



Regeringskansliet

Rapport

2023-04-06

LI2023/02158

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Rapport möte nr 98 i kommissionens kommitté för
driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg

Aktuellt möte

Möte nr 98 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC#98).

Tid/Plats

Onsdag 29 mars 2023 (10:00-17:30)

Torsdag 30 mars 2023 (10:00-17:30).

Centre Borschette (CCAB), meeting room 4D, 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.

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 artikel 81 i förordningen som hänvisar till 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 för 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.

Prioriteringsgrad (hög, medel, låg)

Medel

Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

Att de åtgärder som beslutas i kommittén är samhällsekonomiskt effektiva.

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

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

Påverkansarbete

Svenska ståndpunkter

6.1 Adoption of the agenda

Dokument

- RISC 98 - AG98EN02 - Draft agenda



Bakgrund

Inför mötet har Transportstyrelsen deltagit i ett förmöte med andra MS, bl.a. DE, FR, NL, AT, IT, BE, DK, SK. Flera MS har fortsatta svårigheter med framförallt TSD CCS och TSD OPE, men även med RINF (se respektive agendapunkt nedan). Troligtvis kommer det att framföras önskemål om att skjuta upp röstning av någon eller några rättsakter.

Handlingslinje

1. **SE kan** föreslå att röstningen i agendapunkt 4 (TSD CCS) bordläggs till ett kommande kommittémöte, **SE kan** även stötta eventuella initiativ till att bordlägga röstning av TSD OPE, **SE kan** i andra hand acceptera agendan.
2. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen öppnade mötet och hälsade välkomna.

SE föreslog bordläggning av röstningen för TSD CCS eftersom ”subsets” ännu inte färdigställts. SE menade att det är principiellt viktig att bindande reglering inte refererar till dokument som inte finns. Vi diskuterar gärna innehållet, men, vi vill inte rösta om TSD CCS.

En stor MS efterlyser en fortsatt diskussion kring texten, de höll med SE att vi inte ska vara rädda för att skjuta upp röstning om det leder fram till bättre reglering. De vill även diskutera TSD-revideringsprocessen. De välkomnar de utbyten som skett med kommissionen, men de har fortfarande ett antal viktiga punkter där det krävs förändring. Det har skett ständiga förändringar av texten, 5-6 versioner av dokument inför RISC-mötena. Bristen på tid att

granska och avsaknaden av en konsekvensanalys har gjort det svårt att bedöma förslaget.

Kommissionen svarade att TSD CCS är en komplex text, därför har det krävts så många diskussioner. Sedan finns det olika intressenter och nationella intressen som påverkar val av lösning inom EU. Gällande tiden för diskussioner så har kommissionen försökt ge sektorn, industrin, MS och NSA möjlighet att hantera problemen, det är också därför som de hoppas röstas om akten idag istället för i november som det var tänkt enligt den ursprungliga tidplanen. Kommissionen är öppna för en fortsatt dialog i framtiden om att ändra där det så behövs, men vi måste få på plats en grund för framtida arbete så att vi kan förbereda för FRMCS. FRMCS ger förvisso fördelar för järnvägssektorn, men vi är i en situation där det inte finns något annat val än att byta ut GSM-R inom 10-15 år. Vid nästa revidering kommer det behövas diskussioner om hur vi genomför migreringen på ett effektivt sätt. Men först måste vi få på plats grundregler så att utveckling av FRMCS-förberedda ETCS-utrustningar kan påbörjas.

De olika språkversionerna av rättsakterna kommer att skickas ut för granskning av översättning. Kommissionen välkomnar MS hjälp, texten måste vara lingvistiskt korrekt, men även korrekt avspeglade kraven. De kommer att säkerställa att det finns tillräckligt med tid för granskning.

Vad SE anförde gällande ”subsets” så kommer kommissionen inte att anta texten förrän alla språkversioner är granskade och ”subsets” finns på plats.

SE betonade att det inte en språklig fråga, utan att vi inte haft tid att granska och analysera ”subsets”.

Kommissionen önskade avvakta med diskussioner till eftermiddagen när ERAs CCS-experters fanns på plats.

Kommissionen uttryckte sin beklagande gentemot tågolyckan i Grekland. ERA kommer att medverka i olycksutredningen. Utfallet kommer givetvis läggas till grund för ett fortsatt förbättringsarbete gällande säkerheten.

Kommissionen gick därefter igenom förutsättningarna för det fortsatta kommittéarbete för mötet, där ”Megapack” befinner sig i ett oförändrat och i stort sett godtagbart skick för MS. RINF har utvecklats lite i sin version och kommer att diskuteras vidare under mötet, men man ser inte några egentliga hinder för att anta akten.

6.2 Adoption of the minutes of the 97th meeting held on 8-9 February 2023

Dokument

- Inget dokument tillgängligt

Bakgrund

Anm. agendapunkten utgår. Godkännande av mötesanteckningar skjuts upp till junimötet med anledning av den oförutsedda stora extra arbetsbördan som ålagts kommissionen utifrån den tragiska tågolyckan i Grekland.

Mötesanteckningar från RISC#97 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

...

6.3 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

- 8653532 - OPE TSI - Act - ROOM doc (for vote)



- 8653532 - OPE TSI - Annex - ROOM doc (for vote) v2



- ERA_technical-document-combined transport



Bakgrund

Ändringar av TSD Drift och Trafikledning (TSD OPE)⁶ är till stor del föranledda av vidareutveckling av Tillägg A (ERTMS Operativa principer och regler), avseende bland annat 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 vilket 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.

Transportstyrelsens bedömning är att det 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 först fångar upp för att därefter uppdatera 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 under färd i avsnitt 4.2.1.2.4 i enlighet med europeiska instruktioner enligt tillägg C. Det finns

⁶ 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

alltså 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. Transportstyrelsen anser att det är otydligt när det finns krav 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 uppfattar att förslaget leder till ett tidsglapp mellan uppdatering av linjeboken och infrastrukturförvaltarens ansvar att informera under färd, vilket kan leda till säkerhetsrisker. Kommissionens tankegångar för förslaget grundar sig på realtidsinformation för infrastrukturen via RINF. För att risken för informationsglapp inte ska uppstå förutsätter förslaget system och processer i alla led hela vägen ut till föraren, något som inte finns tillgängligt idag. Sannolikt krävs fortsatt manuell hantering hos järnvägsföretagen för att sammanställa och uppdatera linjeboken. Förslaget saknar idag tidsramar för järnvägsföretagens arbete, vilket också skapar oklarheter när infrastrukturförvaltarna kan upphöra med ordergivning kring ändringarna.

Transportstyrelsen är över lag tveksam 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. Det saknas en ordentlig konsekvensanalys av förslagen och det finns en risk att det hela leder till kostsamma ändringar av RINF utan motsvarande nytta. I det senaste utkastet har det tillkommit en skrivning att kraven gäller under förutsättning att ERA genomfört nödvändiga ändringar av RINF-applikationen.

Handlingslinje

5. **SE kan** begära att kommissionen förtydligar hur processen för informationsutbyte mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretag gällande ändringar i infrastrukturen är tänkt att fungera i praktiken; Hur säkerställer man att föraren har tillgång till korrekt information? När ska föraren förlita sig enbart på information i linjeboken och när krävs fortsatt ordergivning?
6. **SE kan** framföra att vi ser möjliga säkerhetsrisker med att gå från ett system med relativt statisk information i linjeboken till ett system

med nära realtidsdata där processen för att säkerställa att korrekt information når föraren fortfarande är oklar.

7. **SE kan** framföra att vi delar kommissionens ambitioner att minska manuell ordergivning, men att föreslagen lösning för information mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inte bara förutsätter uppdatering av RINF, utan även systemlösningar som säkerställer information hela vägen ut till föraren. **SE kan** framföra att kommissionen inte ska införa bindande reglering i TSD OPE innan sådana systemlösningar finns på plats.
8. **SE kan** rösta Ja till förslaget under förutsättning att oklarheterna ovan undanröjts, **SE bör** annars rösta Nej. **SE kan** även rösta Nej om det kvarstår andra oklarheter kring de dokumentversioner som omröstningen avser.
9. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade ändringar i opublicerade versioner av både akt och bilaga utifrån bilaterala diskussioner och sent inkomna kommentarer.

Under de två mötesdagarna följde sedan detaljerade diskussioner i flera omgångar, vilket mynnade ut i två uppdaterade versioner s.k. ”room documents”. Diskussionerna handlade främst om följande områden:

- Punkt 4.2.1.2 om framtida utveckling och användandet av RINF som underlag för linjebok och regelbok. Fler MS, inkl. SE, var kritiska till tidsramarna och efterlyste ett stegvist införande av kraven, vilket slutligen landade i denna tidslinje; 12 månader efter att byrån uppdaterat RINF-applikationen ska IM tillgängliggöra data för linjebok och förarens regelbok via RINF. Efter ytterligare 12 månader ska sedan IM och RU digitalisera linjebok och regelbok. Byrån ska till 15 december 2025 komma med en rekommendation kring utbyte av realtidsdata i enlighet med Tillägg C.

SE framförde att vi inte var entusiastiska gällande texten om ”framtida utveckling” eftersom det inte är en text som hör hemma i en bindande rättsakt, det är mer av en projektbeskrivning och ett utkast till en kommande reglering. Kommissionen höll med om att det finns andra sätt att hantera frågan, men menade ändå att skrivningarna är användbara för transparensens skull.

- Punkt 4.2.1.2.2 om linjeboken och kommunikation mellan IM och RU gällande uppdatering av linjeboken. SE framförde talepunkterna 5-7 och oron kring risken för ett informationsglapp som gör att föraren inte har korrekt information, även andra MS hade liknande farhågor som SE. Kommissionens förstod initialt inte problematiken, men efter en stunds diskussion insåg man risken och föreslog sedan en särskild hantering för alla ändringar inom 48 timmar innan avfärd. SE och andra MS bedömde dock att förslaget inte var tillfredsställande. Efter ytterligare diskussioner mellan MS och kommissionen blev slutresultatet att RU och IM gemensamt ska fastställa förfaranden i sina SMS för att hantera sena ändringar och information till föraren. I och med denna ändring uppfattade SE att förslaget tillfredsställande hanterade den identifierade risken, och kunde därmed stödja förslaget.
- Förslaget att benämna sammanslagningen av ETCS nivå 2 och nivå 3 för ETCS Nivå R ("Level R") skapade fortsatt stora diskussioner (kopplat till TSD CCS). En majoritet av de MS som yttrade sig var emot "Level R" och föredrog istället "Level 2", vilket också blev slutresultatet.
- Hälsö- och psykologiska kontroller för personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter.
- Diskussion kring punkterna 4.2.2 och 4.2.3 och oklarheter kring hänvisningar till TSD TAF och TSD TAP resulterade i att referenserna utgick.
- Några MS uttryckte motstånd mot att rensa bort nationella regler om inte motsvarande krav fanns harmoniserade i TSD. De önskade därför en mera långtgående harmonisering av kompetens, yrkeskvalifikationer och definitioner av personalkategorier som omfattas, t.ex. tågklarare. Att operatörer själva kan bedöma vad som är säkerhetskritiska arbetsuppgifter eller inte, menade de kan leda till olika tolkningar inom samma MS och inom EU. De var öppna för att arbeta tillsammans med ERA om ett gemensamt ramverk, men de vill inte ta bort nuvarande regler till förmån för framtida reglering. Kommissionen menade att existerande nationella regler inte nödvändigtvis överensstämmer med nuvarande regelverk, än mindre med framtida ändringar.
- Några MS lyfte problem med olika vokabulär mellan MS som skapar problem när det endast finns en översättning av europeiska instruktioner per språk och inte per MS. Kommissionen menade att det utifrån diskussionerna om ett framtida

gemensamt arbetsspråk är svårt att motivera olika versioner av samma språk. Gällande vokabulär så kan varje IM fastställa en ordbok ("glossary") för sitt nätverk. De vill att europeiska instruktioner är harmoniserade och när all personal är utbildad ser de inga problem med en gemensam översättning.

Röstning genomfördes där två MS röstade Nej och tre avstod, övriga röstade Ja. SE röstade Ja.

6.4 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

- 8782748 - Repeal CCS TSI - Act - final (for vote)
- 8782748 - Repeal CCS TSI - Annex I - final (for vote)
- 8782748 - Repeal CCS TSI - Annex II - final (for vote)
- CCS TSI revision RISC 98 29032023



Bakgrund

Revideringen av TSD Trafikstyrning och signalering (TSD CCS)⁷ 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).

⁷ 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

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.

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.

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 att ett borttagande av möjligheten till "delvis uppfyllande" av TSD:n skulle riskera 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.

Förslaget om felrättning av specifikationer har också varit föremål för intensiva diskussioner, där kostnaden för genomförande är den främsta frågan.

Svenska sektorn instämmer i bedömningen av problematiken kring delvis uppfyllande och felrättning av specifikationer. 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.

Kommissionens förslag var initialt att helt ta bort möjligheten till ”delvis uppfyllande”. Sektorn och industrin protesterade högljutt och menade att möjligheten åtminstone måste finnas kvar under vissa förutsättningar (”exceptional deviations”), annars skulle kraven riskera 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, under förutsättning att infrastrukturförvaltaren inom fordonets område för användning inte avser att använda funktionen. Kommissionen har tidigare gjort en konsekvensanalys. SE har tillsammans med andra MS, fortlopande därefter påpekat att denna konsekvensanalys är otillräcklig. Transportstyrelsens sammantagna bedömning är att förslaget har blivit mer balanserat med listan i Bilaga G.

Helt utan föregående diskussion eller motivering har kommissionen ändrat SE:s specialfall för tågdetekteringssystem i punkt 7.7.2.6 från ’P’ (permanent) till ’T2’ (2050). Ändringen innebär att likströmsspårledningarna inte kan användas efter 2050, utan måste bytas ut mot annat tågdetekteringssystem, t.ex. axelräknare. Trafikverket har idag ingen plan för att fasa ut likströmsspårledningarna och ändringen får därför omedelbara konsekvenser för Trafikverkets budget och investeringsplan. Kommissionen har inte presenterat någon analys av kostnader eller konsekvenser i övrigt gällande förslaget att ändra i specialfallet.

Gällande artikel 12 finns en tidsfrist att infrastrukturförvaltare senast den 16 juni 2023 ska lämna in en beskrivning av kompatibilitetstester för ETCS och tågradio till byrån. Tidsfristen bör förlängas åtminstone till 31 december 2023 utifrån att röstningen skjutits upp utifrån den ursprungliga planeringen.

Kommissionen har hittills inte presenterat någon kostnadsnyttoanalys till grund för ändringsförslagen.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att det återstår flera frågor kring det praktiska genomförandet av ändringsförslagen, samt oproportionerliga kostnadsökningar till följd av borttagandet av ”delvis uppfyllande”.

Dessutom, i Tillägg A till TSD CCS refereras till en mängd så kallade ”Subsets”, vilka innehåller en nedbrytning av de tekniska kraven (kan jämföras med referenser till standarder). Det framkommer efter granskning av förslaget att ett flertal av dessa ”Subsets” ännu inte är färdigförhandlade på arbetsnivån. De versioner av ”Subset” som TSD CCS refererar till, och som utgör grunden för de tekniska kraven för ERTMS, finns alltså inte att tillgå. Transportstyrelsen finner därför att det saknas formella förutsättningarna för att ta ställning till innehållet i förslaget på kommitténivå. Transportstyrelsens uppfattning är därför att förslaget till rättsakt inte kan röstas vid detta möte. Om kommissionen likväl insisterar på att genomföra röstning bör SE rösta Nej. Detsamma gäller om förslaget gällande att SE:s specialfall ska upphöra att gälla 2050 inte ändras till ett permanent undantag. Innehållet i övrigt kan diskuteras på mötet medan man får avvakta, det vill säga bordlägga, röstningen till nästa passande tillfälle.

Handlingslinje

10. **SE kan** stödja kompromisslösningar som går i linje med sektorns önskemål gällande ”delvis uppfyllelse”, felrättningar och ”Single Set of Specifications” samt upprepa att kommissionens analys av kostnader och konsekvenser i övrigt är otillräcklig.
11. **SE kan** motsätta sig ändringen av tidsfristen för specialfallet för tågdetekteringssystem i punkt 7.7.2.6 från ’P’ (permanent) till ’T2’ samt framföra att KOM bör göra en analys av förslagets kostnader och konsekvenser i övrigt innan beslut fattas.
12. **SE kan** motsätta sig att omröstningen genomförs i avsaknad av ”Subsets”.
13. **SE kan** (i första hand, på formella grunder enligt ovan avsaknad av ”Subsets”), föreslå bordläggning av röstningen.
14. **SE ska** rösta nej till förslaget om det inte ändras i de fall som avses i punkterna 11 (SE anser att specialfallet ska gälla permanent) och 12 (SE anser att en omröstning kan genomföras först efter att aktuella ”Subsets” finns på plats).
15. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen inledde med en presentation om bakgrunden till revideringen, bl.a. införande av ATO och förberedelser för FRMCS, samt ökad harmonisering genom borttagande av delvis uppfyllande ("partial fulfilment") och ny process för felrättningar, se presentation.

Sedan presenterades områdena 1-6 på sida 4 i presentationen (**1 - ATO, 2 - FRMCS, 3 – "Modularity", 4 – "Transition periods", 5 – "Other technical changes", 6 – "Level R"**).

För ATO finns fullständiga specifikationer för automatiseringsgrad ("Grade of Automation") 1 och 2.

Vad gäller FRMCS så kommer GSM-R vara obsolet runt 2035.

Kommissionen väntar fortfarande på FRMCS-specifikationerna. Men man underlättar framtida utrullning genom att göra ETCS redo för FRMCS via protokoll och gränssnitt. Kraven blir obligatoriska på driftskompatibilitetsnivå inom två år. FRMCS-specifikationerna beräknas vara klara till 2025.

Första steget för modularitet är att möjliggöra hårdvaruändringar för enkel introduktion av FRMCS och ATO. Uppgraderingar tar idag lång tid, vilket skapar svårigheter för järnvägsföretagen p.g.a. blockerade fordon och tjänster och skapar även inlåsnings effekter till en leverantör.

Kommissionen öppnade sedan upp för diskussion om punkterna 1-6 i presentationen.

En MS uttryckte oro kring tidsramar för övergång till FRMCS.

Kommissionen svarade att systemversion 3 endast finns för info, den är inte obligatoriskt. Systemversion 3 (SV3.0) kan bara krävas när fullständiga FRMCS- och DAC-specifikationer finns tillgängliga. Fordonsägare kan beställa SV3.0, men det sker i så fall utifrån deras egen önskan. IM kan dock inte kräva SV3.0, eftersom FRMCS-specifikationerna saknas.

Övergångstiderna introduceras i informationssyfte för den kommande övergången. Vi måste först vänta minst 2-3 år innan IM kan informera om en övergång till FRMCS, sedan invänta en femårig övergångsperiod. Det ger tillräcklig tid för RU. Någon gång mellan nu och 2040 måste all GSM-R bytas ut. Om det inte hanteras väl kan det skapa stora problem för järnvägen. Men bara för att tidsramar inkluderas för ombordsystemet betyder det inte att IM kan påbörja utrullning av FRMCS, än mindre ta

GSM-R ur bruk. Vi kommer behöva diskutera hur vi mest effektivt rullar ut FRMCS. Men modularitet kommer att hjälpa till i övergången när GSM-R inte längre finns.

Gällande "Level R" önskade flera MS att sammanslagning av ETCS Nivå 2 och Nivå 3 istället ska benämnas "Level 2", vilket underlättar övergången och minskar behov av dokumentuppdateringar hos företagen.

Några MS betonade vikten av CR1370 (som avser ETCS nivå 1 och "limited supervision"). Kommissionen menade att denna CR är ett gränsfall mellan förbättring och felrättning. Om det går att inkludera i tidigare systemversioner så underlättar det.

Kommissionen gick sedan vidare med punkt 7-9 i presentationen **(7 – Systemversions (2.1-3.0), 8 - "Single Set of Specifications", 9 – "Error Corrections")**.

I systemversion 2.2 introduceras ATO och SV3.0 är för FRMCS och felrättningar. I Subset-153 kommer det framgå vad som är inkluderat i 2.2 och 2.1, men felrättningar gäller för alla systemversioner.

För felrättningar hänvisade kommissionen till den överenskommelse som träffades med industrin redan 2016 om att hitta en robust hantering av felrättningar. Fokus för felrättningar ligger inledningsvis på fel som hindrar trafik inom ett visst område för användning (endast om ett sådant fel existerar i området för användning finns behov av att rätta det). Efter nästa TSD version 2026 tillkommer rättning av alla fel, för att leverantörerna ska kunna ha en effektiv hantering av en standardmjukvara. Kostnader för uppdatering behöver hanteras via underhållskontrakt med leverantörerna. Det är en 2,5-3 års period för felrättningar. Det finns en möjlighet att tillfälligt använda proprietära lösningar för att hantera fel, dessa måste dock rättas vid en kommande harmoniserad felrättning.

Det blev en diskussion kring övergångsbestämmelser och tider i tabell B1.1 främst kopplat till systemversioner men även FRMCS, vilket resulterade i ändringar av sluttider för raderna 1, 5, 9 och 10. Att senarelägga FRMCS skulle dock sätta upp omöjliga legala förutsättningar genom att tvinga en fortsatt användning av GSM-R bortom slutet av livscykeln.

Några MS hade synpunkter kring kostnader för felrättningar. Kommissionen menade att det är oundvikligt med kostnader, men att dessa bör inkluderas i vanliga underhållskostnader. De flesta RU och IM har idag inte sådana

kontrakt, men det borde i framtiden bli ett normalt förfarande.

Kommissionen överväger i vilken omfattning finansiellt stöd kan erbjudas för felrättningar, men det finns inget beslut. Även statsstöd borde kunna omfatta felrättningar.

Kommissionen förklarade förvisso att det inte finns något som är gratis, men tillverkarna kommer oavsett att utveckla lösningar för att rätta felen eftersom felen ändå måste rättas på nya fordon. De större tillverkarna har gemensam kodbas för ERTMS, lösningar borde därför vara tillgängliga för alla som använder deras hårdvara. Hur det debiteras är en annan fråga, men kostnader för reviderad mjukvara tas i systemet. Sedan tillkommer ev. kostnad för godkännandeprocessen. PA VA (2018/545) identifierar de fall där godkännande inte krävs, så det borde vara en relativt låg kostnad. Det finns en flexibilitet kring när felrättningar leder till att ett godkännande krävs, så att inte felrättningar krävs i onödan.

En MS föreslog att RU i punkt 7.2.10.3.2 ska kunna motsätta sig IMs bedömning om nödvändigheten att implementera en felrättning. Kommissionen avvisade förslaget och menade att detta skulle vara väldigt opraktiskt. Flera MS har ett stort antal RU, om varje RU kan bestrida beslutet riskerar man att blockera processen. Det är för riskfyllt att tillhandahålla en sådan process. De betonade istället att punkten innan, d.v.s. den som beskriver när felrättning krävs. För fel som hindrar normal drift, ska RU ge feedback till IM via enkäter för att identifiera i vilken omfattning ett specifikt fel berör fordon och linjer. Om ett företag inte påverkas måste de indikera i enkäten att de inte är berörda. Det är ett tydligt ansvar för RU att svara till IM om de inte är berörda av ett fel.

ERA höll med om att konsekvenser ska analyseras utifrån enkätsvaren. RU deltar i beslutsprocessen om ett fel berör deras fordon.

Kommissionen gick sedan vidare med område 10-14 i presentationen (**10 – "Partial fulfilment", 11- "EU funding", 12 - "Class B interfaces", 13 - TDS specific cases, 14- "Other"**).

Delvis uppfyllande ("Partial Fulfilment, PFF) skapar utmaningar för driftskompatibiliteten vilket ökar kostnader. Det krävs även mer arbete med uppgraderingar och det är även problem för leasingfordon som ska användas i ett annat område för användning. Kommissionen har mottagit flera förfrågningar om att behålla PFF. Den ursprungliga tanken var att helt ta bort PFF, men de har lyssnat på behoven och möjliggjort avvikelser i

begränsad omfattning, bl.a. för felrättningar i avvaktan på en harmoniserad lösning. Sedan finns ytterligare flexibilitet i systemet för optioner, t.ex. ”radio infill”, ”Euroloop”, men även optioner på delsystemnivå i Subset-034. I Tillägg G ges ytterligare möjligheter, bl.a. SIL 0 DMI, nya funktioner i SV2.2 och SV3.0 som inte krävs i marken, krav på strömavtagaren för diesel- och batterifordon. Kommissionen är öppna för fler fall. UNISIG har önskat att hela Subset-034 skulle ingå, men det skulle betyda att vi bara får skraddarsydda ombordsystem och ingen industriell utrullning. Kommissionen är öppna att reflektera kring vissa skraddarsydda ombordsystem, t.ex. för höghastighetståg, godståg, regionaltåg, eller speciellt för lågtrafikerade linjer. Men inte för nationella lösningar, annars delas marknaden. Annars kommer RU att spelas ut av leverantörerna och läsas in mot en leverantör. Sedan så återstår ett arbete med att ta bort "överspecificerade" delar, vilket hanteras via ändringsbegäran (CR). Vi måste komma överens om att slimma ner de obligatoriska delarna och göra mer valbart. Slutligen återstår alltid möjligheten till undantag från TSD.

Kommissionen trodde att artikel 8 (om EU-finansiering) skulle vara okontroversiell, men det visade sig att de hade fel, den har skapat stor oro. De har nu ändrat så att elektroniska ställverk och kompatibla tågdetekteringssystem ingår, samt även ”bi-standard” ombordsystem.

För klass B-gränssnitt anser kommissionen att STM är det bästa sättet, men om det inte finns så måste specifikationerna göras tillgängliga, om bi-standard är enda lösningen.

Gällande tågdetekteringssystem så är kommissionens övergripande mål att undanröja hinder mot driftskompatibiliteten och göra så att fordon kan ”åka överallt”. Icke-kompatibla tågdetekteringssystem utgör ett stort hinder. Därför har kommissionen ändrat slutdatum för alla specialfall för icke-kompatibla tågdetekteringssystem till 2050. Men lagt till en ny skrivning i artikel 13.5 att man senast den 31 december 2027 ska utvärdera specialfall för tågdetekteringssystemen och se över slutdatum för att säkerställa att unionen och dess medlemsstater uppfyller målet att TSD-kompatibla fordon kan gå överallt i det europeiska järnvägsnätet, med enbart TSD-kompatibla tågdetekteringssystem.

I övrigt så har man ändrat så att ingen ETCS krävs på arbetsfordon om det inte krävs i området för användning.

En MS undrade hur översynen av tågdetekteringssystem 2027 är tänkt fungera? Kommissionen svarade att MS med icke-kompatibla tågdetekteringssystem till 21 december 2024 ska skicka in information till ERA via den angivna mallen. ERA ska göra en rapport för fortsatt diskussion i ett större forum om vad vi gör när vi känner till omfattningen av utmaningen. En MS ville ha en likriktning med kraven i TEN-T förordningen.

SE aviserade vår förvåning över ändringen från "P" till "T2" för SEs specialfall. Det innebär i så fall att Trafikverket nu måste starta ett utbyte av DC-spårledningarna som kan komma att kosta mellan 2-3 miljarder € (*anm. grov kostnadsuppskattning från Trafikverket som mottogs under sittande möte*). Dessutom har refererade "Subsets" ännu inte publicerats. Detta utgör hinder för SE att stödja förslaget.

Kommissionen svarade att tre "Subsets" saknas helt, men de är inte heller refererade eller står som reserverade i Tillägg A. För de "Subsets" som inte är klara kommer kommissionen att behöva återkomma till kommittén i slutet av året för att inkludera i TSD CCS. Vad gäller övriga Subsets, med undantag från gränssnitt FRMCS/GSM-R, så är texterna klara. Innehållet är helt överenskommet i arbetsgrupperna, vad som återstår är att kontrollera att korsreferenser och språk är korrekta och formellt fastställa dem. Det är samma sorts arbete som återstår för själva TSD:n efter röstningen. Ikraftträdandet av TSD CCS kommer att likriktas med tillgängligheten av fastställda "Subsets".

Vad avser deadline 2050 för SEs specialfall så föreslog kommissionen istället en ny kategori "T3", som innebär tidsbegränsat utan fastställd tidpunkt.

Det blev även en diskussion kring mallen för nationella genomförandeplaner (NIP) som ledde till mindre ändringar av texten.

Flera MS efterlyste en erfarenhetsåterföring kring processen för TSD-revideringen. Revideringen har präglats av många olika versioner, det är viktigt hur vi kan lära oss och göra processen bättre i framtiden.

Under torsdagen återupptogs förhandlingarna kring ett uppdaterat utkast av TSD CCS, återigen blev det långa diskussioner kring skrivningar i förslaget.

SE hade utanför mötet fört en sidodialog med kommissionen kring ändrade tidsramar för de svenska specialfallen för tågdetekteringssystem. Förutsatt att SE röstade ja till förslaget, kunde kommissionen motvilligt acceptera att

återinföra 'P' och samtidigt ändra skrivningar i skäl 18 och artikel 13.5 så att den utvärdering av specialfall för tågdetekteringssystem som ska ske 2027 inte har ett fördefinierat utfall. Istället syftar texten nu mer till att förbättra driftskompatibiliteten utifrån vad som är ekonomisk genomförbart. *(Anm. kommissionens ambition är fortsatt att på sikt fasa ut icke-kompatibla tågdetekteringssystem. I samband med att Trafikverket ska skicka in information om svenska spårledningssystem till ERA i enlighet med artikel 13 behöver man även genomföra en djupare analys av konsekvenser och kostnader.)*

Gällande "subsets" så menade kommissionen och ERA att det tekniska innehållet är färdigbehandlat av expertnivån, men att alla "subsets" ännu inte fastställts formellt då det återstår redaktionell granskning. De refererade versionerna av "subsets" kommer att vara fastställda då förordningen träder i kraft.

I dialog med regeringskansliet bedömdes att de formella hinder som SE identifierat i instruktionen kring avsaknaden av "subsets" i och med detta besked nu var undanröjda. SE kunde därför stödja förslaget förutsatt att ändringar genomfördes för de svenska specialfallen om tågdetektering.

Diskussionerna fortsatte sedan i ytterligare några timmar, ändringar som infördes i ett sista "room document" gjorde att de flesta hinder som MS aviserat undanröjdes.

Röstningen genomfördes där två MS röstade Nej, 5 MS avstod, 1 MS var frånvarande och övriga röstade Ja. SE röstade Ja till förslaget.

6.5 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

- 9852513 - Megapack - Act - ROOM doc for vote_20230330



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.

Artikel 6 innehåller instruktioner till byrån om framtida utveckling av järnvägsinfrastrukturregistret (RINF). Artikeln innehåller inga regler utan är snarare ett mandat till ERA. Aktuell förordning är inte korrekt legal kontext för ett sådant mandat, därför bör artikeln utgå ur förslaget. Kommissionens egna jurister har strukit liknande formuleringar om framtida utveckling av t.ex. digitala automatkoppel (DAC).

I förslaget har det tillkommit en ny artikel 7a i syfte att upprätta ett fristående dokument, ”ERA vocabulary”, för att beskriva datadefinitioner och presentation m.m. för parametrar i RINF.

Som stöd för förslaget hänvisas till artikel 4.8 i direktiv 2016/797 som anger att TSD:er kan hänvisa till standarder eller tekniska dokument där så är nödvändigt för att uppnå direktivets syfte. RINF är dock inte en TSD, varför förslaget inte kan anses falla under artikelns tillämpning.

Om, man mot förmodan skulle komma till en motsatt uppfattning, innebär det att detta tekniska dokument utgör del av det bindande regelverket. Således kan innehållet inte uppdateras och tillämpas automatiskt med sin nya lydelse utan att först ha blivit föremål för ett kommittéförfarande enligt artikel 51(1) i Direktiv (EU) 2016/797.

Handlingslinje

16. **SE kan** framföra att artikel 6 om framtida utveckling av järnvägsinfrastrukturregistret inte innehåller regler och bör därför utgå ur förslaget.
17. **SE kan** framföra att förslaget till artikel 7a i RINF-akten inte stöds av driftskompatibilitetsdirektivet åberopade artikel 4.8 samt att ifall artikeln trots allt antas att tillämpningen av det dokument som därpå upprättas utgör bindande innehåll till RINF och inte kan uppdateras och tillämpas utan att rättsakten måste ha antagits dessförinnan.
18. **SE kan** rösta Ja till förslaget.
19. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade mestadels redaktionella ändringar i akten. De få diskussioner som blev gällande ”Megapack” rörde främst bilagorna och i synnerhet RINF. Se agendapunkterna nedan för diskussion kring artiklar kopplat till respektive bilaga.

Röstning genomfördes mot slutet av mötet där samtliga närvarande MS röstade positivt.

6.5.1 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

- 9852513 - Megapack - Annex I - WAG - ROOM doc for vote



Bakgrund

Transportstyrelsen har medverkat i det fortlöpande WP-arbetet för TSD WAG8, bl.a. införs utrustning för urspåringsdetektering, DDD

⁸ 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

(”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.

Förlängning av det svenska specialfallet om varmgångsdetektorer (”Hot Axle Box Detectors”, HABD) i punkten 7.3.2.2 i TSD WAG till 2035 är införd i förslaget.

Handlingslinje

20. SE kan notera informationen.

Vad hände

Kommissionen gick igenom smärre ändringar i TSD WAG.

En MS hade frågor kring tekniska dokument och vägledningar kopplat till kombitransporter. ERA förtydligade att det tekniska dokumentet inte kommer att ersätta vägledningen.

6.5.2 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

- 9852513 - Megapack - Ann II - INF - ROOM doc for vote_20230330



Bakgrund

Revideringen av TSD INF⁹ innehåller flera mindre justeringar, men också tillägg avseende kombinerade transporter. Det senare tillägget består dels i

⁹ 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

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.

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 1150 mm och Stockholms lokaltrafik 580 mm). 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

21. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen redogjorde kort för redaktionella ändringar i TSD INF utan någon efterföljande diskussion.

6.5.3 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 05.3 - Megapack - Annex III - PRM – TCs



Bakgrund

Revideringen av TSD PRM¹⁰ 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 taktil 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

22. SE kan notera informationen.

Vad hände

Eftersom det inte skett några ändringar av TSD PRM så diskuterades inte denna agendapunkt.

6.5.4 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 05.4 - Megapack - Annex IV - ENE – TCs



¹⁰ 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 ENE¹¹ 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

23. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Eftersom det inte skett några ändringar av TSD ENE så diskuterades inte denna agendapunkt.

6.5.5 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

- 9852513 - Megapack - Ann V - LOC PAS - ROOM doc for vote_20230330



Bakgrund

Revideringen av TSD LOC&PAS¹² innebär bl.a. att tillämpningsområdet förtydligas gällande special-, arbets- och tvåvägsfordon, stängande av öppna

¹¹ 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

¹² 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

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 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 svenska specialfall, förlängningar enligt nedan är införda i 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 återmatningsspänning 17,5 kV istället för 18kV (U_{max2}) till 'T2' (2035). För hög återmatningsspänning 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) till 'T2' (2035).
Utbyte av kontaktledning sker succesivt, Trafikverket räknar med att hela nätet är TSD-kompatibelt 2045. Det är inte kritiskt för SE att förlänga specialfallet till 2045, kravet på 55N kommer ändå att finnas kvar via ruttkompatibilitetskontrollen.

Handlingslinje

24. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen redogjorde kort för ändringar, främst förtydliganden, rättningar av felaktigheter och redaktionella ändringar. Det blev inte någon efterföljande diskussion.

6.5.6 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 05.6 - Megapack - Annex VI - NOI – TCs



Bakgrund

Transportstyrelsen har vid sin granskning av utkastet till nytt innehåll av TSD NOI¹³ 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

25. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Några MS hade frågor och en MS framförde även önskemål om ändringar som möjliggör att kräva tillämpning av TSD NOI på hela nätet, men det resulterade inte i några ändringar.

¹³ 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

6.5.7 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

- 9852513 - Megapack - Ann VII - RINF - ROOM doc for vote_20230330



Bakgrund

Förordningen som reglerar järnvägsinfrastrukturregistret (RINF)¹⁴ 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.

Sedan förra RISC-mötet har ett antal nya parametrar tillkommit. Även datarepresentation för parametrarna har brutits ut till en separat ”ERA-vokabulär” som byrån får i uppgift att upprätta enligt den nya artikeln 7a, se vidare under agendapunkt 6.5 ovan.

Transportstyrelsen har inga övriga synpunkter på utkastet.

Handlingslinje

26. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade ändringar i RINF-förordningen. Vissa parametrar har kontrollerats och ändrats. ”ERA vokabulär” med datarepresentationen har brutits ut och kommer att hanteras via en ändringshanteringsprocess, vilket skapar bättre förutsättningar för att hantera utveckling över tid.

Det var frågor bl.a. kring hur RINF hanterar framtida ändringar i infrastrukturen och även datum för ERTMS-införande via RINF. ERA svarade att det redan idag finns möjlighet att ange ett giltighetsdatum i

¹⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/777 av den 16 maj 2019 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur och om upphävande av genomförandebeslut 2014/880/EU, EUT L 139I , 27.5.2019, s. 312–355

framtiden, men att detta måste utvecklas ytterligare så att man kan ange perioder för giltighetstid. ERA skulle via ett bilateralt möte med berörd MS beskriva hur och var man dokumenterar beslutade datum för ERTMS-införande.

SE framförde att vi, på samma grunder som för TSD OPE, inte gillar artikel 6 om framtida utveckling av RINF. Vi förstår syftet med artikel 7a, men referens till art. 4(8) är otydlig eftersom den gäller för TSD:er, vilket RINF-förordningen inte är. SE betonade även att uppdatering av bindande reglering måste hanteras via kommittén.

Kommissionen menade det låg i sakens natur för tekniska dokument, så fort de refereras till från en akt så blir de tvingande och en del av akten. Mellanliggande uppdateringar av det tekniska dokumentet får tillämpas på frivillig basis, men det är bara krav i akten som är bindande. Vid en kommande uppdatering uppdateras referensen, förfarandet finns beskrivet i ERA-förordningen. För att uppdateringar av tekniska dokument ska vara tvingande så måste det ske via en uppdatering av akten.

Kommissionen konstaterade att sista stycket i artikel 7a var överflödigt eftersom det redan finns en första utgåva av ”ERA vokabulär”, meningen utgick därför.

6.6 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

- 8582985 - ERATV - Act- v2 (for vote)_ROOM doc
- 8582985 - ERATV - Annex- v3 (for vote)_ROOM doc



Bakgrund

ERATV-förordningen¹⁵, 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

27. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen hade endast rättat några redaktionella felaktigheter i akten.

Röstning genomfördes mot slutet av mötet där samtliga närvarande MS röstade positivt.

~~6.7 Draft Commission Implementing Regulation establishing a common form for rail passengers' reimbursement and compensation requests for delays, missed connections and cancellations of rail services in accordance with Regulation (EU) 2021/782 of the European Parliament and of the Council – presentation by the Commission.~~

Dokument

- ~~Inget dokument tillgängligt~~

Bakgrund

Anm. agendapunkten utgår. Kommissionen har kommit fram till att varken SERAC- eller RISC-kommittén kan användas för att anta denna genomförandeförordning. Istället kommer en ny kommitté att skapas.

¹⁵ 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

Artiklarna 18.6 och 19.5 i tågpassagerarförordningen¹⁶ anger att kommissionen senast den 7 juni 2023 via genomförandeakter ska fastställa gemensamma formulär för begäranden om återbetalning och ersättning enligt förordningen. De gemensamma formulären ska fastställas i ett format som är tillgängligt för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet.

Syftet med gemensamma formulär är att underlätta för tågresenärer att begära återbetalning eller ersättning i händelse av förseningar eller inställda tåg. Passagerare kommer att ha rätt att lämna in sina förfrågningar till järnvägsföretag, biljettförsäljare eller researrangörer genom att använda dessa formulär. Samtidigt kan ett ersättningsanspråk från en resenärer inte avslås mot bakgrund av att resenärerna inte har använt denna blankett.

Artikel 38 i förordningen anger att kommissionen i förordningens syfte ska biträdas av en kommitté, men det anges dock inte vilken kommitté. Utifrån innehållet och tidsfristen har RISC-kommittén bedömts som mest lämplig.

Handlingslinje

~~28. SE kan notera informationen.~~

Vad hände

...

6.8 AOB

Dokument

- Inget dokument tillgängligt

Handlingslinje

29. SE kan notera informationen.

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer

Vad hände

Inga övriga frågor diskuterades.

6.9 Next RISC meeting: 21-22 June 2023 (subject to meeting room availability)

Dokument

- Inget dokument tillgängligt

Handlingslinje

30. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Nästa RISC-möte är 21-22 juni 2023.

Kommissionen informerade att årsbudgeten för ersättning ("reimbursement") till MS representanter i kommittén är slut, därför kommer resterande möten under året att hållas online. Kommissionen beklagade detta och skulle undersöka förutsättningarna för att ha fysiska möten utan ersättning.

Vid kommande möten kommer det bl.a. att diskuteras erfarenhetsåterföring och "lessons learned" inför nästa TSD-revidering. Tvåstegsprocessen där ERA, tillsammans med tekniska experter, först tar fram en rekommendation som sedan ligger till grund för kommissionens fortsatta diskussion innebär en komplexitet. Det är oundvikligt att MS, och även sektorn, har möjlighet att påverka om de inte är nöjda med utfallet från de tekniska diskussionerna. Det är därför som TSD-texterna skiljer sig åt från ERAs rekommendation. Nivån, omfattningen och komplexiteten är extremt svår att hantera. Det är 100-tals sidor med korsreferenser med både förutsedda och oförutsedda konsekvenser vid ändringar. Vi måste reflektera kring om vi hanterar detaljkrav på en korrekt nivå, eller om de istället ska ligga i standarder eller "subsets". Vi måste även se till att det inte skapar ytterligare problem för de som ska bygga eller driva järnväg utifrån TSD:erna. Bördan med nya godkännanden vid ändringar, även NoBo och AsBo, ERA som godkännandemyndighet, NSA och i vissa fall även kontroller hos IM är en flerlayersprocess som försvårar och ökar kostnader.

Det finns även andra agendapunkter, t.ex. TAP och TAF, erfarenheter från tågolyckan i Grekland och revidering av lokförardirektivet.

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

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 agendapunkt 6.5.2.

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. Konsekvenser av den sent tillkomna ändringen av SE:s specialfall för tågdetekteringssystem i punkt 7.7.2.6 från 'P' (permanent) till 'T2' (2050) har ännu inte hunnit analyserats. Förslaget medför ett utbyte av likströmsspårledningar i hela Sverige till 2050, vilket sannolikt får stora konsekvenser för Trafikverkets budget och investeringsplan (se agendapunkt 6.4).

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): -