



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

**Rapport från möte nr 97 i kommissionens kommitté för
driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg**

1. Aktuellt möte

Möte nr 97 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC#97).

Tid/Plats

Onsdag 8 februari 2023 (10:00-18:45)

Torsdag 9 februari 2023 (10:00-18:15).

Centre Borschette (CCAB), meeting room 1A, Rue Froissart 36, 1049 Brussels (samt videokonferens)

Svenska representanter

Robert Hellström, Transportstyrelsen

Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Beslut om reviderade TSD:er (Tekniska Specifikationer för Driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem), två registerrättsakter samt annan information.

1.2 Förhandlingsläget

Vid detta möte förekommer ett antal beslutspunkter som avser antagande av rättsakter, TSD:er, frågor på agendan i övrigt avser 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 järnvägsbyrå¹ (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

¹ 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 182/2011² 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 driftskompatibilitetsdirektivet³.

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 järnvägssäkerhetsdirektivet⁴. 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 lokförardirektivet⁵.

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.

² 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

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

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

⁵ 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

- RISC 97 - AG97EN03 - Draft agenda



Bakgrund

Tio MS har inför kommittémötet framfört skriftlig kritik mot tidsramarna för det offentliga samrådet och röstningen av TSD-paketet. Önskemål om att gemensamt rösta samtliga akter vid det extrainsatta kommittémötet i mars har dock avslagits av kommissionen.

Handlingslinje

1. **SE bör** i första hand stötta ev. initiativ till att bordlägga röstning av TSD-paketet till marsmötet, **SE kan** dock i andra hand acceptera agendan.
2. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Ordförande öppnade mötet och hälsade välkommen. Inga övriga frågor anmälades.

Kommissionen hade noterat MS önskemål om att skjuta upp röstningen av ”Mega pack”, men deras intention var ändå att rösta under mötet. TSD CCS och TSD OPE kommer att hanteras vid ett ytterligare möte i mars. De anser att dokumenten har förberetts ordentligt under senaste tre åren och innehåller inga kvarvarande kontroverser kring policy, mera finjusteringar och tekniska kommentarer. Materialet har varit ute för remiss och det har varit ett omfattande arbete att inarbeta remissvaren och övriga kommentarer som skickats in ända fram till kommittémötet. Det är ett stort och viktigt paket och vi måste komma till ett avslut.

Att texterna hänger samman med besluten i mars, t.ex. korsreferenser, kommer att säkerställas innan publicering. Det finns även ett fåtal referenser till ERAs tekniska dokument som återstår att färdigställa, men alla finns i slutligt utkastform som experterna haft tillgång till i flera månader. Om det

blir en ändring utifrån CCS eller OPE i sista stund får vi komma tillbaka till texterna, men kommissionen trodde inte att så var fallet. Därför ville de gå vidare med röstning under dessa mötesdagar.

Flera MS, inklusive SE, framförde önskemål om att bordlägga röstningen till marsmötet så att hela TSD-paketet kan röstas gemensamt. Slutversioner av dokumenten publicerades kort inpå mötet och flera MS har inte haft tid att analysera dessa ordentligt. Dessutom finns flera kopplingar bl.a. mellan TSD CCS, TSD LOC&PAS och RINF.

Ordförande vill trots detta arbeta vidare med texterna med intentionen att rösta så mycket som möjligt. Tanken är att akterna ska publiceras samtidigt, dock så innehåller ”Mega pack” ändringsakter medan TSD OPE och TSD CCS är nya akter. Publicering i unionens officiella tidning och konsolidering sker samtidigt som ett paket med gemensamma ikraftträdandetider. Om MS inte är redo att rösta önskade ordförande istället genomföra en indikativ röstning. Agendan godkändes.

6.2 Adoption of the minutes of the 96th meeting held on 22-23 November 2022

Dokument

- PV96EN02_adopted



Bakgrund

Mötesanteckningar från RISC#96 är ännu inte tillgängliga.

Handlingslinje

3. **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.
4. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommentarer på anteckningarna hade inkommit från FR. LV ville ha ett förtydligande kring en diskussion om realtidsdata till lokföraren. Kommissionen skulle återkomma med ett uppdaterat utkast senare under mötet, vilket de också gjorde, men anteckningarna godkändes aldrig formellt.

SE framförde önskemål att anteckningar från föregående möte fortsättningsvis skickas ut i anslutning till mötet, inte kort inpå nästkommande möte. Kommissionen visade gehör för synpunkterna, även om de i detta hänseende hänvisade till bristande resurser.

6.3 Draft Commission Implementing Regulation amending Commission Regulations (EU) No 321/2013, (EU) No 1299/2014, (EU) No 1300/2014, (EU) No 1301/2014, (EU) No 1302/2014, (EU) No 1304/2014 and Commission Implementing Regulation (EU) 2019/777 (Act)

Dokument

- Item 03 - Megapack - Act - EN05 - TCs
- Item 03 - EC feedback from MegaPack consultation - Overview AFTER RISC
- Item 03 - TSIs package - process overview



Bakgrund

Tekniska Specifikationer för Driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem (TSD, på engelska *Technical specifications for interoperability, TSI*) var enligt den ursprungliga tidplanen tänkta att uppdateras under 2022, och benämns därför 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 har tillsammans med andra nationella säkerhetsmyndigheter och sektorsorganisationer deltagit 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”. Respektive rättsakt ligger som bilagor till beslutet, se agendapunkterna nedan.

TSD OPE och ERATV (kommissionsbeslut) har egna ändringsakter, medan TSD CCS ersätts av en ny rättsakt.

Handlingslinje

5. **SE kan** rösta ja till förslaget under förutsättning att svenska specialfall i Bilaga I och Bilaga V förlängs i enlighet med SEs önskemål (se handlingslinje 7 och 12), **SE bör** annars rösta nej. SE kan även rösta nej om det kvarstår oklarheter kring de dokumentversioner som omröstningen avser.
6. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen inledde med en presentation över arbetet med TSD-paketet sedan ERAs rekommendation lämnats över till kommissionen, bl.a. antal expertgruppsmöten, RISC-möten, bilaterala möten och externremiss, se presentation. Därefter gick man in på de områden med som orsakat mest diskussioner; ”unique authorisation” och arbetsfordon (”special vehicles”) i TSD LOC&PAS. Det hoppades sedan friskt fram och tillbaka mellan agendapunkterna och akten var det sista som diskuterades, först gick respektive bilaga igenom, se agendapunkterna 6.3.1 - 6.3.7 nedan.

En annan intressant information i presentationen var en sammanställningen över hur många MS som laddat ner utkastet från CIRCABC, hela 11 MS hade inte laddat ned dokumenten som blev tillgängliga den 18 januari.

Efter en första genomgång av ändringarna i akten framfördes kommentarer som resulterade i ytterligare korrigeringar. Senare under mötet presenterades ett uppdaterat utkast (version EN05) och kommissionen ville därefter genomföra en röstning av förslaget. För att stilla oron kring referenser och kopplingar till TSC CCS och TSD OPE som kommer att röstas vid marsmötet föreslog ordföranden att vi skulle ta till protokollet att de röstade texterna kan öppnas upp och korrigeras i efterhand om behovet uppstår.

Flera MS, inklusive SE, opponerade sig mot denna oortodoxa lösning och ifrågasatte föreslaget tillvägagångssätt och värdet av en sådan röstning om det ändå kan ske förändringar. Ordförande föreslog då istället att de skulle avvakta med att bokföra resultatet av röstningen till dess att de är redo att agera på resultatet.

Efter fortsatt motstånd från MS önskade kommissionen istället ha en indikativ omröstning (”shadow vote”) från MS för att utröna huruvida det kvarstår blockerande frågor.

SE framförde att vi inte ser några tekniska problem med innehållet, men att vi inte deltar i omröstningen eftersom vi ännu inte sett att kopplingar mellan

TSD CCS, TSD OPE och RINF säkerställts. Ytterligare en MS avstod, övriga MS röstade indikativt Ja (dock med vissa med förbehåll).

6.3.1 Annex 1 (WAG TSI) to the Draft Commission Implementing Regulation amending Commission Regulations (EU) No 321/2013, (EU) No 1299/2014, (EU) No 1300/2014, (EU) No 1301/2014, (EU) No 1302/2014, (EU) No 1304/2014 and Commission Implementing Regulation (EU) 2019/777

Dokument

- Item 03.1 - Megapack - Annex I - WAG - EN05 - TCs



Bakgrund

Transportstyrelsen har medverkat i det fortlöpande WP-arbetet för TSD WAG6, 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 6.3.5 nedan.

Transportstyrelsen har under 2022 haft en dialog med kommissionen kring förlängning av specialfall i TSD. Enligt Transportstyrelsens uppfattning så accepterade kommissionen vid ett bilateralt möte den 16 december 2022 att förlänga specialfallet om varmgångsdetektorer ("Hot Axle Box Detectors", HABD) i punkten 7.3.2.2 i TSD WAG till 2035. Förlängning krävs utifrån Trafikverkets planering för utbyte av varmgångsdetektorer. Ändringen är dock inte införd i det utskickade förslaget.

Handlingslinje

7. **SE bör** verka för och begära att kommissionen ändrar tidsgränsen för specialfallet i 7.3.2.2 till 2035.
8. **SE kan** i övrigt notera informationen.

⁶ 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

Vad hände

Kommissionen presenterade ett uppdaterat utkast utifrån kommentarer som skickats in kort in på mötet (spårade ändringar i version EN04). De flesta ändringarna är av redaktionell karaktär eller mindre justeringar. För SEs vidkommande så hade specialfallet för varmgångsdetektorer i punkten 7.3.2.2 förlängts i enlighet med SEs önskemål, endast en smärre redaktionell ändring krävdes. Diskussionerna mynnade ut i ett uppdaterat förslag (version EN05).

Det var även diskussioner kring kombitransporter, korrigeringsvärden och beräkningsmetoder som inte resulterade i några ändringar. Kommissionen svarade att ERA kommer att ge ut en AMOC ("Acceptable Means Of Compliance") gällande kombitransporter. ERA förtydligade att det i vägledningen finns beskrivet hantering när man får ett positivt värde i förhållande till referensvagnen i tillägg H. De flesta vagnar överensstämmer med Tillägg C. I vägledningen beskrivs kodifieringen, och möjligheten att få andra koder i framtiden.

6.3.2 Annex 2 (INF TSI) to the Draft Commission Implementing Regulation amending Commission Regulations (EU) No 321/2013, (EU) No 1299/2014, (EU) No 1300/2014, (EU) No 1301/2014, (EU) No 1302/2014, (EU) No 1304/2014 and Commission Implementing Regulation (EU) 2019/777

Dokument

- Item 03.2 - Megapack - Annex II - INF - EN05 - TCs



Bakgrund

Revideringen av TSD INF⁷ 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

⁷ 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

metoderna. Det innebär att järnvägsföretagen kommer att kunna genomföra kontroll av ruttkompatibilitet även för kombinerade transporter på järnväg.

Nya övergångs och genomförandebestämmelserna i kapitel 7 innebär 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.

Transportstyrelsen befarade initialt att detta kommer att leda till ökade kostnader framförallt för Trafikverket, eftersom förslaget skulle kunna medföra att exempelvis 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 överensstämja med TSD. En ombyggnation av en plattform gör i sin tur att TSD PRM också ska tillämpas.

Artikel 2(14) i driftskompatibilitetsdirektivet (2016/797) definierar en ombyggnad som ett sådant större arbete som förbättrar delsystemets totala prestanda. Men i punkt 7.3.1 i förslaget anges 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 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.

Utifrån ovanstående kan vissa projekt komma att få en större omfattning och därmed fördyras. Trafikverket har dock gjort en analys av sin projektplanering och funnit att sådana konsekvenser inte kommer att uppstå för de planerade projekten. Sannolikt tillämpas TSD-kraven redan vid projekt av den digniteten att de leder till förändrad linjekategori.

I punkten 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 550 mm). SE har i viss utsträckning även andra plattformshöjder (och därtill anpassade fordon, bl.a. Arlandabanan 1150mm och Stockholms lokaltrafik 580mm). 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 inom EU.

Det finns även möjlighet att ansöka om undantag i enskilda fall. Artikel 7.1(c) i driftskompatibilitetsdirektivet (2016/797) medger möjlighet till undantag i det fall tillämpningen TSD:n skulle hota kompatibiliteten i järnvägssystemet, vilket är rimligt att argumentera för om en enskild plattform med avvikande höjd introduceras i ett system som i övrigt erbjuder resenärer plant insteg mellan plattform och tåg.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att kommissionens förslag kan accepteras.

Handlingslinje

9. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade de senaste ändringarna i utkastet (version EN04).

En diskussion kring bedömning av tryckvariationer i tunnlar resulterade en uppdatering av texten i punkt 4.2.10.1 vilket framgår av gulmarkerad text i uppdaterat förslag (version EN05).

6.3.3 Annex 3 (PRM TSI) to the Draft Commission Implementing Regulation amending Commission Regulations (EU) No 321/2013, (EU) No 1299/2014, (EU) No 1300/2014, (EU) No 1301/2014, (EU) No 1302/2014, (EU) No 1304/2014 and Commission Implementing Regulation (EU) 2019/777

Dokument

- Item 03.3 - Megapack - Annex III - PRM - EN05 - TCs



Microsoft Word
97-2003-dokument

Bakgrund

Revideringen av TSD PRM⁸ 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

10. SE kan notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade sena ändringar i utkastet (version EN04).

En MS ifrågasatte skrivningen i punkt 7.1.1 om stationsförvaltarens ansvar för att säkerställa tillgänglighet till stationen även utanför stationsområdet. Texten formulerades om så att stationsförvaltaren ”så långt som möjligt” (*”as far as possible”*) ska tillse att kraven uppfylls, se gulmarkerad text i version EN05.

6.3.4 Annex 4 (ENE TSI) to the Draft Commission Implementing Regulation amending Commission Regulations (EU) No 321/2013, (EU) No 1299/2014, (EU) No 1300/2014, (EU) No 1301/2014, (EU) No 1302/2014, (EU) No 1304/2014 and Commission Implementing Regulation (EU) 2019/777

Dokument

- Item 03.4 - Megapack - Annex IV - ENE - EN04 - TCs



⁸ 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

Revideringen av TSD ENE⁹ 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 utveckling gällande tillämpningen vid ombyggnad som TSD INF, 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). I TSD ENE gäller dock en prestandaökning med minst 30km/h för att ett arbete ska räknas som en ombyggnation.

Handlingslinje

11. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade senaste ändringarna i utkastet (version EN04). Ingen MS hade några ytterligare kommentarer.

6.3.5 Annex 5 (LOC&PAS TSI) to the Draft Commission Implementing Regulation amending Commission Regulations (EU) No 321/2013, (EU) No 1299/2014, (EU) No 1300/2014, (EU) No 1301/2014, (EU) No 1302/2014, (EU) No 1304/2014 and Commission Implementing Regulation (EU) 2019/777

Dokument

- Item 03.5 - Megapack - Annex V - LOC PAS - EN05 - TCs



Bakgrund

Revideringen av TSD LOC&PAS¹⁰ innebär bl.a. att tillämpningsområdet förtydligas gällande special-, arbets- och tvåvägsfordon, stängande av öppna punkter, införande av system för urspårningsdetektering (DDD),

⁹ 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

¹⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem

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

- C1- Ändrade krav där presumtion om överensstämmelse med tidigare TSD-krav (2014-versioner med ändringar) tillämpas, t.ex. förtydliganden, nya versioner av standarder utan ändrade krav etc.
- C2- Ändrade krav som ska vara uppfyllda sju år efter ikraftträdandet av en ny TSD.
- C3 - Kravet har en särskilt angiven annan tid för uppfyllelse (när lok eller vagnar ska uppfylla kravet i fråga), t.ex. rättning av säkerhetsfel, införande av ny teknik, retroaktiva krav som även gäller existerande fordon etc.

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

Förslaget inför det nya begreppet "initial assessment framework" (som motsvarar tidigare fas A) som startar när anmält organ 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"). 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 hanteras inte gränssnitt mellan fordonen, bara gränssnitt mellan vagn och fasta installationer. 7.1.1.5.2 anger villkor för allmän användning av vagnar tillsammans med andra typer, t.ex. olika vagnar från olika RU. Här tillkommer gränssnitt mellan vagnarna. Godkända nationella regler som ännu inte omvandlats till specialfall har förts in direkt i texten. I vissa fall där fordonen inte överensstämmer med ett specialfall utesluts aktuell MS från

fordonets område för användning, t.ex. SE:s specialfall för varmgångsdetektorer.

Transportstyrelsen har under 2022 haft en dialog med kommissionen kring förlängning av specialfall. Enligt Transportstyrelsens uppfattning så accepterade kommissionen vid ett bilateralt möte den 16 december 2022 att förlänga specialfallen enligt nedan, ändringarna är dock inte införda i det utskickade förslaget.

- 7.3.2.3 mätområde för varmgångsdetektorer ("Hot Axle Box Detectors", HABD) till 'T2' (2035). Förlängning krävs utifrån Trafikverkets planering för utbyte av varmgångsdetektorer.
- 7.3.2.12 max återmatningsström 17,5 kV istället för 18kV (U_{max2}) till 'T2' (2035). För hög återmatningsström riskerar att skada transformatorer på Rc- och Rd-lok. Förlängning av specialfall krävs för att möjliggöra ombyggnad eller utfasning av fordonen (341st i drift).
- 7.3.2.14 1800mm strömavtagare till 'T0' (datum som ännu inte fastställts). Det svenska nätet accepterar både 1800 mm och 1950 mm breda strömavtagare. Specialfallet finns endast för att underlätta gränsöverskridande trafik med Norge (där 1800 mm strömavtagare används) för att undvika onödiga undantagsansökningar. Tidsram bör likriktas med NO, men inte kritiskt för SE att förlänga specialfallet.
- 7.3.2.16 strömavtagarens kontaktkraft (55N istället för 70N). Utbyte av kontaktledning sker succesivt, Trafikverket räknar med att hela nätet är TSD-kompatibelt 2045. Inte kritiskt för SE att förlänga specialfallet, kravet på 55N kommer ändå att finnas kvar via ruttkompatibilitetskontrollen.

Handlingslinje

12. **SE bör** begära att kommissionen ändrar tidsgränserna för specialfallen i 7.3.2.3 och 7.3.2.12 till 'T2' (2035).
13. **SE kan** begära att kommissionen ändrar tidsgränserna för specialfallen i 7.3.2.14 och 7.3.2.16 till 'T0' (datum som ännu inte fastställts).
14. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen inledde med en presentation av förslaget till ”unique authorisation” där de redogjorde för skillnaderna mellan godkännande för generell användning och godkännande för användning i fasta formationer samt hur de hanterat godkända nationella regler (se sida 7-12 i presentation under kap. 6.3 ovan). Därefter följde en diskussion bl.a. kring definition av ”mixed traffic” (vilket ERA svarade att det framgår av refererad standard), brandskydd i sovvagnar, vindlaster och hantering av nationella regler.

Diskussionen resulterade i ändringar av punkt 7.1.1.5.1(9) så att sovvagnar, utöver skiljeväggar, även måste vara utrustade med andra system för att begränsa och förhindra spridning av brand (FCCS-system). Under 7.1.1.5.1(21) (som beskriver tillämpliga specialfall) tillkom en ny punkt för att hantera tyska nationella regler om nödutrymning.

Kommissionen fortsatte sedan presentationen om ändringar gällande arbetsfordon (”special vehicles”), se sida 13-18 i presentationen. Direktiv 2016/797 har ett större tillämpningsområde än det tidigare driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57, därför genomförs ändringen. Tidigare definierades fem kategorier av arbetsfordon, men dessa användes inte i förordningen utan bara i vägledningen. De har därför tagit bort kategorierna och istället hänvisat till definitionerna i Tillägg 6, del 11 i EVR-beslutet 2018/1614. TSD-kraven är obligatoriska för arbetsfordon som ska användas i mer än en MS. Tvåvägsfordon är undantagna från TSD-kraven.

Under den efterföljande diskussionen framkom att vissa MS hänvisat till definitionerna av underkategorier i de nationella regelverken, samt att det blir svårare att förstå tillämpningsområdet när kategorierna inte framgår av texten. För att underlätta för läsarna så återinfördes därför kategorierna av arbetsfordon i punkt 2.2.2(c). För arbetsfordon förtydligades även att TSD NOI gäller för fordon med område för användning i mer än en MS, samt ändringar av kraven för förberedande arbeten för ERTMS i punkt 7.1.5.

På liknande vis som för TSD WAG hade kommissionen i det presenterade utkastet (version EN04) förlängt SEs specialfall i punkterna 7.3.2.3, 7.3.2.12, 7.3.2.14 och 7.3.2.16 i enlighet med SEs önskemål. SE påtalade dock att vi behöver konsultera experterna för förstå konsekvenserna av att referera till 2022-versionen istället för 2012-versionen av EN 50388-1 gällande specialfallet för Umax2 i punkt 7.3.2.12.

ERA svarade att specialfall förvisso är MS ansvar, men andra MS hade önskat uppdatera referenser till nyare standarder, därför önskade

kommissionens jurister att alla referenser uppdaterades på samma sätt. I det aktuella fallet har kommissionen kontrollerat att den nya versionen av standarden är likalydande vad gäller specialfallet för SEs räkning.

SE påtalade problem att specialfall kopplat till gränssnittsdokumentet ERA/ERTMS/033281 endast återfinns i TSD CCS, trots att gränssnittsdokumentet refereras även från TSD LOC&PAS och TSD WAG. Detta har skapat problem då anmälda organ missat att kontrollera specialfallen.

Kommissionen svarade att det föreslås en ändring i 4.2.3.3.1.3 (och motsvarande i 4.2.3.3 i TSD WAG), det finns nu en text om att specialfall i kap. 7.7 i TSD CCS gäller för gränssnittsdokumentet.

Vid en genomgång av resterande ändringar i texten gjordes även andra mindre justeringar och rättningar, se gulmarkerad text i version EN05 för samtliga ändringar.

6.3.6 Annex 6 (NOI TSI) to the Draft Commission Implementing Regulation amending Commission Regulations (EU) No 321/2013, (EU) No 1299/2014, (EU) No 1300/2014, (EU) No 1301/2014, (EU) No 1302/2014, (EU) No 1304/2014 and Commission Implementing Regulation (EU) 2019/777

Dokument

- Item 03.6 - Megapack - Annex VI - NOI - EN05 - TCs



Bakgrund

Transportstyrelsen har vid sin granskning av utkastet till nytt innehåll av TSD NOI¹¹ 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

15. **SE kan** notera informationen.

¹¹ 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

Vad hände

Kommissionen presenterade de senaste ändringarna i utkastet (version EN04). Det blev endast en kortare diskussion kring formulering av MS ansvar i förhållande till att infrastrukturförvaltarna ska uppdatera information i RINF gällande tystare stråk. Diskussionen resulterade i en uppdatering av texten i punkten D.2 i Tillägg D, se gulmarkerad text i version EN05.

6.3.7 Annex 7 (RINF) to the Draft Commission Implementing Regulation amending Commission Regulations (EU) No 321/2013, (EU) No 1299/2014, (EU) No 1300/2014, (EU) No 1301/2014, (EU) No 1302/2014, (EU) No 1304/2014 and Commission Implementing Regulation (EU) 2019/777

Dokument

- Item - Megapack - Annex VII - RINF -EN05



Bakgrund

Förordningen som reglerar järnvägsinfrastrukturregistret (RINF)¹² 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 TSD:erna.

Transportstyrelsen har inga synpunkter på utkastet.

Handlingslinje

16. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen inledde med en presentation av ändringarna i RINF, se sida 19-20 i presentation under kap. 6.3 ovan. Ändringarna i RINF är framförallt föranledda av förslagen för ”unique authorisation”, kombitransporter och uppdatering av Tilläggen D2 och D3 till TSD OPE.

Den efterföljande diskussionen kretsade främst kring artikel 6 i akten om framtida utveckling av RINF. Flera MS uttryckte oro kring de nya användningsfallen i TSD OPE kopplade till realtidsdata och RINFs

¹² 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

systemförmåga att tillhandahålla efterfrågad funktionalitet. Det påtalades att funktionerna inte har diskuterats tillräckligt med experterna och för data på mikronivå efterlystes en kostnadsnyttoanalys.

Kommissionen menade att artikeln 6 finns där för att skapa transparens, men att vi istället bör fokusera på de operativa aspekterna av RINF som krävs för att klara driften. Kraven att linjebok och regelbok ska vara digitala och baseras på data i RINF har funnits sedan 2019. Sektorn har efterlyst att RINF blir mera användbart, och mera detaljerad information krävs för att kunna automatisera ruttkompatibilitetskontrollen. För ATO krävs förmodligen ännu mera detaljerad information. Kommissionen vill ha en beskrivning av infrastrukturen som kan användas för flera syften.

SE menade att artikel 6 mera liknar ett mandat till ERA och ifrågasatte om detta är korrekt ur legal kontext. SE ser inte hur det passar ihop med denna rättsakt.

Kommissionen menade att vi ska fokusera på de användningsfall som redan finns, och frågan är istället om vi fångat alla parametrar för att få det att fungera. De är öppna för en diskussion om fler användningsfall, men inte för denna revidering. De förstår oro kring vissa tidigare skrivningar i TSD OPE som rör ambitionerna om digitalisering och framtida användning av RINF, eller andra IT-verktyg. Men ändringarna av RINF som vi ska rösta om ger möjligheter för RINF att vara värd för saknade parametrar. Vad de vill göra i TSD OPE är att skapa en annan användning av RINF, vilket det kanske inte är redo för. Därför har kommissionen lyssnat noga och reviderat texten.

De har även noterat behov av ändringar i TSD OPE. Begreppet realtid används också i andra sammanhang för att beskriva när något ska uppdateras så fort det sker. De kommer att revidera texten för att inte blanda ihop koncepten. Men RINF nämner ingenstans realtid, eller utdrag för linjeboken. De förstår att det kan vara svårt att särskilja, men det är som byggklossar. Första måste all data in i RINF. Ändringar görs för tillkommande parametrar eller där parametrarna idag är otydliga. Det är första byggblocket. Nästa byggblock som TSD OPE vill addera är en intelligent användning av tillgänglig information, men det är inte för diskussion idag.

Utöver diskussionen ovan påtalades även vissa felaktigheter och förbättringsförslag i texten vilket resulterade i version EN05.

SE anförde att vi inte påstår att det finns några fel eller saknade parametrar, men vi har inte heller haft tillräcklig tid att granska eller validera de senaste ändringarna, det är också därför som vi föreslår att bordlägga röstningen.

6.4 Draft Commission Implementing Decision amending Implementing Decision 2011/665/EU as regards the specification for the European register of authorised types of vehicles referred to in Article 48 of Directive (EU) 2016/797 (ERATV)

Dokument

- Item 04 - TSIs revision package 2022 - ERATVEN02-ACT_clean
- Item 04 - TSIs revision package 2022 - ERATV - EN04 - Annex-TCs



Bakgrund

ERATV-förordningen¹³, 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 urspåringsdetektering.

Transportstyrelsen har inga synpunkter på utkastet.

Handlingslinje

17. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade ändringarna i senaste utkastet till akt och bilaga.

Det framfördes önskemål om att renodla information om restriktionskoder som idag blandas mellan EVR och ERATV, dock konstaterades det att upprensning i och mellan register är något för en framtida revidering.

En MS framförde även önskemål om ett fält för att summera alla villkor för användning, men kommissionen avsåg detta med hänvisning till att man vill undvika fritextfält för att kunna automatisera ruttkompatibilitetskontrollen i framtiden. Inga ändringar genomfördes i utkastet.

¹³ Kommissionens genomförandebeslut av den 4 oktober 2011 om det europeiska registret över godkända typer av fordon [delgivet med nr K(2011) 6974], EUT L 264, 8.10.2011, s. 32–54

*Ann. mot slutet av mötet konstaterades att vi formellt inte röstat om ERATV.
Kommissionen föreslog då en skriftlig omröstning för att inte ta upp tid vid marsmötet.*

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

Dokument

- Item 05 - ERA for RISC 2023 02 08



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

18. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att de planerar att presentera ”Grönare fraktpaketet” mot slutet av Q2, paketet innehåller fem initiativ.

De förbereder även ändringar av lokförardirektivet. Dagens direktiv innehåller grundkrav för lokförare, men inte mycket om certifiering och utbildning för utbyte av förare. Det är även ineffektivt för gränsöverskridande trafik, vilket måste adresseras för att göra godstransporter effektivare. Sektorrepresentanter har tittat på olika problemområden och arbetet med konsekvensanalys pågår, det har även genomförts en externremiss. Direktivet kommer att hanteras av rådet och parlamentet och de ser fram emot att anta mot slutet av Q2, innan kommissionen går in i valprocessen inför nästa år.

ERA presenterade status för ärendehandläggning, se presentation.

En MS påtalade att processen för ERTMS-förhandsgodkännande av marksystem är en långsam och dyr process som riskerar att försena införandet i aktuell MS. Processen är komplicerad och de har inga positiva erfarenheter. De hör även om liknande erfarenheter från fordonstillverkare och statistiken visar att bara några få ärenden har godkänts.

Kommissionen svarade att processen är ny med fjärde järnvägspaketet, men spelar en viktig roll för att tillse att ETCS implementeras på ett driftskompatibelt vis. Det är förvisso udda att ERA bara får ingripa i upphandlingsfasen och inte senare, men det är så lagstiftningen ser ut.

ERA var förvånade över denna feedback eftersom det har pågående ärenden med aktuell MS och fått bra feedback. Längden på processen sätts inte av datum, utan av sökanden. Det är en process som startar tidigt i ERTMS-projekt men kan vara under flera månader. Dock så tar det endast två månader från att sökanden säger att ansökan är klar till ett beslut. Processen är lång utifrån att ERTMS-projekt tar tid.

En stor MS har fått liknande feedback om ERTMS-förhandsgodkännande. Det har skickats ett förslag från Rhine-Alpkorridoren för att förenkla och göra processen snabbare, har dessa implementerats? Och är processen snabbare nu?

ERA svarade att de haft ett första möte om ärenden på Rhine-Alpkorridoren. Initialt fanns en oro om processen, komplexitet och kostnad. Men från fältet är feedback inte så illa när processen löpt på, snarare så att oron försvunnit. Processen kan pågå länge utifrån projektet, men själva granskningen är kort och inte heller stor tidsåtgång. De anser att ca 2 månader för godkännande är inte mycket i sammanhanget. ERA Arbetar kontinuerligt med att förbättra processen. Allteftersom sökanden lär sig processen så försvinner initiala problem efter hand.

Kommissionen inflikade att vi fortfarande är i början av en industriell utrullning av ERTMS. Vilket är en ansträngning där ERA hjälper till att implementera sammanhängande ERTMS. Det finns delar som inte helt specificerats, eller inte behöver specificeras, i TSD. Men nu måste vi dras med ESC/RSC-tester. För att göra arbetet mera harmoniserat bidrar ERAs arbete. ERTMS-godkännandet kommer att kortas ned med tiden och de hoppas att lärlkurvan är så snabb som möjligt. Men det är nödvändigt för en effektiv implementering av ERTMS.

Kommission informerade vidare att ERA har skickat rekommendationer för TAF/TAP, men de ligger på vänt utifrån prioritering av TSD-paketet. Det finns även kopplingar till annat arbete med multimodala biljettsystem. De kommer att återkomma senare under året kring dessa rekommendationer för att uppdatera telematikapplikationerna.

Gällande digitala automatkoppel (DAC) är arbetet med specifikationer för DAC inte tillräckligt moget för att lägga in i TSD. Men det finns en stor

önskan inom EU att gå vidare med DAC. Kommissionen kommer att arbeta vidare med sektorn och MS under kommande år att förfinas programmet för DAC, men det återstår svåra frågor kring finansiering och tidplaner. Det är många som vill ha det gjort snabbt i en "big-bang-approach". Arbetet sker i samverkan med industrin, finansiellt pågår utredning hur man kan nå effektiva medel. Frågan kommer att återkommer till RISC som ändringsförslag till TSD.

Ett liknande arbete pågår med FRCMS, som kommer att vara ryggraden för järnvägskommunikationen. GSM-R är problematiskt eftersom det måste ersättas till 2035. Det återstår att färdigställa specifikationer, men det är ännu inte klart förrän om ett par år. Processen för utrullning av uppdatering är något som måste diskuteras brett med sektorn. En fråga som både är svår och trängande.

6.6 Draft Commission Implementing Regulation amending Implementing Regulation (EU) 2019/773 on the technical specification for interoperability relating to the operation and traffic management subsystem of the rail system within the European Union (OPE TSI)

Dokument

- Item 06 - TSIs revision package 2022 - OPE TSI - Act - ST24EN01_29112022



- Item 06 - TSIs revision package 2022 - OPE TSI - Annex - ST24EN02_Post_CPC_25012022



- Item 06 - OPE TSI comments_27012023



- Item 06 - COM ppt OPE TSI_v2



Bakgrund

Ändringar av TSD Drift och Trafikledning (TSD OPE)¹⁴ 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

¹⁴ 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

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 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.

Förslaget kan överlag accepteras, dock kvarstår oklarheter i tillämpning av avsnitten om linjeboken och information till föraren i realtid i avsnitt 4.2.1.2, 4.2.1.2.2 och 4.2.1.2.4.

Det är svårt att förstå hur de här bestämmelserna ska tillämpas i praktiken. Är tanken att ändringar i infrastrukturen, såsom en hastighetsnedsättning med kort varsel, ska göras genom ändringar i järnvägsinfrastrukturregistret (RINF) som järnvägsföretaget fångar upp och sedan uppdaterar förarens elektroniska linjebok? Detta skulle kunna vara en tolkning av bestämmelserna i 4.2.1.2 och 4.2.1.2.2. Samtidigt finns det krav på förfaranden för att informera föraren i realtid i avsnitt 4.2.1.2.4, med vad vi uppfattar som europeiska instruktioner enligt tillägg C. Det verkar alltså som att det ska finnas två olika kanaler för att få fram realtidsinformation till föraren. En kanal via järnvägsföretaget och realtidsuppdatering av linjeboken som järnvägsföretaget förmedlar till föraren och en kanal via ordergivning. TS anser att det är otydligt när det finns både på att linjeboken ska uppdateras i realtid och att man har ordergivning om samma sak i realtid. Det finns även formuleringar i avsnitt 4.2.1.2.2 och 4.2.1.4 som är otydliga.

Transportstyrelsen är överlag tveksamma till att RINF kommer att vara moget att hantera de tillkommande funktionerna för linjeboken och realtidsdata till den 15 december 2024. Dagens RINF saknar den detaljeringsgrad som krävs för uppgifter till linjeboken. Då det saknas en ordentlig konsekvensanalys av förslagen riskerar det att leda till kostsamma

ändringar av RINF utan motsvarande nytta. Dessutom förfaller det inte lämpligt att reglera om ansvar och handhavande av en funktion som vid rättsaktens ikraftträdande inte finns på plats. Man kan notera att förslaget inte heller har något mellankommande lösningsalternativ.

Handlingslinje

19. **SE kan** begära ett förtydligande från kommissionen gällande realtidsinformation till föraren.
20. **SE kan** föreslå att kraven på att använda RINF för uppgifter till linjeboken och för realtidsdata till föraren utgår till dess att det säkerställts att RINF stödjer sådan funktionalitet.
21. **SE kan** notera informationen.





Vad hände

30 minuter efter mötets officiella sluttid påbörjade kommissionen bifogad presentation om ändringarna av TSD OPE, se presentation. Eftersom en stor del av deltagarna varit tvungna att lämna mötet blev det ingen efterföljande diskussion.

Anm. Ett ytterligare expertgruppsmöte för att hantera TSD OPE är bokad till den 21 februari kl. 10-17.

6.7 Draft Commission Implementing Regulation on the technical specification for interoperability relating to the control-command and signalling subsystems of the rail system in the European Union and repealing Regulation (EU) 2016/919 (CCS TSI)

Dokument

- Item 07 - TSIs revision package 2022 - CCS TSI - Act - ST22EN02 
Microsoft Word
97-2003-dokument
- Item 07 - TSIs revision package 2022 - CCS TSI - Annex I - ST22EN02 
Microsoft Word
97-2003-dokument
- Item 07 - TSIs revision package 2022 - CCS TSI - Annex II - ST22EN02 
Microsoft Word
97-2003-dokument
- Item 07 - CCS TSI revision RISC 97 final 
Microsoft
PowerPoint-present

Bakgrund

Revideringen av TSD Trafikstyrning och signalering (TSD CCS)¹⁵ 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 (ska aviseras av infrastrukturförvaltaren via RINF och järnvägsnätsbeskrivningen minst 5 år innan övergången).

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

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 6.3.5.

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

¹⁵ 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

riskerar kraven att bli orimligt kostnadsdrivande. I nuvarande utkast återfinns möjligheten att avvika från kraven för ett begränsat antal funktioner enligt en uttömmande lista i Bilaga G (funktionalitet som introduceras i denna revidering samt SIL 2 krav för DMI), under förutsättning att infrastrukturförvaltaren inom fordonets område för användning inte avser att använda funktionen.

Kommissionens intentioner med ändringen är att uppnå en högre grad av harmonisering för ETCS för att underlätta rörligheten för järnvägsfordon och uppnå målsättningarna med det gemensamma europeiska järnvägsområdet (SERA). Transportstyrelsen bedömer dock att borttagande av möjligheten till ”delvis uppfyllande av TSD:n” riskerar att bli kostnadsdrivande på kort sikt, medan vinsterna med harmoniserade ombordsystem ligger längre fram i tiden. Utifrån rådande ekonomiska läge kan det därför ifrågasättas om det är rätt tillfälle att genomföra denna ändring. I det fjärde järnvägspaketet infördes dessutom konceptet med fordons område för användning samt kraven att järnvägsföretagen säkerställer kompatibilitet med den avsedda rutten. Att kräva full implementering av funktioner i ETCS som ändå inte används inom fordonets område för användning verkar i sammanhanget oproportionerligt.

Förslaget om felrättning av specifikationer har också varit 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. De har även framfört att övergångsbestämmelserna för kravet på modulär ombordarkitektur inte borde gälla för fordon som redan är i design- eller konstruktionsfas (anm. i nuvarande utkast omfattas endast designfasen). 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.

Artikel 13 innehåller bestämmelser om att MS ska omvandla nationella regler för tågdetekteringssystem till specialfall och därefter ta bort nationella regler till den 31 december 2024. Diskussioner kring artikel 13 har dock skapat oklarheter kring förutsättningar för MS att ha kvar nationella regler för fordon som inte omfattas av TSD, t.ex. godsvagnar med största axellast över 25 ton och arbetsmaskiner. Ett förtydligande från kommissionen är önskvärt.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att det återstår flera frågor kring det praktiska genomförandet av ändringsförslagen, samt oproportionerliga kostnadsökningar till följd av borttagandet av ”delvis uppfyllande”. Kommissionen har hittills inte presenterat den kostnadsnyttoanalys som påstås ligga till grund för flera av ändringsförslagen.

Handlingslinje

22. **SE kan** begära att få ta del av kommissionens kostnadsnyttoanalys.
23. **SE kan** argumentera för att möjligheten till ”delvis uppfyllande av TSD:n” bör behållas oförändrad utifrån dagens TSD.
24. **SE kan** stödja kompromisslösningar som går i linje med sektorns önskemål gällande ”delvis uppfyllelse”, felrättningar, ”Single Set of Specifications” och modularitet.
25. **SE kan** begära ett förtydligande från kommissionen avseende artikel 13 och kravet på att ta bort nationella regler för tågdetektering.
26. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade bakgrund till revideringen, kostnadsbesparingar över tid utifrån olika scenarios och återstående diskussionsområden, t.ex. delvis uppfyllande, felrättningar, ”Single Set of Specifications” (SSS), Level R etc., se presentation.

SE framförde att vi fortfarande hör oro från experter och sektorn kring förslaget att ta bort möjligheten till ”delvis uppfyllande” (”partial fulfilment”). SE anser att det passar bra in i fjärde järnvägspaketet och konceptet med ett fordons område för användning och ruttkompatibilitetskontrollen. Komplexiteten i ETCS, frihetsgraderna i implementering och skillnader i projekteringsregler gör att det finns ett fortsatt behov av kompatibilitetstester, ESC/RSC, för att säkerställa kompatibiliteten. Det finns fortfarande tolkningsutrymme och även ett fullt TSD-kompatibelt ETCS-ombordsystem kan misslyckas med ESC-tester. SE

förstår kommissionens drivkrafter för att ta bort ”delvis uppfyllande”, för att öka harmonisering och öka marknaden för ETCS-produkter. Men samtidigt som nyttan ligger långt fram i tiden så är det stora kostnader i närtid.

Samtidigt har vi ett oroligt ekonomisk läge, en sektor som fortfarande lider av sviter efter pandemin. Det är därför viktigt att hitta en balanserad lösning. SE är även intresserad av att ta del av kostnadsnyttoanalysen (CBA) som ligger till grund för borttagandet av möjligheten till ”delvis uppfyllande”.

Kommissionen replikerade att ESC-/RSC-tester inte är den slutliga lösningen. Den långsiktiga lösningen är att specifikationerna skapar driftskompatibla produkter som ska kunna köras direkt ur förpackningen. Detta är en initial smärta som vi måste gå igenom, annars kommer systemet inte att fungera.

Ordförande menade att fjärde järnvägspaketet syftar till att järnväg ska bli mer som flyg och väg, där fordon godkänns och kan gå överallt. Tanken med område för användning (”Area Of Use”, AoU) är ett nödvändigt ont p.g.a. befintliga system. Kommissionen vill inte bygga ETCS utifrån AoU-konceptet med variationer i Europa. Valet ska bero på behoven på linjen, inte utifrån historiska aspekter.

Kommissionen ville inte ge sig in i metadiskussionen om ”delvis uppfyllande” passar ihop med fjärde järnvägspaketet eller inte. De förstår behoven av flexibilitet, men frågan är bara hur länge? De anser att sju år är en rätt lång gest, det är den längsta deadline som finns för TSD. En deadline som motiverar att specifikationsproblem rättas, en motiverande deadline. De arbetar med ändringsbegäran som hanterar nödvändig flexibilitet. Om ett fordon missar ESC/RSC-testerna så måste man förstå problemen och se om implementering är tillräckligt ortodox. Normalt ska ett fordon kunna passera oproblematiskt. Om det finns en utmaning i ESC/RSC, kan det vara ett specifikationsfel eller behov av rättning i implementering i marken. Det kan också vara ofullständig implementering som kan leda till omotiverade stopp. Gällande CBA så finns en sådan i LIA (”Light Impact Assessment”), de har även skickat en CBA kopplat till modularitet. Men det är mer en anekdotisk diskussion i analysen. Gällande CBA så är det moment-22, alla vill ha en CBA, men de får ingen input från sektorn p.g.a. sekretess och andra orsaker. De är ledsna att inte kunna tillhandahålla andra analyser än de som publicerats. Kommissionen har dock svårt att se hur på det i ett längre perspektiv kan vara mera kostsamt att tillhandahålla en produkt, utifrån en specifikation, istället för 10 olika system med olika mjukvara. En enda

produkt är enklare att underhålla istället för 100 divergerande implementeringar.

Sektorn menade å sin sida att de har försett kommissionen med data. De har en uppfattning om kostnaden per timme för att göra arbetet. Slutsatsen är att om arbetet är enkelt så ska det göras, om det tar lång tid, och försenar projekt, i så fall är det inte värt. Men det finns ingen tydlig bild över komplexiteten i enskilda fall. Olika leverantörer har olika affärsmodeller hur detta ska implementeras.

En sektorsorganisation menade att CBA för hela systemet är svårt, de önskade istället att det borde vara obligatoriskt med en specifik CBA innan man rättar fel genom ändringsbegäran-/CR-processen och beslut om CR ska vara utifrån resultat av CBA.

Kommissionen ansåg att detta var helt oacceptabelt. Vi har ett system där vi måste gå mot enhetlighet, annars är vi fast med ESC-/RSC-tester för evigt. Vi måste ha en bra övergripande process, inte bedriva fördröjningsstrid om ekonomiska analyser för varje CR.

Flera MS betonade vikten av flexibilitet, behovet av kostnadsnyttoanalys och att det är en optimistiska tidsplan att inom två år rätta över 60 fel. Historiskt har behovet av felrättningar också ökat för varje version av CCS.

Några MS påtalade även bristen på transparens sedan kommissionen tog över TSD-arbetet. Kommissionen menade dock att ERAs rekommendation ofta är ett resultat av koncensus, men kommissionen känner att de inte alltid uppnår önskade policymål. De har därför genomfört ändringar för att stärka dessa delar. För TSD CCS söker de en kompromiss för att hitta en acceptabel lösning och har haft flera möten med sektorn och experter. Arbetet är komplext, men kommissionen anser att de varit transparenta.

Flera deltagare ansåg att ”Single Set of Specifications” fortsatt är svårt att förstå och även konceptet med ”reduced envelopes”. Eftersom vi ännu inte sett Subset-0153 befarades det att det finns oklarheter om vad som måste finnas på fordonen. Kommissionen menade dock att konceptet själv är moget, men inte säkra på att vi alla är redo. De kommer att gå in på djupet kring detta vid nästa expertgrupp. De hoppas att det förenklar i framtiden att ha allt i samma dokument. Det skapar transparens för felrättningar, att ha allt på ett ställe istället för att för att leta felrättningar i olika dokument.

Det blev även en fortsatt diskussion kring nyttorna med Level R med motstridiga åsikter om de egentliga nyttorna. Det påtalades även behov av en

övergångsperiod där både Level R och Level 2 existerar. Det kan även finnas behov att särskilja mellan Level R med TIMS ("Train Integrity Management System") eller utan. Kommissionen skulle ta diskussionen ett varv till internt om det måste framgå av DMI om det finns TIMS eller inte.

Gällande STM/Klass B-system där MS är beroende av leverantörerna har de har tydliggjort att den som sitter på specifikationerna ska tillgängliggöra dessa. Upphovsrättsfrågor måste identifieras för att se om det kvarstår problem och hitta licenslösningar. Vi måste hitta lösningar, annars utgör det en teknisk barriär för tillträde till marknaden.

Det framfördes också att artikel 8 gällande möjligheter till finansiering är för strikt skriven. Texten behöver omformuleras för att inte försvåra för infrastrukturprojekt där 1 % av projektet är klass B-system medan övriga 99 % rör ETCS. Det efterlystes även förtydligande om artikel 8.1 bara avser fordon eller även infrastruktur.

Utifrån att röstningen av TSD CCS senarelagts framfördes önskemål att senarelägga tidsramar för nationella genomförandeplaner (NIP) till december 2024. Kommissionen konstaterade att man måste justera tidsramarna, men de är försiktiga att inte förlänga för långt. Nästa Europeiska plan för ERTMS kan inte baseras på gamla genomförandeplaner, det kan skapa problem med finansiering från parlamentet för ERTMS. En avvägning mellan att ge MS tillräcklig tid för NIP, men ändå tillräcklig tid för kommissionen att sammanställa en EU-gemensam plan. Samma gäller för mallar, vi måste få bra kvalitet och en minsta gemensam grund.

Gällande artikel 13 och tidsramar för borttagande av nationella regler för tågdetekteringssystem så har deadline utökats till två år.

Anm. det fanns ingen tid under mötet att lyfta SEs frågor om artikel 13. Efter mötet försökte vi bringa klarhet i frågorna, men frågorna kunde inte besvaras på plats. SE kommer istället att skicka skriftliga frågor.

Ett ytterligare expertgruppsmöte för att hantera TSD CCS är bokat till den 1 mars kl. 10-17.

6.8 Update on NB-Rail activities – presentation by NB-Rail(P)

Dokument

- Item 08 - NB-Rail for RISC97_V1.0



Bakgrund

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

Handlingslinje

27. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Agendapunkten utgick på grund av tidsbrist.

6.9 ERA as registration entity (draft EVR amendment proposal) – presentation by the Agency^(P)

Dokument

- Item 09 - EVR - ERA as RE



Bakgrund

Vid föregående kommittémöte presenterade ERA tankar kring att utveckla det europeiska fordonsregistret (EVR, ”European Vehicle Register”), bl.a. vill ERA bli registrerande enhet, översyn över läsrättigheter, möjliggöra utbyte mellan olika datasystem, borttagande av landspecifika parametrar och förenklad kontohantering.

Handlingslinje

28. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Agendapunkten utgick på grund av tidsbrist.

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

Dokument

- Instruktion inför rev av lokförardir slutversion
- Item 10 - Train Drivers Directive Risc - 08_02 Feb 2022



Bakgrund

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

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

Handlingslinje

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

Vad hände

Agendapunkten utgick på grund av tidsbrist.

6.11 ERA progress report on deployment resource to vehicle authorisation and safety certification activities – presentation by the Agency

Dokument

- Inget dokument tillgängligt

Bakgrund

Troligtvis en presentation från byrån om resurssituationen för handläggningen av fordonsgodkännande och gemensamt säkerhetsintyg.

Handlingslinje

31. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Agendapunkten utgick på grund av tidsbrist.

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

Dokument

- Item 12 - RISC97_NRs_v2draft



Bakgrund

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

Handlingslinje

32. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Agendapunkten utgick på grund av tidsbrist.

6.13 AOB

6.13.1 New Standardization Request and OJ publication of the first list of standards under Directive (EU) 2016/797(O)

Dokument

- Inget dokument tillgängligt

Bakgrund

Information om standardiseringsförfrågan och publicering av standarder under direktiv 2016/797.

Handlingslinje

33. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Agendapunkten utgick på grund av tidsbrist.

6.14 Next RISC meeting: 29-30 March 2023 (extra meeting).

Dokument

- Inget dokument tillgängligt

Handlingslinje

34. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Nästa RISC-möte är 29-30 mars. Ett expertgruppsmöte kommer att hållas 21/2 för att diskutera TSD OPE. Dessutom planeras för ytterligare ett expertgruppsmöte för TSD CCS den 1/3.

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

Frågan om eventuella kostnadskonsekvenser av förslaget till utökad tillämpning av TSD vid ombyggnationer i TSD INF har utretts i samverkan mellan Transportstyrelsen och Trafikverket. Redogörelse för underlag och

bedömningens utfall har redogjorts för under p. 6.3.2. Sammanfattningsvis har inga negativa effekter av betydelse kunnat identifieras.

Flera av förslagen i TSD CCS kommer att leda till kostnadsökningar på kort sikt, medan nyttorna uppstår först i framtiden.

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 och Sten-Olov Södergård,

Andra berörda departement:

Rådsformation: -

Rådsarbetsgrupp: -

Ansvarig kommissionär och generaldirektorat: Adina Vălean, DG MOVE

Ansvarigt EP-utskott: -

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