



**Infrastrukturdepartementet**

*I/TM*

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

**Rapport från möte 93 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg, RISC#93**

Kommitténs rättsakter:	Förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå 2016/796, Driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797/EU, direktivet (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet, Lokförardirektivet 2007/59/EG
Tid/Plats:	16 november 10:00-14:00, 15:00-17:00 17 november 10:00-14:00 Webex (distansmöte)
Svenska representanter:	Robert Hellström, Transportstyrelsen Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

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

### **Rättslig grund och beslutsförfarande**

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

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

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

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

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

### **Bakgrund och beredningsläge**

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

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

### Frågor för beslut

Vid detta möte kommer röstning att ske under agendapunkterna 4 och 5. Övriga frågor på agendan tas enbart upp för information och diskussion. *Anm. agendan ändrades efter beredning av instruktionen så att tidigare agendapunkt 4 utgick.*

### Agenda för mötet

#### 1 Adoption of the agenda

Dokument

- Item 01 - AG93EN01 - Draft agenda-RISC-16-17 November 2021
- Item 01 - AG93EN03 - Draft agenda



Handlingslinje

1. **SE kan** begära att agendapunkterna 4 och 5 bordläggs till nästa kommittémöte, alternativt röstas via skriftligt förfarande vid senare tillfälle, eftersom MS inte fått del av underlag i tid för att möjliggöra analys och förankring av frågorna.
2. **SE kan** påtala att nuvarande situation med sena leveranser av beslutsdokument är ohållbar för MS och efterlysa att uppsatta tidsramar i arbetsordningen ("Rules of Procedure") fortsättningsvis följs.
3. **SE kan** därutöver signalera att det även är viktigt att presentationer och annat mötesunderlag delges MS i god tid och att man är öppna för diskussion om att i arbetsordningen tydliggöra tidsramar för utskick av sådan dokumentation.
4. **SE kan** i övrigt acceptera agendan.

Vad hände

Ordförande öppnade mötet och hälsade välkommen. Han konstaterade att det var bra att vi beslutat om ett virtuellt möte, i Bryssel går de på grund av ökad smittspridning troligen tillbaka till distansarbete inom kort. Ordförande gick därefter kortfattat igenom den uppdaterade agendan som skickades ut kort inpå mötet.

SE föreslog att agendapunkt 4 skulle bordläggas eller röstas via skriftlig förfarande efter mötet eftersom handlingarna inte skickats ut i tid i enlighet med arbetsordningen ("Rules of Procedure", RoP). Som representanter för MS har vi krav på koordinering internt inom myndigheten, med andra myndigheter, sektorn och berörda departement. De flesta handlingarna skickades ut kort inpå mötet. Detta är inte ett exceptionellt fall som gör att kommissionen kan skicka ut handlingar med så kort framförhållning. Denna hantering kan inte fortsätta, vi får inte förutsättningar att analysera och formulera en svensk ståndpunkt.

Kommissionen avbröt inlägget och menade att de följt RoP för alla dokument utom undantagen från TSD (*anm. agendapunk 4.1 och 4.2*). För presentationer och andra dokument gäller en vecka före mötet. Även kommissionen har interna processer att följa för hantering av dokument. De känner till att det var helgdagar i flera MS under förra veckan, men det är många heldagar i EU, så det är inte något de kan ta hänsyn till. Kommissionen ville höra med BE och FR om det är möjligt att rösta via skriftligt förfarande, frågorna har även diskuterat tidigare i kommittén. Om det är möjligt att skjuta upp så kan vi göra det, men övriga dokument skickades ut i tid.

BE hade p.g.a. sena dokumentleveranser och helgdagar inte fått några instruktioner från ministeriet, så de hade inte heller möjlighet att rösta. De stödjer SE att skjuta upp till skriftligt förfarande, i annat fall måste de avstå från att rösta.

FR höll med om att dokumenten var sena, men att undantaget är viktigt för sökanden. De vill om möjligt rösta, de har skickat ett par förslag på ändringar, vilket även IT gjort. Från FR sida är de redo att rösta.

SE påpekade att det även är viktigt att presentationer och annat mötesunderlag delges MS i god tid och att vi borde ha en diskussion om att tydliggöra tidsramar för utskick av sådan dokumentation i arbetsordningen. För att möjliggöra bra diskussioner vid mötet är det nödvändigt att få även presentation i god tid så att vi hinner få input från våra experter.

Kommissionen menade att RoP är en standardarbetsordning som gäller för alla kommittéer. Även de har liknande problem internt, det är en balans mellan att få ut dokument i tid och att informationen hinner bli inaktuell. De flesta punkterna på agendan är inte nya, så vi borde ändå kunna ha en bra diskussion. De försöker få ut dokument i tid, men att det inte alltid är så lätt. De förstår att vi inte kan vara så insatta som vi vill vara i alla ämnen.

SE föreslog att ha RoP som en punkt på agendan till nästa möte. För att ha en mera formell och dokumenterad diskussion, där vi även hinner förbereda oss. SE förstår att även kommissionen kan ha problem, men vi vill inte ärva deras problem, det räcker med våra interna koordineringsproblem. Det är viktigt att vi har en gemensam kunskapsnivå om frågorna vi diskuterar. SE efterlyste därför en diskussion om tidsramar i RoP.

Kommissionen var inte beredd att lägga frågan om arbetsordningen på agendan. De måste först kontrollera internt om vi ens får ändra i RoP. De antas förvisso av kommittén, men det är inte säkert vi får ändra innehållet. De ser inte heller att några andra MS har liknande problem med RoP som SE.

## **2 Adoption of the minutes of the 91st meeting held on 1-2 July 2021**

Dokument

- *PV91EN01\_draft*



Handlingslinje

1. **SE kan** återigen efterlysa att mötesanteckningar fortsättningsvis måste skickas ut i god tid före mötet så att MS har möjlighet att granska och kommentera dessa.
2. **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.
3. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Mötesanteckningar accepterades med inskickade kommentarer.

### 3 Adoption of the minutes of the 92nd meeting held on 16 September 2021

Dokument

- *PV92ENo1\_draft*



Handlingslinje

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

Vad hände

Mötesanteckningar accepterades med inskickade kommentarer.

~~4 — **Commission Decision repealing Commission Decision 1999/569/EC of 28 July 1999 on the basic parameters for the command and control and signalling subsystem relating to the trans-European high-speed rail system.**~~

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

~~Radiokommunikation inom järnvägen sker idag via en vidareutveckling av GSM-standarden som kallas GSM-R. GSM-R kommer på sikt att ersättas av FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) som är det framtida radiokommunikationssystemet för järnväg.~~

~~Kommissionens genomförandebeslut 2021/1730<sup>1</sup> från den 28 september i år reglerar spektrum för både GSM-R och FRMCS och ersätter~~

---

<sup>1</sup> Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/1730 av den 28 september 2021 om harmoniserad användning av de parade frekvensbanden 874,4–880,0 MHz och 919,4–925,0 MHz och av det oparade frekvensbandet 1900–1910 MHz för mobil radio för järnväg.

~~innehåll i beslut 1999/569/EG<sup>2</sup> som reglerar frekvenser för GSM-R och Eurobaliser.~~

~~Eftersom det är olika beslutsgrunder var det dock inte möjligt lägga in ett upphävande av beslut 1999/569/EG i spektrumbeslutet 2021/1730. Beslut om upphävande måste därför fattas av RISC-kommittén.~~

~~Handlingslinje~~

- ~~6. SE bör, p.g.a. att besluts- och andra underlagsdokument inte är tillgängliga, avstå från att rösta om frågan inte bordläggs samt i förekommande fall ange skälet för sitt handlings sätt i en protokollsanteckning.~~
- ~~7. SE kan notera informationen.~~

~~Vad hände~~

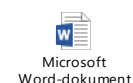
~~Agendapunkten utgick i en uppdaterad agenda som skickades ut kort in på mötet.~~

#### **4 Commission Implementing Decisions on derogations:**

##### **4.1 Commission Implementing Decision accepting a request submitted by Belgium pursuant to Article 7(4) of Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council to not apply temporarily point 7.4.1 of Commission Regulation (EU) 2016/919, in part of the Belgian rail network (DC2021-BE-01)**

Dokument

- *Item 04.1 - DV42EN01 - Derogation CCS TSI - BE - Act*
- *Item 04.1 - DV42EN01 - Derogation CCS TSI - BE - Annex*



Bakgrund

Troligtvis en Belgisk undantagsansökan från TSD CCS för att installera klass B-system MEMOR/Crocodile på del av TEN-nätet.

Handlingslinje

- 8. SE bör, p.g.a. att besluts- och andra underlagsdokument inte är tillgängliga, avstå från att rösta om frågan inte bordläggs samt i

---

<sup>2</sup> Kommissionens beslut 1999/569/EG av den 28 juli 1999 om grundparametrarna för delsystem tågstyrning för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg

förekommande fall ange skälet för sitt handlings sätt i en protokollsanteckning.

9. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

I samband med migrering till ETCS sker först ett utbyte av ställverken. Under övergångsperioden till dess att ETCS installeras vill BE använda klass B-systemet TBL<sub>1+</sub> istället för klass B-systemet Memor/Crocodile.

Kommissionen presenterade innehållet i beslutet.

BE påtalade att det felaktigt anges TLB<sub>1+</sub> i beslutet, den korrekta benämningen är TBL<sub>1+</sub>.

SE menade att referensen till artikel 7.1.4 är felaktig, grunden för undantaget är artikel 7.1.c.

Kommissionen menade att man alltid gjort på detta sätt och att deras jurister ansåg att detta var korrekt, men att de skulle titta på det igen.

En grannstat till BE stöttade beslutet, men menade att beslutet inte får innebära restriktioner för fordon från andra MS.

Kommissionen påpekade att undantaget söks för att möjliggöra ett kostnadseffektivt införande av ERTMS. Det finns åtgärder i beslutet för att inte utestänga fordon, men fordonen måste ha klass B-systemet.

BE förklarade att linjer som uppgraderas till ERTMS måste byta ut ställverken. Efter att ställverken uppdateras sätter man inte tillbaka Memor/Crocodile, bara TBL. Efter ca 6 månader installeras sedan ETCS. Det finns ett beslut om att inte installera nya Crocodile. Alla fordon som idag åker i BE har TBL<sub>1+</sub>. Om det blir problem för nya fordon får det bli en diskussion med berörda MS. Innan de tar bort Crocodile på en specifik linje kommer Infrabel (*anm. BEs statliga infrastrukturförvaltare*) att kontakta alla järnvägsföretag för att säkerställa att det inte får någon påverka för deras verksamhet.

En MS menade att ställverk inte är en del av TSD och att detta borde kunna göras utan undantag. Sträckan är idag utrustad med klass B-systemet Memor/Crocodile som utgått, därför installerar man istället TBL<sub>1+</sub>. Men TBL<sub>1+</sub> är ett godkänt klass B-system och kravet på ERTMS finns i den Europeiska genomförandeplanen, det finns därför inget behov av undantag.

BE replikerade att TBL<sub>1+</sub> bara är godkänt klass B-system utanför TEN-T, detta undantag avser TEN-T-linjer. Annars har de rätt. Om TBL<sub>1+</sub> hade varit klass B på TEN-linjer hade det inte funnits behov av undantag.



En MS undrade om skillnaden mellan systemen.

BE svarade att TBL+ mera avancerat och säkrare. Crocodile ger bara en varning medan TBL<sub>1</sub>+ stoppar fordon om de passerar en röd signal.

BEs sista budskap var att undantaget inte ändrar något. I BE utrustas allt fler linjer med ETCS, gränsövergångar mot NL och LU har redan ETCS. Belgisk lag kräver att Crocodile tas bort och det är inte tillåtet att åka med Crocodile på ETCS-linjer, så inget förändras.

Röstning kommer att genomföras via skriftligt förfarande.

**4.2 Commission Implementing Decision accepting a request submitted by France pursuant to Article 7(4) of Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council to not apply temporarily point 7.4.2.4 of Commission Regulation (EU) 2016/919 for a fleet of freight locomotives doing cross-border services.**

Dokument

- *Item 04.2 - DV43EN02 - Derogation CCS TSI - France - Act - TCS*
- *Item 04.2 - DV43EN01 - Derogation CCS TSI - France - Annex*



Bakgrund

Fransk undantagsansökan från TSD Trafikstyrning och signalering 2016/919 för 105 st Traxxlok (E494 variant M och E494LM variant M).

Undantag från kravet att installera ETCS-ombordssystem begärs för att kunna utöka fordonens område för användning mellan den italienska gränsen och stationen Modane-Fourneaux i Frankrike. Fordonen är idag utrustade med italienskt klass B-system. Samtliga fordon i flottan kommer att utrustas med ETCS Baseline 3 och godkännas till första kvartalet 2024.

Utan undantag från TSD uppstår kostnader på 25,7 M€, vilket hotar projektets lönsamhet i enlighet med kriterierna för undantag enligt artikel 7.1c i direktiv 2016/797.

Handlingslinje

10. **SE bör**, p.g.a. att besluts- och andra underlagsdokument inte är tillgängliga, avstå från att rösta om frågan inte bordläggs samt i förekommande fall ange skälet för sitt handlings sätt i en protokollsanteckning.
11. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att ansökan omfattar 105 fordon från IT. Fordonen ska utöka sitt område för användning till en gränsstation i FR, dock inte den första gränsstationen utan den andra. Aktuell stationen omfattas därför inte av avtal om gränsstation och kräver därför godkännande och ett undantag från TSD.

Kommissionen har mottagit kommentarer och förslag på rättningar från FR och IT, vilka har arbetats in i texten.

Kommissionen konstaterade att alla verkar nöjda med texten, men att de återkommer med en skriftlig omröstning.

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

Dokument

- *Item 05 - ERA for RISC93 2021 11 16*



Bakgrund

Sedvanlig presentation från kommissionen och byrån om senaste utvecklingen inom järnvägsområdet, t.ex. information om aktuella regelarbeten samt statistik från ERA om ärendeflöden och handläggningstider.

Handlingslinje

12. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att avgiftsförordningen som röstades efter senaste RISC-mötet nu är antagen. Akten publicerade den 3 november och träder i kraft den 23 november.

Vidare informerade kommissionen att det via järnvägsåret, "Fit for 55" och ett koldioxidneutralt EU till 2050 blivit ett nytt fokus på järnväg, passagerartrafik och långdistanstrafik. Kommissionen arbetar med en åtgärdsplan som ska adressera långdistanstrafik. Det är i ett första skede inte ett lagförslag, utan belyser de områden som måste åtgärdas. Planen kommer att presenteras i slutet av året och består dels av tekniska områden, men även marknadsaspekter. Det pågår just nu intern konsultation och planen kommer att diskuteras med intressenter vid kommande RISC-möte. Eventuellt krävs utveckling i TSD, eller ett större tryck på upprepning av nationella regler. Detta

var bara en förvarning att kommissionen vill ha en diskussion med oss i början av nästa år.

Inom marknadsenheten pågår revidering av godskorridorer och processen för kapacitetstildelning. Där inte alltid att linjer som ingår i godskorridorer är en del av TEN, detta kommer att rättas upp. Det pågår även en översyn av regler för kapacitetstilldelning för att stärka korridorerna. Parallellt pågår arbete med kombitransporter och TTR, något som våra marknadskollegor känner väl till, och som är viktigt. I framtiden kommer även nyheter ut från partnerskapet Europe's Rail som stödjer utveckling av godstrafik.

Förslag från kommissionen att revidera TEN-T-förordningen, ett trafikslagsövergripande arbete för att säkerställa grön energi och vätgas. Syftet är att alla trafikslag ska vara så hållbara som möjligt, men att man kan dra nytta mellan trafikslag. Revidering av TEN-T adresserar alla de problemen. Förslaget åtföljs av ett "Commission Staff Working Document" med målsättningar och som förklarar bakgrunden till ändring av omfattningen. Man tittar även på att utöka till bl.a. Västra Balkan. En rapport för 2018-2019 gällande implementering av TEN-T indikerar även anledningen till vissa av ändringarna i vägledningen för TEN-T. Rapporten kommer under nästa månad. Kommer att påverka även arbetet i RISC.

ERA presenterade statistik för ärenden och handläggningstider, samt brister som återfinns i godkännandearbena. Endast 41% av ansökningarna är utan fel, vilket ERA ser som problematiskt. De känner till tankar från MS och sektorn om att förenkla fordonsgodkännande i enlighet med godkänt typ genom att tillåta trafik i 6v och ge sökanden möjlighet att komplettera en ansökan. ERA anser att det är extremt problematiskt att ge en sådan "blank check" till järnvägsföretagen som levererar ansökningar med dålig kvalitet. ERA har diskuterat med sökanden om att starta ett kvalitetsprogram. Även "bra" sökanden levererar ibland dåliga ansökningar. ERA anser att vi måste få upp kvaliteten, 60% underkända ansökningar är inte acceptabelt.

ERA informerade vidare om "Rail Safety Days" som genomfördes i Porto och om preliminära resultat från enkäten om säkerhetskultur ("European Rail Safety Climate Survey") med över 46 500 svar, se presentation.

Kommissionen tycker det är irriterande med så många felaktiga ansökningar och ser ett behov av utbildningsinsatser för sektorn, vilket vi återkommer till imorgon med exempel från FR (se agendapunkt 12).

## 6 TSI's revision package 2022: update – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 06 - RISC presentation - TSI revision*



Bakgrund

Tekniska Specifikationer för Driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem (TSD) ska uppdateras under 2022. Revidering ska via digitalisering och innovationer bana vägen för ett klimatneutralt EU, öka järnvägens energieffektivitet och ta bort hinder för överflytt av transporter till järnväg.

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

Presentation från kommissionen om status för arbetet

Handlingslinje

13. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade status för arbetet med revidering av TSD. Utfall från olika "Topical Working Groups", pågående arbete med TSD CCS och TSD TAP/TAF, bl.a. harmoniserade krav mellan fordon och fasta installationer, DDD ("Derailment Detection Devices") i TSD LOC&PAS och TSD WAG, nya övergångsbestämmelser, nytt dokument för kodifiering av kombitransporter, reviderade standarder etc., se presentation.

För TSD CCS föreslås ett antal nya funktioner, bl.a. ATO ("Automatic Train Operation"), ETCS Systemversion 3, gränssnitt mot framtida tågradio FRMCS ("Future Railway Mobile Communication System", fullständiga specifikationer förväntas 2025) och modulär ombordarkitektur.

En stor MS kommenterade gällande ETCS systemversion 3.0, som innehåller inkompatibla ändringar, att deras första analys visar på negativ påverkan för pågående projekt med BL3 ETCS Limited Supervision. Gällande deadlines för TAF/TAP, utifrån förordningen om passagerares rättigheter (PRR), som är juni 2023 för de som inte

tagit fram en genomförandeplan. Denna tidplan är omöjlig att genomföra, hur strikta är kommissionen gällande denna deadline?

Kommissionen svarade att ändringarna i systemversion är tänk att hantera problem i bl.a. DE och CH. Det är meningen att vara till hjälp, men det skapar även vissa problem. Diskussioner om hur denna CR ska hanteras är en fråga som upptar mycket av arbetsgruppens tid.

TSD TAP/TAF krävs för att stödja implementering PRR, det är därför man vill införa till deadline 2023.

En annan stor MS är särskilt intresserad av övergångsbestämmelserna. De får bra rapporter från sina experter, men förstår att det återstår diskussioner om C<sub>3</sub>-kraven (dvs sådana som har retroaktiv verkan). De önskade även ett förtydligande om det planeras en redaktionell grupp även för CCS? För att säkerställa överensstämmelse med övriga TSD.

ERA svarade att de hanterar gränssnitt mellan CCS och andra TSD internt hos ERA. Ändringar analyseras av TWG ARCHI, vilken är länken mellan rullande material och CCS, och även i ERAs "Core Team". TWG EDIT är specifikt för alla andra än TSD CCS och TSD TAP/TAF.

Kommissionen återkom till att revideringen av TSD TAP även implementerar nya krav från PRR i TSD som ger det tekniska stödet för informationsflöden. PRR trädde i kraft 2020, med tre års genomförande. Alla aktörer överväger redan hur man ska uppfylla kraven, så tre år är inte för kort tid för att göra tekniska justeringar för att uppdatera informationsflöden. Kraven är redan beslutade i PRR, TSD TAP anger bara de tekniska detaljerna.

En MS menade 2022-paketet är rätt tillfälle att inkludera principer i TSD OPE som inte finns i nuvarande version. Bättre harmonisering skulle underlätta upprepning av nationella regler. De har redan diskuterat frågan med ERA och anser att Tillägg B borde inkluderas i texten för TSD OPE. Andra regler borde utgå från dessa, alternativt så borde det vara det första tillägget, d.v.s. byta ordning på nuvarande Tillägg A och B.

Kommissionen är positiv till att förbättra TSD OPE, man att de i så fall måste skicka in en ändringsbegäran, det är sättet man formaliserar sin input.

Samma MS replikerade att de tror att detta redan är gjort, men de lovade att kontrollerar detta, annars görs det så snart som möjligt.

Kommissionen menade att det blir särskilt viktigt att hålla TSD OPE uppdaterade när vi introducerar reviderade TSD, men det tror inte att

allt kan ingå i 2022-paketet. Om det inte hinns med under nästa år så får man se över ett nytt datum.

En MS hade flera frågor, första gällande den ekonomiska analysen för TSD-revideringen och ETCS Baseline 4. De ville veta status för den ekonomisk analys och när den kommer att diskuteras med MS. Kommissionen nämnde tidigare att de tittade på kapacitetstilldelningsprocessen. De anser att det är viktigt med balans mellan säkerhet och kapacitet på nätverket. TSD<sub>2022</sub> är ambitiöst, med många felrättningar, men det är även många förbättringar som inte tas med i 2022-paketet p.g.a. resurssituationen. De undrade om planeringen verkligen är rimlig?

Ordförande menade att TSD-paketet är något som arbetats med under flera år. Många av ändringarna aviserades redan för 5-6 år sedan. Det är ett ambitiöst arbete, men ERA har lagt ner mycket tid för att leverera, även leveranser från S2R och UIC. Det är därför kommissionen löpande rapporterar om status. För DAC återstår timingproblem, men dessa är separerat från övriga ändringar. Omfattningen diskuterades i januari förra året, mycket jobb har gjorts tillsammans med ERA och RISC och diskussioner om vilka ändringar som skulle vara med och vad ERA hade resurser till, bl.a. så kallade "Game Changers" för CCS, som flaggats för i flera år. De har även försökt hantera övriga ändringar, men allt är inte möjligt.

Gällande balans mellan säkerhet och kapacitet, så måste järnvägen vara säker, samtidigt som man maximerar kapacitet. Många ändringar inom TSD CCS syftar just till att öka kapacitet. De vill gå mot ETCS L<sub>3</sub> och även "hybrid L<sub>3</sub>". Kapacitetshantering föreslås av marknadskollegorna, utifrån tillämpning av SERA-direktivet pågår en revideringsprocess. Bortom TSD<sub>2022</sub> tittar kommissionen på arbete inom partnerskapet Europe's Rail med att ta fram mera integrerade trafikstyrningslösningar som kan inkluderas i TSD i framtiden. Troligen runt 2025, om specifikationer är klara. ETCS BL<sub>4</sub>, eller för att förvirra, specifikation 3, är känsligt men nödvändigt för att hantera utifrån hur CH och DE planerar att implementera ETCS. Innan de går vidare måste man adressera konsekvenser och se vem som står för kostnader. Men detta har inte gjorts ännu, så det finns ingen klar bild över hur man går vidare.

Gällande ETCS Baseline 4/systemversion 3, och även hela TSD-paketet, så presenterades i mars en reviderad tidplan och omfattning utifrån diskussion mellan kommissionen och ERA. De är övertygade att innehållet i paketet är möjligt att leverera. Det görs en övergripande ekonomisk analys som åtföljer rekommendationen och

även detaljerade analyser för vissa ändringar, beroende på omfattningen av ändringen.

### *DAC*

Kommissionen gick vidare i presentationen och presenterade status för arbetet med nytt automatkoppel ("Digital Automatic Coupler", DAC) som sker i en TWG koordinerad av ERA. De arbetar tillsammans med EDDP ("European DAC Delivery Programme") under Shift2Rail (S2R), i framtiden under Europe's Rail.

Det finns två arbetsströmmar, en för vagnar och en för lok. Arbetet är långt framskridet vad gäller mekaniska och pneumatiska delar, arbetet med kommunikations- och elektroniskt gränssnitt har inte startat. I september nåddes en milsten då man utifrån en öppen process valde att gå vidare med Scharfenbergs lösning för digitalt automatkoppel. Arbetet är dock inte så långt framme att det kan inkluderas i 2022-paktet. Det återstår diskussioner om övergångsregler och man måste definiera en deadline. Det är ännu oklart om det blir en hybridlösning eller bara DAC, eller båda? Ernst & Young arbetar med en kostnads-/nyttoanalys som även är kopplad till konsekvensanalysen. Insamling av data har visat sig mera komplicerat än förväntat.

Utkast till specifikationer förväntas under 2022. Efter 2022 inleds två års testning och tid för att färdigställa specifikationer. Efteråt sker en "big-bang deployment", måste ske så fort som möjligt för att minimera tiden för övergång. I princip ska DAC vara funktionellt från dag ett.

Ordförande menade att övergången måste ske väldigt snabbt, under ett par år. Det blir svårt både ekonomiskt och praktiskt att ha två parallella system. DAC är viktigt för framtiden för vagnslastsystemet. Kommissionen konstaterade att verkar finnas vissa förväntningar kring EU-finansiering, men så kan inte vara fallet. De kommer att använda CEF i begränsad omfattning, men det måste finnas ett "business case" för DAC så att järnvägsföretagen själva eller MS väljer att finansiera. EU har inte budget för att finansiera utrullningen, bara så att vi känner till förutsättningarna.

En MS med Iberisk spårvidd undrade om DAC även kommer att omfatta andra spårvidder till 2022?

Ordförande var frågande varför det skulle krävas några separata specifikationer. En annan representant för kommissionen bekräftade att Iberisk spårvidd ingår i specifikationer och kostnads-/nyttoanalysen, DAC omfattar alla spårvidder.

En stor MS var oroad över den stressade tidplanen för DAC och uttryckte även oro kring finansiering och industriellt införande. Det är bra om konsekvensanalysen kan hantera detta.

Kommissionen förstår till fullo oron kring tidsplanen, men om vi ska göra detta måste det göras fort. Det är viktigt för att skapa en framtida roll för järnvägen. Scharfenberglösningen definierar de mekaniska delarna, men el/kommunikation kvarstår. Vi måste även säkerställa att resultatet är tillräckligt testat. Det finns idag många problem med kompositbromsblock för att vi inte testade tillräckligt innan, vi måste undvika liknande problem med DAC, och måste därför ha en period för större tester. Kommissionen vill vara transparent kring arbetet för att kunna hålla tidsplanen, men de är medvetna om svårigheterna. De förstår att de måste vara öppna för ändringar om det visar sig att de är förambitiösa, men de vill hålla ambitionen uppe.

### **FRMCS**

Kommissionen informerade att FRMCS utvecklas av ett konsortium koordinerat av S2R. Första slutsatserna väntas i slutet av 2021, med en första rapport från ETSI 31 december. I 2022-paketet är fokus på att göra ETSC förberett för FRMCS för att förenkla övergången. Det pågår en översyn av GSM-R krav och nya krav för FRMCS i TSD CCS.

Kommissionen har beslutat om spektrum för tågradio (RMR)<sup>3</sup>, beslutet inkluderar både GSM-R och FRMCS. Det finns nu 21,2 MHz tillgängligt för tågradio, men det betyder inte att man bara ska använda de banden. Kommissionen uppmuntrar även användning av publika nät och hybridsystem när det är möjligt. CCS WP arbetar med att inkludera FRMCS i texten i TSD CCS.

Migreringen till FRMCS och att byta ut GSM-R är ett stort projekt. Det är viktigt för användare, infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och MS hur man gör denna komplicerade och långa migrering, det är viktigt med en strategi. Det är även viktigt med synlighet, just nu finns en brist på information om MS och infrastrukturförvaltarnas planer, vilket får påverkan för ombordbaserad FRMCS. Det finns flera möjliga scenarion; ett klassiskt där infrastrukturförvaltaren äger och förvaltar GSM-R, blir det samma för FRMCS? eller kommersiella lösningar? eller hybridlösningar? Det är viktigt för MS att planera övergången. Kommissionen kommer att skicka ut mail med frågor om

---

<sup>3</sup> Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/1730 av den 28 september 2021 om harmoniserad användning av de parade frekvensbanden 874,4–880,0 MHz och 919,4–925,0 MHz och av det oparade frekvensbandet 1 900–1 910 MHz för mobil radio för järnväg



bl.a. implementering av GSM-R, nuvarande täckning, planer för utökning av GSM-R med GPRS för ETSC/ATO? Sluttidpunkt för användning av GSM-R? Scenarion för FRMCS, vilka typer av nätverk? Hybrid? Publika operatörer? Timing? Vilken strategi, trackside och ombord parallellt, eller ett stegvist införande av FRMCS och avveckling av GSM-R. 4-5 år är en kort period för denna typ av infrastruktur och det är även användbart för kommissionens fortsatta planering.

Fullständiga FRMCS-specifikationerna beräknas vara inkluderade i TSD CCS 2025 eller som ett tekniskt utlåtande.

Ordförande summerade att de vill veta hur MS planerar migreringen. Vi ska vara medvetna om att krävs koordinering inom EU, det är inte fritt fram för alla, en snabb men samordnad övergång. I TSD2022 kommer GSM-R fortsatt vars möjligt, men inkluderar gränssnitt som möjliggör FRMCS, så att FRMCS efter en övergångsperiod blir obligatoriskt.

SE menade att planeringen för FRMCS i första hand är beroende av de legala förutsättningarna i TSD CCS för när man tillåts slå av GSM-R.

Kommissionen förstod detta, men vill veta vilka problem vi ser. De behöver viss input om GSM-R och effektiv användning av spektrum, därför de efterfrågar input, för att bättre förstå problemen. För att skapa en första bild, så att de kan utveckla strategin.

## **7 TSI implementation: presentation by the Commission and the Agency**

Dokument

- *Item 07 - TSI implementation voz*



Bakgrund

Sannolikt en diskussion om genomförande av TSD, krav i kapitel 7 och nationella genomförandeplaner.

Handlingslinje

14. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade status för implementering av olika TSD och en önskade en diskussion om hur man kan skynda på övergången mot målsystemet, se presentation.

Kommissionen vill förbättra TSD implementering i framtiden, hellre förr än senare. TSD är nyckeln till att uppnå det gemensamma Europeiska järnvägsområdet (SERA) som möjliggör en överflytt av transporter till järnväg, vilket krävs för att uppfylla strategin för "Smart och Hållbar mobilitet" och målen i den "Gröna given".

Kommissionen redogjorde för nuvarande verktyg för implementering av TSD. För TSD CCS och TSD PRM finns nationella genomförandeplaner (NIP) och bindande införandekrav. Implementering är inte perfekt, men det finns visst framåtskridande i arbetet.

För TSD:erna INF, ENE och SRT finns också krav på NIP, men det är bara 5-6 MS som skickat in en NIP, och av dessa endast några få som är värda att publicera. Det är dessutom tveksamt om de efterlevs. För TSD NOI och TSD OPE finns bindande mål och övergångsbestämmelser.

Generellt är det en oönskad nivå av implementering och TSD CCS dras med problem med många undantag.

Kommissionen presenterade andra möjligheter:

- Bindande krav i TSD.
- Övergångsbestämmelser. Men även behov av flexibilitet för att gradvis införa TSD. Ska vi harmonisera övergångsbestämmelser även för andra TSD än rullande materiel? Skulle det minska behovet av undantag. Kommissionen anser att det är trevligt med bindande krav, det kan vara nödvändigt i vissa TSD att visa hur det översätts till nationella åtaganden.
- NIP, ska vi behålla de NIP som finns idag? Utöka NIP eller inte? Vilken form ska NIP ha? Ska det anges innehåll och struktur i TSD?
- Bättre uppföljning. Det är bra med planering och tider, men inte utan övervakning. Delad roll mellan kommissionen, ERA och MS att tillse hur TSD tillämpas. Kan implementeringen förbättras via övervakning? Vilken struktur ska denna övervakning då ha för att få effekt?
- Färre undantag och nationella regler.

Kommissionen vill skapa en diskussion och kommer att skicka ut ett diskussionsunderlag under kommande veckor, de önskar återkoppling efter jul.

En MS tror på en mera detaljerad planering för målsystemet i kap. 7 istället för NIP. Men för fasta installationer borde det inte vara ytterligare krav. Det är redan idag svårt att få resurser för ETCS, en tillräcklig utmaning för MS.

En annan MS anser att det vore önskvärt med en harmonisering mellan TSD. Det skulle kanske minska undantag, men det kan ändå finnas nationella behov utifrån förutsättningar i infrastrukturen.

En stor MSA ansåg att implementering av TSD är viktigt för marknadens funktion. Men det tar tid, det är en lång livscykel för fordon och järnvägsinfrastruktur. Det är därför det står en gradvis övergång i regelverket. Kommissionens analys verkar dessutom väldigt negativ, finns en rapport som visar bakgrundsfakta för varje område? Bindande krav kan inte vara enda lösningen för att öka implementering. Det finns även ekonomiska ramar och behov av övergångsperioder. Det är komplicerat att genomföra stora ändringar på alla fronter. Det sker idag stora förändringar inom signalsystemet. Om det blir ytterligare krav måste man ta hänsyn till MS utgångsläge. Det måste finnas dialog och konsensus, det är ingen vits att var mer föreskrivande om det inte finns förutsättningar. De kommer att ha en dialog med aktörerna efter att ha mottagit kommissionens diskussionsdokument.

En stor MS ansåg att det är ett komplext ämne och de har inte svar på frågorna idag. De delar dock inte uppfattningen att TSD implementering är ofullständig för alla TSD. TSD tillämpas i enlighet med implementeringsreglerna och det är tveksamma att tillämpa TSD på existerande delsystem. För DAC kan det vara ok, men inte för alla existerande delsystem. De anser att vi måste vara försiktiga.

Kommissionen menade att diskussionen inte handlar om att alla bryter mot kraven. Sättet som TSD implementeras gör att vi inte uppnår målen med ett gemensamt europeiskt system som möjliggör för järnvägsföretag att köra över hela EU. Dagens system är utformat utifrån kunskapen att infrastruktur har en lång livslängd och är kostsamt, man kan därför inte förvänta sig att allt uppfyller TSD. Men med nuvarande migreringsplan är det otillräcklig. Direktivet indikerar att det ska ske en rörelse mot målsystemet, och det är tveksamt om vi uppnår detta.

Frågorna är för att starta igång en diskussion. Data om implementeringen är baserat på rapporter från ERA och data från andra studier. Om man strikt tittar på nya delsystem och fordon, så ser det bättre ut på papperet. Men faktum att vi är långt ifrån att kunna köra fordon över EU på ett enkelt sätt. Jämförelser med flygsidan visar att det leder till missade möjligheter. Det kommer att finnas referenser i fotnoter i diskussionsunderlaget. Det finns idag begränsad data om implementering av TSD. Vad gäller migreringsstrategier är det användbart att få mera detaljer. Vad gäller ytterligare pengar, så är det mestadels är i MS händer, men EUs återhämtningsfond finns tillgänglig, även intressanta möjligheter från EIB och Invest Europe. EIB har lovat att bli en helt grön bank som bara stöder gröna investeringar och järnväg ses som en sådan. Bättre tillämpning av TSD leder till att EIBs analys visar att det är värt att investera och ger en bra avkastning. De notera önskemål om att de ska undvika fasta datum och tillåta flexibilitet för infrastruktur, men de vill snarast ha ett gemensamt system. Vi måste överväga tidsperspektivet 10-15 år istället för 30-40 år. Det kommer krävas större insatser än att vänta på att äldre infrastruktur och fordon som inte överensstämmer ska avvecklas. Vi måste tänka utanför boxen. Det kan även finnas infrastruktur som är kompatibel, men som inte är deklarerad som sådana på grund av för mycket administrativt krångel. Bättre insamling av data och RINF kan bidra till en bättre bild som är mera korrekt och mera "rosig" om verkligheten för TSD-tillämpningen.

ERA informerade om den årliga rapporten om utvecklingen av driftskompatibilitet, se [https://www.era.europa.eu/sites/default/files/library/docs/annual\\_overview\\_for\\_interoperability\\_-\\_2021.pdf](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/library/docs/annual_overview_for_interoperability_-_2021.pdf). En motsvarande rapport för säkerhet kommer i april 2022. Dessa årliga rapporter en del i ERAs önskan att ge en mera återkommande rapportering om säkerhet och driftskompatibilitet.

SE menade att det kan vara enklare med bindande regler för tekniska delar, men för andra mjukare områden som t.ex. PRM kan harmonisering med bindande regler skapa problem. För områden som inte är strikt tekniska kanske man inte ska sätta mål. Implementeringsplaner ger en flexibilitet där man kan välja vilka mål som ska prioriteras, vi vill se i dokumentet att man funderar över dessa skillnader.

Kommissionen höll med. Problemet är att TSD säger att man ska ta fram en NIP utan något övergripande mål om när och vad som ska

uppnås eller bedömas mot, det ger nationella genomförandeplaner som inte för järnvägen framåt.

En stor MS skrev via meddelandefunktionen att det är svårt att få igång ett utbyte av åsikter när slutsatserna som presenteras verkar så negativa. Mycket återstår att göra, men mycket har redan gjorts. Järnvägssystemet har särdrag som inte motsvarar flyget, och är därför inte jämförbara.

Kommissionen vill ha en ordentlig debatt om hur vi kan uppnå målsystemet, vilket TSD och direktiv försöker uppnå. Ett mera flexibelt järnvägssystem, med standardiserade produkter som minskar kostnader och ökar nivån av industrialisering, för att kunna uppnå mål om koldioxidneutralitet. De känner till skillnaderna för järnväg jämfört med flyg, men då kan vi aldrig uppnå flexibilitet och mål som de vill. Det är en svår diskussion, men de vill se om man på något sätt kan nå målen snabbare. Kommissionen återkommer med ett dokument i närtid för att föra diskussionen vidare.

## **8 Non-application of TSIs**

### **8.1 Overview and analysis - presentation by the Commission**

Dokument

- *Item 08.1 - Non-application of TSIs -overview RISC93*



Bakgrund

*Anm. agendapunkten lades till efter gemensamberedning av instruktion.*

Vad hände

Kommissionen presenterade status och numerär för undantagsansökningar från TSD. En motsvarande dragning gjordes vid RISC i november 2020, detta var en uppdatering vad som hänt sedan dess. Det har skett en drastisk minskning i antalet undantagsansökningar, endast 14st under 2021 jämfört med 40st under 2020. Kommissionen vet dock inte riktigt varför minskningen är så stor och funderade om det kunde vara effekter av Covid eller fjärde järnvägspaketet. Även anledningen till undantag har förändrats, tidigare var det flesta för långt framskridna projekt, numera är ekonomisk hållbarhet huvudskälet. Kommissionen noterade också att det är en obalans i antalet undantag i förhållande till järnvägsnätens storlek, för vissa MS hade kommissionen förväntat sig fler undantag. Huvuddelen av undantagen härrör till TSD CCS. Se presentation.

## 8.2 France –DC2021-FR-14 Non-application of several TSI for trains Duplex TGV

Dokument

- *Item 08.2 - RISC93 P-DUPLEX\_Project overview\_211112*



Bakgrund

Presentation från FR av undantagsansökan från TSD för fordon av typen TGV Duplex.

Handlingslinje

15. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

FR presenterade undantagsansökan från SNCF för fordon av typen TVG P-Duplex, se presentation.

2006 upphandlades ERTMS-utrustade fordon för den nya höghastighetslinjen mellan Paris och Tyskland. Leverantören Alstom kunde vid tillfället endast erbjuda tvåvåningsvagnar, vilket gav mer kapacitet än dåvarande efterfrågan på sträckan. De nya loken sattes därför samman med existerande envåningsvagnar av typen TGV-R. De nya tvåvåningsvagnarna (R-Ruplex) sattes samman med lok av typen TGV-R och användes istället på sträckan Paris-Marseille där efterfrågan var högre.

TGV-R vagnarna och loken börjar nu nå slutet av sin tekniska livslängd, därför görs en omkomposition där Duplex-vagnar och lok åter sätts samman samt renoveras och uppgraderas med ny teknik och design. Både vagnar och lok har använts i 14 år i FR, men fordonskombinationen har inte godkänts tidigare och blir därför en ny version som kräver godkännande. Den nya versionen borde uppfylla TSD, men är inte möjligt eftersom det är existerande fordon som sätts samman.

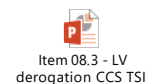
I samband med renoveringen görs vissa ändringar för att överensstämja med TSD-krav, fullständig TSD-överensstämmelse skulle dock kosta ytterligare 179 mn€, uteblivna intäkter om 165 mn€ och försena projektet 3 år.

## 8.3 Derogation request by Latvia - Non-application of CCS TSI for Latvian 1520mm network system for radio system, based on

**Article 7.1.C - economic viability (ref : DC2021-LV-05) - presentation by the Latvian RISC member**

Dokument

- *Item 08.3 - LV derogation CCS TSI full*



Bakgrund

*Anm. agendapunkten lades till efter gemensambereidning av instruktion.*

Handlingslinje

- 16. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från LV av undantag från TSD CCS för klass B radiosystem.

Dagens klass B-system i LV använder 2,13MHz-bandet, vilket inte längre är avsett för sådan användning enligt EUs frekvensplan. LV har idag ett undantag som löper ut i mitten av 2022. Dessutom är det militär radioutrustning från Ryssland och Belarus, med risk för sanktioner och svårigheter att få tag i ny utrustning. Nya fordon i produktion kommer inte att kunna utrustas med det äldre analoga radiosystemet.

LVs nationella genomförandeplan för ERTMS anger att GSM-R ska installeras under perioden 2025-2028. I avvaktan på GSM-R-införandet vill LV använda DMR som klass B-radiosystem. DMR är ett digitalt radiosystem med möjlighet till bl.a. gruppsamtal, nödsamtal och samtalsprioritering. DMR används redan i EE och investeringar i infrastruktur kan återanvändas för GSM-R.

## **9 NB-Rail activities**

### **9.1 NB-Rail activity update – presentation by NB-Rail(P)**

Dokument

- *Item 09.1 - NB-Rail for RISC93\_final*



Bakgrund

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

Handlingslinje

17. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Inget särskilt att notera utöver presentationen, se presentation.

## 9.2 **QC-STR-010 - Acceptance of CSM-RA assessment reports when requested by TSI**

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

NB-Rail har gett ut ett dokument med "frågor och svar" ("Question/Clarification", QC) [QC-STR-010 "Acceptance of CSM-RA assessment reports when requested by TSI"](#) där de tydliggör under vilka förutsättningar granskningar utförda av ett oberoende bedömningsorgan för CSM-RA (AsBo) kan ligga till grund för de anmälda organens (NoBo) utlåtande.

AsBos kompetens och opartiskhet säkerställs genom ackreditering eller erkännande inom aktuellt teknikområde.

NoBo kan acceptera granskningsresultatet utan ytterligare kontroller om granskningen är utförd av en AsBo som uppfyller samma krav på oberoende som NoBo (typ A enligt EN ISO/IEC 17020).

NoBo kan även acceptera bedömningsrapporter från en AsBo som uppfyller oberoendekraven för typ B eller C, men endast om NoBo själva har varit inblandade från början av designfasen samt att de tillåts verifiera att AsBo's granskningsteam lever upp till relevanta krav för oberoende.

Dessutom anges vilka kontroller NoBo ska göra av innehållet i rapporten.

NB-Rail har tidigare gett ut en rekommendation RFU-STR-706 ("Recommendation For Use") med ett liknande innehåll. Denna RFU drogs dock tillbaka efter att bl.a. UNIFE och DE varit starkt kritiskt till att NoBo ska göra ytterligare kontroller av ackrediterade eller erkända bedömningsorgan.

Handlingslinje

18. **SE kan** notera informationen.



Vad hände

Agendapunkten utgick. Efter diskussioner mellan kommissionen och NB-Rail är förtydligandet för tillfället tillbakadraget.

## **10 Europe's Rail Joint Undertaking (establishment and consultative bodies) – update by the Commission**

Dokument

- *Item 10 - ERJU\_presentation for RISC final\_v02*



Bakgrund

Uppdatering från kommissionen om arbetet med forsknings och innovationsprogrammet Europe's Rail.

Europe's Rail är ett partnerskap som bygger vidare på resultaten från forskningsprogrammet Shift2Rail. Det är ett av flera europeiska partnerskap inom programmet Horisont Europa som alla delar målet att uppnå ett klimatneutralt och digitalt Europa. Genom att stärka effekten av forskning och innovation vill EU ta sig an de globala utmaningarna och nå FN:s hållbarhetsmål.

Europe's Rail kommer att fokusera på digital innovation och automatisering för att uppnå den radikala omvandlingen av järnvägssystemet som krävs för att uppnå den europeiska gröna given. Genom ökad konkurrenskraft kommer det även att stödja europeiskt tekniskt ledarskap inom järnväg.

Arbetet är indelat i två delar. Innovationspelaren är mera traditionell FOI på samma sätt som i Shift2Rail. Systempelaren är tänkt att utveckla och driva på digitaliseringen av järnvägen i Europa genom att utveckla, standardisera, implementera delfinansiera och lagstifta funktioner.

Medan Shift2Rail dominerades av järnvägsindustrin så består Europe's Rail i högre grad av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Trafikverket medverkar i arbetet och satsar ca 250 Mkr av FOI-medel under 2022-2027, under samma period får de del av ca 25M€ från EU-budgeten.

Förhandlingar om innehåll och omfattning har pågått sedan februari. Kommissionen har tidigare uttalat förhoppningar om att sätta arbetet i slutet av året, annars uppstår ett gap mellan de två forskningsprogrammen. Formellt beslut om att starta Europe's Rail förväntas i december.

Handlingslinje

19. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade arbete med forsknings- och innovationsprogrammet Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU), se presentation.

Den legala akten antas den 19 november och träder i kraft den 30 november då den kommer att publiceras. Det nuvarande forskningsprogrammet Shift2Rail kommer att upphöra.

Kommissionen informerade om tidsplan och aktiviteter framåt. Att sätta samman styrelsen ("Governing Board", GB) är det första steget för att göra ERJU operationellt. Det ska tas fram en arbetsordning och kommissionens representanter ska utses. Därefter kan utkast till arbetsplan för 2022 och "Master plan" antas.

Kommissionen presenterade huvudprinciper som gäller för alla partnerskap ("Joint Undertakings", JU) bl.a. en bredare involvering av intressenter - både i styrning av och i aktiviteter och dra nytta av expertis från alla intressenter. Både associerade och grundande medlemmar bidrar finansiellt till partnerskapet, det finns därför ingen anledning att särskilja de olika medlemmarna. Det är dock viktigt att beslutet att anta associerade medlemmar fattas i GB. Förenkling och effektivitet. Stimulera forskning och innovation i andra SME och skala upp innovativa företag. Öppet anbudsförfarande för alla som uppfyller kraven, kopplat till första målet om att involvera flera, även digitala- och ICT-aktörer.

Kommissionen redogjorde för styrningen och de olika organen. Styrelsen är beslutsfattande och består av kommissionen, JUs medlemmar, ERA och ERAC (European Rail Research Advisory Council) är observatörer.

Det finns en representantgrupp för medlemsstaterna ("State Representatives Group", SRG) som är ett rådgörande organ, viktigt för MS. Kommissionen kommer att skicka en förfrågan till den ständiga representationen om att utse MS representanter och de förväntar sig ett snabbt svar. Varje MS ska utse två representanter och ersättare. SRG ska lämna ett utlåtande om JUs flerårsprogram innan det beslutas av GB. SRG finns där för att tillse att MS är del av JUs framdrift och att åsikten från RISC-kommittén förs vidare till JU. Kommissionen betonade vikten av koordinering mellan MS representanter i SRG och RISC.

Dessutom finns en styrgrupp för systempelaren som är rådgivande till styrelsen och VD kring problem i arbetet i systempelaren. Styrgruppen är sammansatt av kommissionen, sektorn, VD, ERA och ERAC. Även ordförande för staternas representantgrupp, för att säkerställa att MS är väl involverade i systempelaren, tillkom efter önskemål från MS under förhandlingar. Genom staternas representantgrupp och kopplingen till systempelaren hoppas kommissionen på ett bättre samarbete mellan RISC och JU än vad som varit i S2R, det är bättre förutsättningar nu.

ERJU är indelat i två pelare, system- och innovationspelaren. Systempelaren fungerar som en styr- och resursmekanism, så att sektorn tillsammans med MS kan styra i vilken riktning järnvägssystemet utvecklas. Så att det inte blir enskilda MS-lösningar för t.ex. ATO eller satellitnavigering. Systempelaren fastställer riktningen för utvecklingen för viktiga element i järnvägssystemet, så att det inte blir 5-6 olika sätt att implementera satellitnavigering, utan ett gemensamt europeiskt sätt.

”Master plan” ska säkerställa att innovationer från JU implementeras korrekt. Ta fram en gemensam syn och gemensamma innovationer för att förbättra funktionen för EUs järnväg och leverera kapacitetsökningar och kostnadsbesparningar till fördel för transportköparna. I masterplan anges vad som ska försöka levereras för att förbättra järnvägen. Har tagits fram av JU och intressenter från tillverkare och operatörer. Ett antal förslag har samlats in och sammanställts, men planen beslutas av GB. Förmågan för järnvägen att dra nytta av de nya lösningarna är viktig, därför behövs ett brett samarbete, även med ERA för att skynda på implementeringen. 1,2 mde ska skapa automatiserade lösningar för tågdrift, sänka underhållskostnader, få mera hållbara fordon och infrastruktur. Stärka godstransporter via digitala lösningar, och kostnadsbesparande lösningar för lågtrafikerade linjer.

Kunderna efterfrågar andra lösningar än vad järnvägen erbjuder idag och låg efterfrågan ger höga kostnader. Sättet som infrastruktur och fordon utvecklas idag, samt äldre nationella system, bidrar till höga kostnader. För att möta kundkrav, öka konkurrenskraft och förbättra möjligheter till förändringar inom järnvägssystemet finns ett antal fokusområden. Utveckla system för dynamisk allokering i realtid och öka kapacitet, för att i samarbete med prioriterade lösningar använda infrastruktur på ett optimalt sätt. Digital- and automatiserad tågdrift, med ny telekommunikation och DAC. De hoppas även kunna leverera en framtida CCS-arkitektur och ny ERMTS-lösning, baserad på

nuvarande lösning och ATO till GoA4. Digitalisera underhåll och därmed sänka underhållskostnader. Gröna godstransporter för ökad produktivitet. Smarta lösningar för lågtrafikerade linjer baserat på gemensam systemarkitektur och gemensamt CCS, baserat på ERTMS men modifierat om det behövs. För att ge ökad flexibilitet, minskade kostnader, öka hållbarhet och konkurrenskraft.

Nästa steg för "Master plan" är den konsultation som pågår fram till 26 november. 19 november är det en "public hearing". Kommissionens stänger sin interna konsultation den 23 november och de kommer att presentera resultatet för landtransportkommitténs arbetsgrupp den 3 december. 21 december hoppas de att det är möjligt för GB och JU att anta "Master plan".

Ordförande hoppas på ett JU som direkt får effekt på lagstiftningen. Staternas representantgrupp ska samverka med RISC-medlemmar så att de kan företräda MS i gruppen. Förbättra situationen från idag, och säkerställa att forskningen får den påverkan som förväntas för att hjälpa järnvägen.

En stor MS anser att detta är en viktig utveckling, men hade även frågor om gränssnittet mot ERA. När man läser akten och "master plan" finns många uppgifter som ska göras via JU, bl.a. systemkoncept, systemarkitektur och uppdatering av TSD, frågan är hur samarbetet och gränssnittet till ERA och den ordinarie TSD-processen sker ut. Sker detta arbete parallellt eller är det en input?

Ordförande svarade att resultatet är en input till TSD-arbetet. Men med genomarbetade förslag hoppas de att TSIs WP snabbt kan acceptera input. Det är ingen mening om ERA i olika TWG ska arbeta vidare i flera år, men TSIs WP är viktig för att verifiera resultatet.

Kommissionen menade att detta var en lärdom från S2R. I S2R var det fokus på leveranser, men det saknades kopplingen till det legala ramverket. Om vi ska kunna förbättra funktionssättet, inte bara designa projektet, så är det viktigt att specifikationerna ingår i leveranserna. ERA är fullt involverade i planeringen av JU och systemspelaren, och kommer fortsatt att vara så, den formella rollen för ERA ändras inte. Fokus är att få en bättre strategisk syn från ett sektorsperspektiv om utvecklingen och input till lagstiftningen.

ERA bekräftade vad som sagts, att de är fullt involverade i JU och i systemspelaren. Arbetsmetoden för att leverera rekommendationer till kommissionen förändras inte. Men de hoppas ha mera mogna förslag som snabbar på arbetet och innovationer när de kräver stöd i lagstiftningen.

En MS konstaterade att vi pratat mycket om systempelaren, de är oroadade över en obalans mellan pelarna, båda är viktiga. Men nu känns det som att det är större fokus på systempelaren.

Ordförande anser att båda pelarna är viktiga och ser ingen obalans.

Kommissionen menade att sättet som MP utformats och förberedelser för JU fokuserar på övergripande output och de roller som behövs. Anledningen för systempelaren är för att adressera misstagen från S2R och få ett bättre utfall. Systempelaren är bara en del i JU, rätt fördelning av resurser krävs för att få rätt utfall.

En annan stor MS delar förväntningar från kommissionen. Det är skönt att höra att kopplingen till regelverket görs på ett bättre sätt. I presentationen nämns smarta lösningar för lågtrafikerade linjer, är det styrning baserat på ETCS eller en bredare lösning?

Ordförande svarade att tanken är att, om möjligt, utveckla ETCS så att det är skalbart, t.ex. enklare versioner av ETCS som är mera lämpade för lågtrafikerade linjer. De har redan ett pågående samarbete med några MS idag, men hoppas på ett fördjupat samarbete i framtiden. Om nuvarande ETCS-version inte är lämpligt med för resten av järnvägsnätet och om det inte finns pengar i det så blir inte tillverkarna intresserade. Så om vi vill behålla ett gemensamt järnvägsnät över hela EU måste vi vara kostnadseffektiva. Ur industrialiseringssynpunkt är det bättre med ett gemensamt ramverk för alla linjer, men måste hitta billigare lösningar för dessa linjer.

Ordförande påtalade återigen att så snart akten antas alternativt när den är publicerad kommer de att skriva till MS ministerier och be dem att skyndsamt utse representanter. Det krävs för att anta arbetsprogrammet för ERJU. Uppmaningen var att hålla utkik efter förfrågan och svara snabbt.

Kommissionen kommer att presentera ERJU för rådets arbetsgrupp nästa månad, om det finns intresse för RISC-medlemmar så kan de dela presentation. ERJU är inte bara forskning utan att vi kollektivt tar fram ramverket för framtida järnvägssystem. Det är viktigt att vi arbetar tillsammans.

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

Dokument

- *Item 11 - State of Play NR\_RISC93\_v2*



Bakgrund

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

Handlingslinje

- 20. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade status för upprepning av nationella regler för fordon, säkerhet och fasta installationer, se presentation.

ERA informerade att arbetet dragit ut på tiden eftersom ERAs resurser behövs inom andra områden. Planen är att ERA gått igenom alla Excellistor under året. De tackade MS för samarbetet. SE är den första MS vars nationella säkerhetsregler är överförda till SRD.

Ordförande betonade att det inte bara handlar om att rensa upp nationella regler som inte strider mot EU-regler, man får inte heller ha nationella regler som duplicerar EU-reglering. TSD är förordningar som inte behöver transponeras. De kontrollerar noggrant att krav som kopierar eller duplicerar TSD inte finns kvar. Inte heller i krav från infrastrukturförvaltare. Nationella regler är till för sådant som inte täcks av TSD, i övrigt behövs inga nationella regler.

En MS menade att upprepningen kan skapa säkerhetsrisker om man inte på EU-nivå tar hand om de luckor som uppstår. De anser att det krävs uppdatering av TSD OPE innan vissa regler kan tas bort.

Ordförande svarade att utgångspunkten är att TSD OPE är komplett och inte ska kompletteras med nationella regler. Om det finns områden som saknas får vi diskutera. Det är även ett förändrat tankesätt att gå från tidigare regelbaserade arbetssätt mot riskbaserat arbetssätt och säkerhetskultur. Vi måste därför acceptera att TSD OPE har färre detaljer än tidigare nationella regler.

En MS hade frågor kring sättet att anmäla nationella regler.

Kommissionen svarade att det finns olika sätt att anmäla regler tills SRD är fullt funktionellt. Nationella säkerhetsregler ska anmälas i SRD, fordonsregler ska anmälas genom RDD och regler för fasta installationer via Excellista i epost till funktionsbrevlåda hos ERA.

Det blev sedan en kortare diskussion kring status för enskilda MS och hantering av regler till dess att de godkänts av ERA.

## **12 Dissemination of EU rail policy: approach and experience in France - presentation by FR NSA**

Dokument

- *Item 12 - FR dissemination experience*



Bakgrund

*Anm. agendapunkten lades till efter gemensamberedning av instruktion.*

Vad hände

FR presenterade sitt arbetssätt för kommunikations- och informationsinsatser till sektorn, se presentation.

Kommissionen ansåg att det var ett imponerande arbete som de hoppas att andra MS kan dra lärdom av. Om andra MS har liknande bra exempel så kan de delges övriga vid kommande kommittémöten.

## **13 Feedback on the Connecting Europe Express (CEE) – presentation by the Commission**

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Som en del av det europeiska järnvägsåret har "Connecting Europe Express" (CEE) åkt kors och tvärs över Europa. Den 2 september avgick tåget från Lissabon. 100 stopp och 26 medlemsstater senare ankom tåget till Paris den 7 oktober.

Under den 20 000km långa resan färdades tåget längs många av de rutter som förbinder länder, företag och människor. Syftet var att visa upp järnvägens fördelar och att bättre få oss att förstå de utmaningar som den europeiska järnvägen måste övervinna.

Under resan och stoppen har det genomförts möten, seminarier och andra aktiviteter med bl.a. politiker, branschaktörer och intresseorganisationer.

Återkoppling från kommissionen av lärdomar och utmaningar med gränsöverskridande trafik utifrån CEE.

Vid förmötet med sektorn förmedlade branschföreträdare att det var ett lyckat evenemang med många bra diskussioner. Dock var det få besökanden eftersom informationen till allmänheten varit bristfällig.

Handlingslinje

21. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade om erfarenheter från ”Connecting Europe Express” (CEE) och problem de stötte på, vissa förväntade, andra inte, se presentation.

Kommissionen betonade att antalet lok som användes inte bara berodde på driftskompatibilitet utan även kommersiell synlighet där vissa järnvägsföretag ville visa upp fordon med sin egen grafiska profil.

En MS informerade att det varit ett stort event, en stor framgång. Journalister som deltog på tåget och som även åkte vidare till andra MS, och journalister var även med i Paris när tåget anlände. Det var ett bra sätt för allmänheten att få upp ögonen för järnväg och klimatförändringar och de viktiga investeringar som görs, bra att kunna visa värdet av dessa investeringar. Dock så missade vi tillfället att visa tekniker som finns tillgängliga. Många gamla fordon, järnvägsföretagen såg initialt inte detta som ett sätt att visa upp vad som är nytt.

Ordförande replikerade att de gärna hade visat upp ny teknik, men det finns inte så många nya fordon som godkänts i många MS. Det var enklare att ta äldre fordon som redan var godkända i flera MS. Vi måste titta vidare på ”Go Everywhere” och hantering även för passagerarfordon. Att det var så få fordon som tillgängliga var lite av en chock för kommissionen. Det var en annan situation för 15-20 år sedan när långdistanståg var vanligare.



## 14 Cooperation with international organisations(O):

### 14.1 OTIF latest developments – presentation by OTIF representative and the Commission(O)

Dokument

- *Item 14.1 - OTIF Developments*



- *Item 14.1 - COM on OTIF*



Bakgrund

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

Handlingslinje

22. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen inledde med en presentation om förhållandet mellan EU och OTIF samt beslutsprocessen inom EU, se presentation.

OTIF och EU-regler täcker liknande områden, men kommissionen betonade att det i OTIF-avtalet finns en klausul som gör att OTIF-regler inte är tillämpligt inom EU. Det verkar ibland finnas en viss förvirring, vissa EU-medlemmar vill ibland se det annorlunda, men det finns en frikopplingsklausul för trafik inom EU.

Kommissionen redogjorde för beslutsprocessen inom EU. EU förhandlar fram en gemensam position innan förhandlingar inom OTIF, speciellt för frågor i tekniska kommittén som rör driftskompatibilitets- och säkerhetsdirektivet. TSD-kraven motsvaras av "Uniform Technical Prescriptions" (UTP) inom OTIF. EU representeras av kommissionen med mandat från rådet. Ståndpunkter diskuteras i rådsarbetsgruppen för landtransporter och sedan Coreper. Mandatet antas formellt av rådet och alla MS måste följa mandatet vid inspel i OTIF.

OTIF presenterade resultat från OTIFs Generalförsamling 28-29 september där bl.a. Wolfgang Küpper blev återvald som generalsekreterare för perioden 1 januari 2022 till 31 december 2024. medlemmar av administrativa kommittén valdes för samma tidperiod.

OTIFs långtidsstrategi, budget för 2022-2027, en ad-hoc kommitté för "Legal Affairs and International Cooperation".

OTIF presenterade även andra aktiviteter sedan förra RISC-mötet, se presentation.

En MS poängterade att kommissionens presentation är sant när det gäller delad kompetens, men EU representerar inte i alla forum i OTIF. Inte administrativa kommittén, där budget och personal hanteras. Det är bara när det finns en gemensam EU-hållning som MS måste förhålla sig till denna, annars är MS fria att agera.

Ordförande svarade att de inte avser administrativa delar där MS agerar utifrån egen kompetens. Det som de främst är oroade över är tekniska kommittén som är inom EUs kompetens. Alla tekniska frågor är exklusiv kompetens för kommissionen. Där går inte för MS att säga något annorlunda. Kommissionen betonade att det är en röst och en position från EU inom de exklusiva områdena.

#### **14.2 OSJD latest developments – presentation by the Commission(O)**

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

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

Handlingslinje

23. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att OSJD kommer att återuppta förhandlingar i mitten på maj 2022. Ett förberedande möte planeras i slutet av januari. Kommissionen är inte inbjudna, men MS är det. Kommissionen påminde därför om behovet av koordinering innan man går till OSJD och förbinder sig till något. OSJD planerar för ett fysiskt möte i maj. Dessförinnan drar maskineriet igång för att koordinera EUs position.

## 15 NSA monitoring: overview of findings and next steps – presentation by the Agency

Dokument

- *Item 15 - NSAs monitoring*



Bakgrund

I det fjärde järnvägspaketet gavs ERA i uppgift att övervaka hur de nationella säkerhetsmyndigheterna (NSA) utför sina uppgifter. Den första revisionscykeln för övervakning av säkerhetsmyndigheterna pågår under 2019-2021. På grund av byråns bristande resurser har övervakningens omfattning begränsats till områdena kompetensstyrning och tillsyn.

Under 2020 genomförde ERA revision hos Transportstyrelsen. Med anledning av Coronapandemin genomfördes revisionen på distans via Skype. Något som ändå fungerade förhållandevis bra.

ERA har vid flera möten med NSA Network rapporterat om preliminära resultat och identifierade brister, se ett axplock nedan:

*Kompetens och personal:*

- svårt att fullfölja uppgifter på grund av personalbrist
- brister i kunskap och erfarenhet
- erfaren personal som slutar ersätts inte med liknande kompetens
- brister i prioritering av resurser

*Tillsyn*

- avsaknad av tillsynsstrategi
- tillsynsplan och strategi är inte riskbaserad
- tillsyn av RU/IM inte utvecklad likartat – IM SMS-process släpar efter
- resultat från tillsyn samlas inte för att få en bild över säkerhetsnivån hos RU/IM eller i medlemsstaten.
- bristande harmoniserad metod för beslutskriterier – revisioner baseras på expert bedömning
- brister i samarbete med andra närliggande NSA

Diskussioner vid NSA Network har lett till ett beslut om att löpande återkomma till dessa frågor för djupare diskussion och erfarenhetsutbyte mellan NSA. I juni anordnades ett ad-hoc möte med fokus på tillsyn. Till mötet 9-10 november med NSA Network föreslogs

bildande av en dedikerad undergrupp för att utbyta erfarenheter och lära av varandra kring området tillsyn.

Utifrån ERAs resurssituation kan det bli diskussioner om att även begränsa omfattningen av kommande revisionscykel, samt att revisioner också kan komma att genomföras på distans.

Handlingslinje

24. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från ERA i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

Ordförande konstaterade att resultat visar på brister, om MS inte vidtar åtgärder måste kommissionen och ERA göra uppföljande aktiviteter, i extremfall med ett överträdelseförfarande. Kommissionen ser att flera MS har multimodala myndigheter, vilket kan vara vettigt i teorin, att dela resurser, även om man inte delar experter. De undrade hur man säkerställer järnvägs kunskap och kompetens på lång sikt, om det fungerar bra i praktiken och eller om det bara är under en övergångsperiod det fungerar, de vill kasta frågan tillbaka till MS.

ERA har inte något emot en sådan lösning, det finns olika lösningar för NSA. Om det innebär nedskärningar i resurser för NSA, så kan det blir problem. Men om det istället samlar expertis kan det vara en styrka. Frågan är vilka resurser NSA får.

Ordförande konstaterade att det i princip kan vara bra, bara inte erfarenheter och kunskap försvinner. De vill fortsätta diskutera frågan bilateralt.

En stor MS anser att detta är en viktig övning. Det har varit ett bra samarbete med ERA och de stödjer presenterade resultat och erfarenheter. De undrade vidare om omfattningen för nästa revisionsomgång? Är det samma för alla NSA? För vissa NSA kanske ERA måste följa upp funna avvikelser kring tillsyn och kompetensstyrning, vilket kan påverka utförande och jämförbarhet.

Ordförande menade att dessa revisioner är viktiga från kommissionens perspektiv. De vet om ERAs resursproblem, men de trycker på att gå tillbaka till att granska hela tillämpningsområdet. Det är en standardgranskning som genomförs så att det blir jämförbart, ERA måste givetvis följa upp fynd, men det finns gemensam grund för revisionerna.

En MS undrade om ERA observerat skillnader mellan stora och små NSA?

ERA svarade att det finns extremfall där NSAs storlek är så liten att det blir kritisk, men det finns även stora NSA som har svårigheter att uppfylla kraven. De har inte sett någon korrelation mellan storlek och effektivitet i styrning för de områden som granskats. I vissa fall kan det vara en utmaning att säkerställa enhetlighet i en stor organisation.

Gällande omfattningen för nästa revisionscykel så följer ERA givetvis upp avvikelser vid kommande revision. Men andra områden kan också kräva mera uppmärksamhet utifrån feedback från andra områden.

Kommissionen arbetar tillsammans med ERA för att förstå om det krävs ytterligare åtgärder. De kommer att noga följa utvecklingen.

## **16 AMOC 'Checks and tests before departure, including brakes and checks during operation'**

Dokument

- *Item 16 - AMOC*



- *Item 16 - TSI OPE AMOC tests\_checks\_braking*



Bakgrund

I Tillägg I till TSD Drift och trafikledning 2019/773 (TSD OPE) finns en uttömmande lista över de områden där MS tillåts ha nationella säkerhetsregler, medan övriga nationella regler ska tas bort. För att kunskap och erfarenheter från äldre reglering inte ska gå förlorad kan sådana regler istället överföras till vad direktivet reglerar som ”godtagbara sätt att uppfylla kraven” (”Acceptable Means of Compliance”, AMOC).

En AMOC är inte bindande för järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna på samma sätt som en regel utan anger bara en möjlig lösning för att hantera frågan i säkerhetsstyrningssystemet (jmf. allmänt råd). AMOC:en måste, innan den införlivas i säkerhetsstyrningssystemet, värderas för att säkerställa att den är tillämplig för den berörda aktörens verksamhet och dess risker.

Punkt 4.4.3 i TSD OPE anger att byrån ska avge tekniska utlåtanden som definierar godtagbara sätt att uppfylla kraven, omfattande minst vart och ett av följande områden:

- Säkerhet för last (se 4.2.2.4.1).

- Säkerhet för passagerare (se 4.2.2.4.2).
- Kontroll och provning före avgång, inklusive bromsar och kontroller under drift (se 4.2.3.3.1)
- Tågets avgång (se 4.2.3.3)
- Driftstörningar (se 4.2.3.6)

TS har sedan februari 2020 deltagit i den arbetsgrupp som arbetat med framtagande av AMOC. TS har på hemmaplan samrått med en referensgrupp bestående av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Arbetsgruppen har tidigare färdigställt AMOC:erna *Säkerhet för passagerare* och *Säkerhet för last*. AMOC för *Tågets avgång* kommer inte att publiceras separat utan har inarbetats i de andra AMOC:erna. Någon AMOC för *Driftstörningar* kommer inte att tas fram. Det skäl som har presenterats är att området är så avhängigt nationella signalsystem och andra nationella förhållanden när det gäller främst infrastrukturen, att det bedöms svårt att ta fram en AMOC på området.

Inriktningen är att arbetsgruppen ska slutföra AMOC för *Kontroll och provning före avgång, inklusive bromsar och kontroller under drift* vid mötet 23-24 november.

Flera deltagare har påtalat att AMOC:erna även borde innehåller resultat från JNS-proceduren för Stora Bältbroolyckan/-tillbudet. Eftersom arbetet i JNS-gruppen ännu inte färdigställts har ERA meddelat att AMOC:en kan komma att uppdateras senare för att inkludera resultatet. Återstående diskussioner i JNS kretsar främst kring låsanordnings konstruktion (kingpinlåda) och sidovindar för godsvagnar. Resultat avseende kontroller före och under färd av semitrailers lastsäkring borde därför kunna inkluderas redan nu.

AMOC:en innehåller även rekommendationer för användning av kompositbromsblock. I detta avsnitt refereras bl.a. till de svenska vintertesterna för användning av kompositbromsblock vid nordiskt vinterklimat. Det är dock oklart vad referenserna faktiskt innebär eftersom hänvisade rapporter inte innehåller några tydliga rekommendationer. En dialog bör inledas med byrån kring innehåll, förväntningar och förvaltning av dessa resultat.

Transportstyrelsen och SE har tidigare påtalat att de AMOC:er som inom kort kommer att färdigställas är på en övergripande nivå och endast ger en begränsad hjälp för de företag som ska använda dem som stöd för att ta fram egna förfaranden i sina säkerhetsstyrningssystem. Att de är på en sådan övergripande nivå kan också vara vilseledande eftersom AMOC:erna antas bidra till överensstämmelse med krav i TSD OPE och CSM SMS.

AMOC:erna i sin nuvarande form ger också begränsad hjälp för säkerhetsmyndigheter vid tillståndsgivning och tillsyn. Det finns därmed ett behov av att de AMOC:er som tas fram fortsätter att utvecklas för att ge bättre stöd för både företag och säkerhetsmyndigheter.

Grundtanken med AMOC är god, men utifrån bristande resurser har ERA tvingats sänka ambitionsnivån. Utifrån ERAs resurssituation ser Transportstyrelsen en risk att AMOC:er blir varaktiga i sin nuvarande otillräckliga form.

#### Handlingslinje

25. **SE kan** påtala att vi ser föreslagna AMOC:er som ett första steg och betona vikten av att arbetet med AMOC:er inte stannar av efter att ERA levererat sin rekommendation. Framförallt krävs fortsatt arbete med att förtydliga kopplingen mellan lösningsförslag och hanterade risker.
26. **SE kan** påtala att utfallet från JNS avseende kontroll av semitrailers lastsäkring före och under färd borde inkluderas i AMOC:en redan nu.
27. **SE kan** efterlysa en bilateral diskussion med ERA eller KOM kring att inkludera resultaten från SE:s vintertester av kompositbromsblock.
28. **SE kan** i övrigt notera informationen.

#### Vad hände

ERA presenterade status för arbetet med AMOC. De planerar att färdigställa arbetet vid mötet 23-24 november och leverera ett tekniskt utlåtande till kommissionen i slutet av december, se presentation.

SE påtalade att vi, i likhet med tidigare inlägg i RISC, ser föreslagna AMOC:er som ett första steg och betonade vikten av att arbetet med AMOC:er inte stannar av efter att ERA levererat sitt tekniska utlåtande. Framförallt krävs fortsatt arbete med att förtydliga kopplingen mellan "good practice" och hanterade risker. SE menade också att utfallet från JNS avseende kontroll av semitrailers lastsäkring före och under färd är tillräckligt stabilt för att kunna inkluderas i AMOC:en redan nu.

Kommissionen vill ha MS kommentarer på AMOC senast 3 december.

## 17 AOB

### 17.1 CSM ALSP – update by the Commission

Dokument

- *Item 17.1 - ERA1219-REC-1 - CSM Regulation recommended for adoption with appendix A part D*



Bakgrund

Uppdatering från kommissionen om arbetet med gemensamma säkerhetsmetoder för bedömning av järnvägsoperatörers säkerhetsnivå och säkerhetsprestanda på nationell nivå och på unionsnivå (*"Common Safety Methods for Assessing the Safety Level and the Safety Performance of Railway Operators at National and Union level", CSM ASLP*).

Det övergripande syftet med förslaget är att ge järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare stöd för att förbättra sin säkerhetsstyrning och kontinuerligt förbättra säkerheten. Förslaget fastställer harmoniserade metoder för bedömning av säkerhetsnivån, säkerhetsprestanda och en process för att hjälpa järnvägsoperatörer, nationella säkerhetsmyndigheter och byrån att kvalitativt och kvantitativt lära sig om orsaker till olyckor och tillbud samt konsekvenser i form av skadade och dödade.

I stora drag går förslaget ut på att rapporter om olyckor och tillbud och vidtagna riskkontrollåtgärder (*"Risk Control Measures", RCM*) samlas in via ett IT-verktyg som benämns *"Information Sharing System" (ISS)*. Händelserapporterna ligger sedan till grund för bedömning *säkerhetsnivån ("Safety Level", SL)*. För järnvägsoperatörerna finns ett rapporteringstvång, men även andra aktörer, inkl. privatpersoner, ska i teorin kunna rapportera händelser frivilligt till *ISS*. Ett antal analysgrupper med experter, *"Group of Analysts" (GoA)*, kommer att analysera informationen och ge ut rekommendationer till säkerhetsförbättringar. *GoA* ansvarar även för vidare utveckling av regelverket, i synnerhet de moduler som kommer introduceras i senare faser, men även taxonomi m.m. Dagens arbete i Joint Network Secretariat (*JNS*) för att hitta harmoniserade rekommendationer efter tillbud/olyckor kommer också att arbetas in i *GoA*. Via en *självvärdering* av mognadsnivån hos operatörerna ska man även kunna bedöma *säkerhetsprestanda ("Safety Performance", SP)*.

Förslaget innehåller efter önskemål från NSA och sektorn en stegvis implementering i faser. I fas 1 sker rapporteringen via en "omedelbart



tillgänglig IKT-lösning”, t.ex. en arbetsyta på ERAs Extranet. Fas 2 inleds efter att en första version av *ISS* finns tillgänglig samt att ERA utfärdat en rekommendation med beaktande av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen och de förslag som mottagits från GoA för att se över eller komplettera förordningen.

I fas 1 och 2 är rapporteringen begränsad till händelser med *allvarlig konsekvens* (*“serious consequence event”*) vilket motsvarar ca 30-40 händelser per år i Sverige. Rapporteringen sker som *enkel händelserapportering* (*“Simple Reporting”, SR*) och innehållet i en *enkel rapport* motsvarar i princip vad som idag rapporteras in till Transportstyrelsens händelserapportering. En *enkel rapport* innehåller i stort: tid, plats, typ av händelse (enligt taxonomi), kausala faktorer (enligt taxonomi), grov skattning av konsekvens och fritextbeskrivning (på valfritt europeiskt språk).

Utöver dessa *enkla rapporter* kommer företagen att behöva lämna *detaljerade-/scenario rapporter* (*“Detailed reporting”, DR* och *“Reporting of the Occurrence Scenario” ROS*) för Sverige ca 3-4 händelser årligen (alla dödsolyckor och olyckor över 2M€ i materiell skada, som inte är person/plankorsningsolyckor). Utöver informationen i en *enkel rapport* innehåller en *detaljerad rapport* även en detaljerad beskrivning av skada/konsekvens, beskrivning av platstyp, beskrivning av fordons rörelseform/hastighet, tågnummer samt väder- och ljusförhållanden. *Scenariorapporteringen* innebär att man bygger upp en logisk modell (och/eller-grindar) av definierade byggblock för att beskriva händelseförlopp och bidragande orsaker. Dessa är tillkommande moment som innebär ytterligare arbete och kostnader, dock i begränsad omfattning p.g.a. fåtalet händelser per år.

Fas 3 är den slutliga fasen som inträder efter en rekommendation från ERA (motsvarande den i fas 2) samt att full funktionalitet finns tillgänglig i *ISS*. Först i den sista fasen blir resterande delar av förordningen tillämplig (*självvärdering* och utökad omfattning för rapporteringskraven).

Sektorsorganisationerna har uttryckt tveksamheter till att använda en lösning liknande Extranet i fas 1 eftersom mängden information som ska behandlas inte är hanterbar utan ett anpassat IT-verktyg. Även ERA ser att användning av Extranet skulle bli extremt svårt och resurskrävande. ERA undersöker därför möjligheten att utgå ifrån ECCAIRS 2, *“European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems”*, som är ett händelserapporteringssystem som EASA använder för flyget. ERA önskar gå direkt mot en anpassning av ECCAIRS för att implementera fas 1, vilket de anser är den klokaste

och minst kostsamma tillfälliga lösningen. ECCAIRS innehåller den grundfunktionaliteten som krävs för ISS, men kräver anpassning till järnväg samt att modulen för *scenariorapportering* måste utvecklas för att åstadkomma full funktionalitet i ISS. ERA har ännu inte säkrat resurser och finansiering eller fått tillgång till en testplattform för ECCAIRS, vilket gör att de inte kan bedöma tidsåtgången för dessa anpassningar. I nuläget finns därför inget förslag på ikraftträdandedatum för fas 1 i artikel 11.3a.

Transportstyrelsen har under arbetets gång bl.a. påtalat att kostnad/nyttoanalysen inte korrekt avspeglar de extra bördorna (tid och kostnad) och konsekvenserna för järnvägens aktörer i förhållande till eventuella fördelar. Det senaste förslaget innehåller dock flera förbättringar, bl.a. har texten förenklats i flera avseenden, indelningen i faser är tydligare, där start av nästa fas ska föregås av en rekommendation.

Gällande händelserapportering framgår av texten ovan att de två första faserna inte innebär några större kostnadsökningar för sektorn. Kostnaderna för sektorn beror till stor del på till vilken grad dubbelrapportering kan undvikas eftersom säkerhetsmyndigheterna ändå måste ha in viss information för sin riskbaserade tillsyn. Om företagen kan rapportera till ISS via ett nationellt rapporteringssystem, en s.k. indirekt rapporteringskanal, tillkommer i princip inga ytterligare kostnader för sektorn för *enkel rapportering*. Denna möjlighet kräver dock att Transportstyrelsens system för händelserapportering anpassas till ISS.

Transportstyrelsens föreskrifter *TSFS 2011:86 om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg* måste därför anpassas till de nya förutsättningarna. Föreskriftsarbetet siktar mot att den nationella rapporteringen ska vara tillräcklig för att utgöra en *indirekt kanal* för rapportering av olyckor och tillbud, med undantag från *scenariorapportering*. Om det är möjligt att skapa ett regelverk/system som är likt det som finns inom luftfarten, så att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare mer eller mindre automatiskt kan skicka över data från sina interna system till Transportstyrelsen för vidareförmedling till ISS blir kostnaderna relativt låga för sektorn<sup>4</sup>. I annat fall kan det krävas att vissa händelser måste rapporteras både

---

<sup>4</sup> Transportstyrelsen har redan etablerade gränssnitt mot ECCAIRS inom flygområdet, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/e-tjanster-och-blanketter/e-tjanster-inom-luftfart/luftfartstjanster/rapporera-luftfartshandelse/rapporera-luftfartshandelse/>

nationellt och till ISS, vilket ger merkostnader för dubbelrapportering. Förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor ställer dock krav på att rapportering av vissa typer av olyckor och tillbud ska ske muntligen till tillsynsmyndigheten (de fall som ska vidare rapporteras till Statens Haverikommission), vilket begränsar Transportstyrelsens möjligheter till att fullt ut automatisera och samla in data elektroniskt.

Även om förordningen tillåter möjligheten till *indirekt rapportering* via nationella system är kommissionens uttalade ambition att ISS på sikt är mera komplett än dagens nationella system och att dessa på sikt därför är överflödiga. Kommissionen ser de nationella system som ett mellansteg under en övergångsperiod. I bilaga till ERAs rekommendation står att nationella regler för händelserapportering ska tillåtas under övergångsperioden.

Förslaget om *självvärdering* för att utvärdera *säkerhetsprestanda* är dock mera kostsamt i sin nuvarande utformning. Det är dessutom oklart hur resultatet ska användas och vara jämförbart mellan operatörer. En konservativ uppskattning är att det åtgår ca 4 veckors arbete per aktör för förankring och datainsamling, metodinläsning etc. Utifrån att ca 150 svenska aktörer som behöver läsa och förstå metoden och varje år fylla i värderingen så motsvarar detta ca 12 heltidstjänster för sektorn som helhet årligen. Detta är en grov skattning av Transportstyrelsens experter, inte de officiella värdena i konsekvensanalysen.

Arbetet i arbetsgruppen har tidvis varit väldigt forcerat, ibland med flera möten per vecka. Det är därför positivt att förslaget innehåller skrivningar om att varje ny fas föregås av en rekommendation med förslag till ändringar. Detta ger ytterligare tid för de olika arbetsgrupperna för *Group of Analysts* att diskutera detaljer och ta fram lämpliga lösningar.

Transportstyrelsen kommer fortsatt behöva delta i arbetet i *GoA* för att säkerställa

- att dubbelrapportering undviks,
- utveckling av systemoberoende SR-/DR-taxonomi/standard, med inspiration från TSD TAF/TAP och ECCAIRS,
- integration med RINF, EVR, ”Train Running Information” och andra system för att minska manuell handpåläggning,
- meningsfulla metoder för självvärdering,
- korrekta statistiska metoder för SL/SP-bedömning.

Eftersom det utifrån *GoAs* rekommendationer kommer att ske ändringar, framförallt i bilagorna, är det svårt att i nuläget uttala sig

om de exakta konsekvenserna förslaget som helhet. Transportstyrelsen har tidigare efterlyst att ERAs rekommendationer åtföljs av en uppdaterad konsekvensanalys, vilket SE fortsatt bör kräva.

Transportstyrelsen har fått gehör för flera av sina tidigare synpunkter, dock kvarstod i ERAs rekommendation bl.a. att krav som blir tillämpliga först i senare faser ändå finns med i texten; att andra aktörer ("natural persons") kan rapportera händelser; samt att efterfrågade förenklingar av definitioner och begreppsapparat inte genomförts. Kommissionen har ännu inte publicerat sitt förslag till akt, varför det återstår att se huruvida det skett några ändringar.

I och med revideringen av ERAs avgiftsförordning (2018/764) kommer ERA under 2022 att få full kostnadstäckning för den avgiftsfinansierade verksamheten. Däremot har ERA fått en sänkning i anslaget för den anslagsfinansierade verksamheten under 2022. För att undvika korssubventionering mellan anslags- och avgiftsfinansierad verksamhet måste ERA och kommissionen säkerställa att finansiering av CSM ASLP säkras innan den delegerade akten beslutas.

Kommissionen har tidigare aviserat att akten ska beslutas innan årsskiftet. Vid arbetsgruppsmötet den 20 november informerade dock kommissionen att de ännu inte bearbetat klart texten internt och kommer således inte vara klara innan årsskiftet.

#### Handlingslinje

29. **SE kan** framföra vikten av att säkra byråns resurser och finansiering för utveckling och underhåll av *ISS* innan akten beslutas.
30. **SE kan** i övrigt notera informationen.

#### Vad hände

P.g.a. teknikstrul uppfattades inte vad som sades under agendapunkten. Under mötet laddades dock kommissionens förslag till delegerad akt upp på CIRCABC, troligen var det en kort information kring detta, se bilaga.

#### ~~17.2 FRMCS migration plan: state of play in Member States Commission query~~

#### Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

## Bakgrund

Radiokommunikation inom järnvägen sker idag via en vidareutveckling av GSM-standarden som kallas GSM-R. FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) är järnvägens framtida radiokommunikationssystem som på sikt ska ersätta GSM-R. Arbetet med specificering av FRMCS bedrivs i tätt samarbete med organisationer inom järnvägssektorn och standardiseringsorgan. De funktionella kraven tas fram av International Union of Railways (UIC) och detaljerade tekniska specifikationer tas fram av European Telecommunications Standards Institute (ETSI).

Den första uppsättningen av tekniska specifikationer för FRMCS beräknas var färdiga i slutet av 2022, dock inte i tid för att inkluderas i TSD2022-paketet (se även agendapunkt 6 ovan). I TSD2022-revideringen inkluderas enbart gränssnitt mot FRMCS så att ETCS (European Train Control System) är förberett för en framtida övergång.

Trafikverket äger och förvaltar det svenska GSM-R-nätet (MobiSIR). Verkets nuvarande grova tidplan för övergång till FRMCS och avveckling av GSM-R ser ut på följande sätt:

- 2019 Påbörja reinvestering i GSM-R på total 100Mkr.
- 2020 Förbereda infrastruktur för FRMCS i tunnlar.
- 2023 Strategisk beslut om Trafikverket och Europa är redo (ändringar i TSD och tillgång på utrustning)
- 2023 Reinvestering i basstationer för GSM-R slutförd.
- 2026 Förbereda upphandling av FRMCS.
- 2027-2028 Upphandling av FRMCS
- 2029 Pilotsträcka.
- 2030-2033 National utrullning och migrering.
- 2033 Slå av GSM-R (4 år för migrering ombord, som förutsätter ETCS-utrustning med gränssnitt mot FRMCS, anses vara en acceptabel tidsperiod för reinvestering i ETCS-ombordutrustning).

## Handlingslinje

31. SE kan notera informationen.

## Vad hände

Agendapunkten utgick i en uppdaterad agenda som skickades ut kort inpå mötet. Frågan diskuterades istället under agendapunkt 6.

## 17.2 CH landtransport agreement

Vad hände

CH redogjorde kortfattat för avtalet mellan CH och EU och informerade att specialfall inte återfinns i TSD utan i Bilaga I till avtalet.

## 18 Next RISC meeting: 9-10 February 2022 (subject to meeting room availability).

Handlingslinje

32. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen kommer inom kort att skicka ut undantagen under agendapunkterna 4.1 och 4.2 för skriftlig omröstning.

Kommissionen uppmanade MS att håll koll på representanter till staternas representantgrupp för ERJU, se till att skicka rätt representanter.

Nästa RISC-möte är 9-10 februari, ännu oklart om det blir ett fysiskt möte.

## Items for information only

Dokument

- *Implementation of TSIs - list of non-applications (derogations) - RISC93*
- *Item for info - RISC93 Rolling plan*



Microsoft  
Word-dokument



Microsoft Word  
97-2003-dokument