAs ansvar. Ägarskap för data ligger hos IM, även om det kan outsourcas, men att översätta parametrar till format i RINF kräver IMs kunskaper.

ERA menade att de får otydliga budskap gällande rigiditet vs. flexibilitet. Parametrar är nödvändiga för att ha en klar förståelse. Kommunikationsprotokollen är tydliga, XML-format, i överenskommelse med IM finns redan i en vägledning.

En stor MS instämde i målen om en mer effektiv digital infrastruktur i framtiden. Deras IM har arbetat med att fylla RINF-parametrarna, men ännu återstår några, men det är på väg att lösas. De håller med föregående MS i vissa delar. De har svårigheter att förstå hur RINF ska kunna användas operativt för nuvarande behov av kontroll av RCC. Det krävs fortfarande för mycket manuell handpåläggning. Det krävs en kulturell ändring i sektorn för att arbeta mot en delningskultur. Det framgick inte i ERAs presentation, men i CCS har RINF en roll att visa nödvändiga felrättningar, kommer det att läggas in i revideringen?

Kommissionen svarade gällande sista punkten att de haft en diskussion om nationella genomförandeplaner eller RINF var rätt ställe för informationen, flera ansåg då att RINF är bättre. Gällande att göra RINF operativt för RCC så har det varit ett krav sedan 2016-direktivet. Det finns parametrar för brodynamik som inte kan kontrolleras numeriskt, men metodiken inkluderas i RINF i form av dokument. Det viktiga är att identifiera alla parametrar för att hitta driftsfallen, både för RCC och annan funktionalitet som information till förare etc. Det är fundamentalt idag att identifiera alla parametrar eller precisera definitionen av parametrar.

SE ville inte diskutera parametrar utan RINF som sådant och refererade tillbaka till punkten 4.2.1.2.2 i TSD OPE om linjebok. Där står att IM ska tillhandahålla data i realtid via RINF. SE ser positivt på RINF som verktyg för infrastrukturdata, men feedback från sektorn är att systemet inte är byggt för dessa uppgifter. Det stället krav både på IM/RU som de inte kan möta upp flera av aspekterna. RINF är inte byggt för detta, det har inte den upplösning som krävs för att linjeboken ska vara komplett. Funktionalitet i RINF är långt från att kunna hantera realtidsdata, det är orealistisk. Lokföraren har inte heller direkt tillgång till RINF. SE önskade förtydligande från kommissionen hur det ska lösas, det framgick inte av presentationen.

Kommissionen svarade att det finns krav på att föraren ska få information i realtid i TSD OPE, men inte via RINF. Den funktionen är struken i senaste versionen. RINF utgör basen för linjeboken, men realtidsuppgifter ska förmedlas på andra sätt till föraren. Det är tydligt att RINF inte är direkt kopplat till DMI.

Kommissionen påtalade att de i arbetsgrupp för RINF kan ha långa diskussioner om parametrar och vilken information som krävs, men de

pratar inte samma språk. När det är tydligare med innehållet i Tillägg D, då kan man gå tillbaka till RINF-experterna för diskussion

ERA bekräftade att de i arbetsgruppen för RINF hört om dålig förståelse om vad som förväntas av deltagarna, de har därför utökat deltagare genom att bjuda in RU. Inte bara i RINF-arbetsgruppen, utan även i andra forum uppstår liknande missförstånd. Vi måste bryta den onda cirkeln att de som tillhandahåller data inte vet vilken data som ska levereras och att dataanvändarna inte kan använda data. Annars kan vi hålla på i evighet.

Kommissionen önskade få in kommentarer om parametrar som inte överensstämmer.

## **6.8 Cleaning-up of national rules in the field of safety, operations and fixed installations – presentation by the Commission and the Agency**

### **Dokument**

- *Item 05.1 - NB-Rail for RISC96\_V1.0*



### **Bakgrund**

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

Transportstyrelsen har anmält regler som gällde före fjärde järnvägspaketet (före 1 juni 2022), dessa beslutade regler går att finna i SRD ("Single Rules Database"). Eventuellt behöver myndigheten anmäla någon eller några av de regler som började gälla 1 juni. Vissa åtgärder kan därmed återstå att vidta.

### **Handlingslinje**

**SE kan** notera informationen.

### **Vad hände**

Agendapunkten utgick på grund av tidsbrist.

## 6.9 EVR as registration entity (EVR amendment) – presentation by the Agency

### Dokument

- *Item 09 - EVR Decision EU 2018-1614 - ERA as reg entity*



### Bakgrund

Presentation från byrån om att utveckla det europeiska fordonsregistret (EVR, ”European Vehicle Register”), se presentation.

### Handlingslinje

**SE kan** notera informationen.

### Vad hände

Kommissionen inledde att de utifrån resultat från utvärderingen förslår att göra ERA till registrerande enhet i EVR. ERA inflikade att det är för att snabba på processen, de har skickat ett preliminärt förslag till kommissionen.

ERA presenterade kortfattat tankar om utveckling av EVR bl.a. att ERA vill bli registrerande enhet, översyn över läsrättigheter, möjliggöra utbyte mellan olika datasystem, borttagande av landsspecifika parametrar och förenklad kontohantering, se presentation.

En MS undrade när vi får se ett förslag till rättsakt?

Kommissionen hoppas återkomma med ett utkast till RISC i februari för en första läsning, om tiden tillåter, men i alla fall någon gång under våren.

En MS påtalade att detta borde diskuterats inom den rådgivande grupp för fordonsgodkännande frågor (*”VA advisory group”*) som finns inom ERA. Gällande publik tillgång till registret så har sektorn hittills varit negativa inställda till detta. Gällande ansvar för registerhållaren på sida 5 i presentation, att det ska bli bättre datakvalitet. De har idag haft enkel mjukvara, de tror inte EVR blir lika enkelt. Det tillkommer även språkbarriärer om allt ansvar skiftar till ERA.

Kommissionen menade att när ERA ändå är godkännandemyndighet så blir det omständligt för sökanden att kontakta NSA för registrering, när NSA i

sin tur ska skicka in information till ERA. Det är i syfte att minska byråkrati och ledtider. Det handlar inte om godkännande, bara om registrering, därför vet de inte om ERAs VA-grupp är lämpligaste stället för diskussioner.

ERA menar att detta är för att erbjuda sektorn nästa steg, ett komplement till CTT.

Kommissionen svarade gällande språkfrågan att sökanden vid godkännande kan använda vilket EU-språk de vill, situationen är lika för registrering. Det blir mest nytta när ERA hanterar godkännande. Om de hanterar godkännandet borde de kunna hantera språkproblemen även för registrering.

En MS undrade vilken kod som kommer att användas av ERA, hittills har det varit en landskod. Det finns även ansvar kopplat till NRE, hittills är det NRE som ansvarar för tillsyn och uppföljning, kommer ERA att göra detta? Som de förstått kommer godkännande och registrering att ske i samma process. Krävs då ändringar i förordning 2018/545 (PA VA). Det är två skilda processer registrering och godkännande.

ERA svarade att de inte tänker ändra CTT och bädda in registrering. De vill erbjuda möjligheten till sökanden att ansöka om registrering från ERA, men det går fortfarande att göra hos MS. Gällande tillgång till data har de sett flera ”*business case*” för automatisering av drift. EVR är det enda stängda registret. Genom att göra EVR tillgängligt kan man t.ex. se om fordon är registrerat, godkänt och har en ECM eller automatisera tågsammansättning. Ett annat problem de ser, är att det inte finns ett enhetligt system för användarkonton. I vissa MS måste man bevisa att man fått behörighet av VD, i andra MS bara en ansökan. De vill också tydliggöra och harmonisera skapandet av konton och göra användare interoperabla mellan register. På sista sidan i presentationen, om EVR II; idag skapar varje landskod en egen del i EVR, de vill göra en ändring i arkitektur, en förenkling för att ta bort stuprör i systemet. ERA ska kunna använda en landskod, men alla MS ska ha samma möjlighet.

En MS påtalade en ev. konflikt med art. 20(3) i direktivet, där det står att fordonet ska registreras i ett av de ansvariga MS. Kommissionen svarade att en MS måste vara ansvariga för tillsyn, men det betyder inte nödvändigtvis att samma MS måste vara den som lägger in data i EVR.

Kommissionen hoppas återkomma med en text till nästa RISC, detta är en enkel vinst för sektorn, och kommissionen vill fixa det snabbt.

## **6.10 ERA evaluation: key findings – presentation by RICARDO**

### **Dokument**

- *Item 10 - ED15407 Evaluation of ERA - RISC meeting 23 11 v2*



### **Bakgrund**

ERA har sedan tre år tillbaka utfört nya roller och ansvarsområden utifrån det fjärde järnvägspaketet. I enlighet med artikel 82 i ERA-förordningen 2016/796 har kommissionen genomfört en utvärdering för att bedöma effektiviteten hos byrån och dess arbetsmetoder.

Konsultfirman Ricardo har anlåtats av kommissionen för att genomföra en studie för att stödja utvärderingen.

Presentation från Ricardo av resultatet från studien.

### **Handlingslinje**

**SE kan** notera informationen.

### **Vad hände**

Konsulten gick igenom utredningsresultatet. Några reflektioner av intresse är att man konstaterat att personalallokeringen till ärendehantering är något bristfällig och lätt till överföring från andra verksamhetsområden som förstärkning. Vidare har man sett att de fasta kostnaderna utgör en, jämfört med andra liknande myndigheter, större andel av budgeten.

Kommissionen konstaterade att utredningen inte bara berör ERA utan systemet som helhet, även MS och operatörer. Konsultteamet finns tillgängliga för diskussion. En nyckelpunkt som kommissionen hört från industrin är att de inte har levererat den effektiviserade process som efterfrågats.

Kommissionen efterlyste feedback från MS på utvärdering av ERA.

## 6.11 AOB

### Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

### Bakgrund

Det finns inga föransmällda övriga frågor.

### Handlingslinje

**SE kan** notera informationen.

### Vad hände

Agendapunkten utgick på grund av tidsbrist.

## 6.12 Next RISC meeting: 8-9 February 2023 (subject to meeting room availability)

### Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

### Handlingslinje

**SE kan** notera informationen.

### Vad hände

Kommissionen konstaterade att mycket arbete kvarstår för TSD CCS, även arbete med ”GE”-passagerarvagnar och RINF-parametrar. De kommer att uppdatera TSD-dokumenterna inför externremissen, men det blir inga ytterligare diskussioner förutom för CCS, RINF och ”GE”-passagerarvagnar, övrigt frågor hanteras bilateralt. Kommissionen skulle överväga ytterligare ett on-linemöte under december för att hantera dessa utestående frågor.

Nästa RISC-möte är den 8-9 februari.

## 7. Bakgrund

RISC, som står för Railway Interoperability and Safety Committee, är en genomförandekommitté som utvecklar regler för driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet inom Europa samt regler med anknytning till



behörighetsprövning för lokförare. Kommitténs ansvarsområde motsvaras av följande rättsakter.

- Förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå 2016/796,
- Driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797/EU,
- direktivet (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet och
- Lokförardirektivet 2007/59/EG

## 8. Konsekvensanalyser

### 8.1 Förslagets förenlighet med grundlagarna

-

### 8.2 Gällande svenska regler i övrigt

-

### 8.3 Budgetära konsekvenser

Återstår att analysera.

## 9. Ärendeinformation

Dokumentbeteckning/KOM-nummer: Se respektive punkt i avsnitt 6.

Ansvarig handläggare, departement/enhet, mobiltelefon: Enar Lundgren, Infrastrukturdepartementet, +46 73-0667652

Ansvarig på Transportstyrelsen, Robert Hellström +46 10-49 555 43 och Sten-Olov Södergård +46 10-49 557 33,

Andra berörda departement:

Rådsformation:

Rådsarbetsgrupp:

Ansvarig kommissionär och generaldirektorat:

Ansvarigt EP-utskott:

Faktapromemoria (läggs i förekommande fall som bilaga till instruktionen):