



2022-02-17

Infrastrukturdepartementet

I/TM

*Gemensambereidning med SB/SAM, SB/EU, och
FI/BA*

**Rapport från möte 94 i kommissionens kommitté för
driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg, RISC#94**

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

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

Rättslig grund och beslutsförfarande

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

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

Den rättsliga grunden för beslut som gäller driftskompatibilitet fördelar sig på dels delegerade akter dels genomförandeakter. Grunden för delegerade akter utgörs av artikeln 5.1. För genomförandeakterna utgörs de av artiklarna 5, 7, 9, 14, 15, 21, 24, 47, 48 och 49 i direktiv 2016/797/EU om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen.

Beslutsförfarandet avseende sistnämnda artiklar regleras av artikel 51 samma direktiv varvid 4 § respektive 5 § i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

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

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

Bakgrund och beredningsläge

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

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

Frågor för beslut

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

Agenda för mötet

1 Adoption of the agenda

Dokument

- Item 01 - AG94EN03 -Draft agenda.doc



Handlingslinje

1. **SE kan** acceptera agendan.
2. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Anm. En reviderad agenda (AG94EN03) skickades ut efter gemensamberedning av instruktion, bl.a. har ordningen för agendapunkterna förändrats, några punkter har utgått och agendapunkten 9.2 har tillkommit. Rapportens struktur utgår från den reviderade agendan.

Ordförande hälsade välkommen och öppnade mötet.

Agenda version EN03 gick igenom och godkändes utan ändringar.

2 Adoption of the minutes of the 93rd meeting held on 16-17 November 2021

Dokument

- PV93EN02_draft



Handlingslinje

3. **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.
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

Föregående mötesanteckningar godkändes med inskickade kommentarer från FR.

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

Dokument

- *Item 03 - ERA for RISC94 2022 02 09*
- *Item 03 - Europe s Rail JU Master Plan*



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

6. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att forsknings- och innovationsprogrammet ”Europes Rail Joint Undertaking” (ERJU) nu är igång efter rådets beslut att anta akten. ERJU tog formellt över efter Shift2Rail den 30 november 2021. Ett viktigt steg som måste ske fort är att anta ”Master Plan”, planen har diskuterats med rådet och dokumentet ligger nu hos kommissionen för formellt antagande. Nästa månad kommer styrelsen för ERJU även anta ett flerårigt arbetsprogram, som är mera strukturerat och innehåller ytterligare detaljer. En årlig arbetsplan med anbudsfrågningar för projekt kommer också att tas fram, vilket gör att projekten kan kontrakteras och startas innan

slutet på året. Under kommissionens ordförandeskap arbetar systempelaren med en ny systemarkitektur för järnvägssystemet. Den ska förenkla för att integrera nya lösningar i systemet och skapa ett flexibelt system, utan nuvarande kostnadsbild, något kommissionen återkommer till under agendapunkten om TSD (se agendapunkt 6 nedan). Liknande diskussioner återkommer även under i kommissionens handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga passagerartrafik och revideringen av TEN-T-förordningen.

ERA redogjorde för status för ärendehandläggning, se bilaga. De påminde att den reviderade avgiftsförordningen med ny timtaxa och fasta avgifter gäller sedan den 23 november.

Den första revisionscykeln för övervakning av säkerhetsmyndigheterna ("NSA monitoring") är nu avslutad och en rapport överlämnades till ERA's styrelse i november 2021.

Det Europeiska fordonsregistret (EVR) är nu i drift. Den 1 februari 2022 överförde PL sina ca 97000 fordon till registret. ERA kommer att samarbeta med övriga MS för att färdigställa övergång till EVR. Från 16 juni 2024 ska alla MS använda den centraliserade funktionen.

ERA informerade även om ett pilotprojekt kring linjeboken i samarbete med DG DIGIT. Tjänsten kommer att möjliggöra att göra utsökningar så att järnvägsföretagen utifrån denna kan bygga en digital linjebok.

ERA arbetar också med att koppla samman järnvägsinfrastrukturregistret (RINF) och registret för fordonstyper (ERATV) för att möjliggöra ruttkompatibilitetskontroll. Det finns två produkter Route Compatibility Check Tool (RCC) och ERA Knowledge Graph för att visualisera data i RINF. Dessa är tjänster som erbjuds av ERA, men kravet på ruttkompatibilitetskontroll enligt artikel 23 i direktiv 2016/797 ligger hos järnvägsföretagen och det finns även krav på infrastrukturförvaltarna att tillhandahålla data.

I övrigt har en stor del av arbetet under 2021 kretsats kring TSD-revideringen, vilket ERA återkommer till under agendapunkt 7 nedan.

Kommissionen berättade att de tittar på att effektivisera godkännandeprocessen för fordon och kopplingen till fordonsregistret. Efter ERAs godkännande måste NSA föra in fordonet i EVR. En möjlig lösning för att sänka handläggningstid för seriegodkännanden vore att tillåta ERA att lägga in fordon direkt i EVR. Kommissionen anser att detta är lågt hängande frukt och avser återkomma med förslag inom kort om att ge ERA den uppgiften.

4 Action Plan to boost passenger rail – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 04 - 20211214 Action plan on LDCB passenger rail – longt*



Bakgrund

[Kommissionens handlingsplan](#) innehåller en uppsättning initiativ för att främja den långväga och gränsöverskridande persontrafiken på järnväg, i linje med kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet. Planen innehåller åtgärder som ska vidtas främst under de kommande två åren, varför den till största del består av redan pågående eller påbörjade aktiviteter:

- Bättre genomförande av EU:s järnvägsregelverk och påskyndad driftskompatibilitet
- Stärkt infrastruktur för persontrafik på järnväg
- Tillräcklig tillgång till rullande materiel
- Anpassning av lokförarnas och järnvägspersonalens utbildning och certifiering till framtida behov
- Effektivare användning av näten
- Lämpliga avgifter för spårtillträde
- Användarvänliga biljettsystem och tillträde till järnvägssystemet
- Samma villkor som för andra transportsätt
- Allmän trafikplikt för att främja hållbar gränsöverskridande och/eller multimodal kollektivtrafik
- Stärka ungas egenmakt

Handlingsplanen för att främja gränsöverskridande och långväga passagerartrafik på järnväg är en av fyra delar som publicerats inom kommissionens paket för ”Hållbar och smart mobilitet”, övriga delar är:

- Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)
- Revidering av direktivet om intelligenta transportsystem
- Meddelande om ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer

Handlingslinje

7. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Översiktlig presentation från kommission av innehållet i handlingsplanen för att främja den långväga och gränsöverskridande persontrafiken på järnväg, se bakgrundsbeskrivning och presentation.

5 ERTMS requirements in the TEN-T revision – update by the Commission

Dokument

- *Item 05 - ERTMS requirements in the TEN-T revision - final*



Bakgrund

Presentation från kommissionen bl.a. om status för ERTMS-införandet i EU, orsaker till förseningar i installation av ETCS-ombordutrustning, nyttor med ERTMS och förslag i revidering av TEN-T-förordningen om att påskynda utbyggnaden, se presentation.

I revideringen av TEN-T-förordningen föreslår kommissionen en påskyndad utbyggnad av ERTMS från 2050 till 2040 för det övergripande nätet och för det föreslagna ”utvidgade stomnätet”, senast 2030 för stomnätet.

Enligt Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 är ERTMS fullt utbyggt på stomnätet först till 2040, samma år som det resterande nätet. Resterande nät färdigställs mellan 2040-2045. Av Trafikverkets förslag framgår att föreslagen utbyggnadstakt för ERTMS är långsammare än vad som är tekniskt optimalt, men att den är föreslagen med hänsyn till finansiella prioriteringar. Med en tekniskt optimal utbyggnadstakt skulle ERTMS implementeringen behöva ytterligare drygt 20 miljarder kronor under planperioden, utöver de 18 miljarder kronor som redan finns med i gällande plan.

Redan med föreslagen utbyggnadstakt uppstår problem med resurser och kompetens i hela kedjan från beställare, projektörer, leverantörer, entreprenörer, tredjepartsgranskare etc., vilket kommer att försvåras än mer om takten ska forceras ytterligare i hela EU. ERTMS-utrullningen måste även samordnas järnvägsföretagen och gå hand i hand med utrustning av ETCS ombord på fordonen.

Handlingslinje

8. **SE kan** med hänvisning till SEs inlägg under föregående agendapunkt (*anm. agendapunkt 6 i reviderad agenda*) påpeka att osäkerheten om järnvägens marknadsutveckling sannolikt påverkar investeringsviljan

när det gäller en eventuellt snabbare utrullning av ERTMS. Den samhällsekonomiska nyttan av åtgärden ifråga påverkas sannolikt också av hur effektivt järnvägens övriga och för dess konkurrenskraft hämmande problem kommer att hanteras inom ramen för EUs järnvägspolitik.

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

Vad hände

Ordförande påtalade att TEN-T revideringen har en tät koppling till arbetet med TSD-implementering (se agendapunkt 6 nedan). Det övergripande nätet täcker större delen av det europeiska järnvägsnätet. Målet med revideringen är att, utifrån handlingsplanen, skapa ett europeiskt järnvägsnät för långdistanstrafik för både gods och passagerare.

Nya element som introduceras är bl.a. krav på 160km/h för stamnätet och det utvidgade stamnätet. Kommissionen kommer även fortsatt stödja utbyggnaden av höghastighetsnätet, men allt kan inte vara höghastighet, existerande stamnät kommer att spela en viktig roll, och det är viktigt att maximera nyttan. För långdistanspassagerartrafik är hastighet av yttersta vikt. Det är inte realistiskt för hela nätet, men en stark viljeinriktning när järnvägslinjer uppgraderas så länge det inte finns andra geografiska begränsningar. Det borde vara ett enkelt mål att uppnå. Godstransporter på järnväg måste öka om vi ska nå klimatmålen, vi måste då kunna köra längre tåg (720m) med högre axellaster.

Även intermodal trafik är ett viktigt område. Traditionella bulkvaror, t.ex. kol, kommer inte öka i samma omfattning i den gröna omställningen. I vissa delar av EU har järnväg en redan en ökande marknadsandel för intermodala transporter, men på vissa ställen skapar profilen problem för semitrailers. Järnvägen måste tillåta P400-standardarden och detta måste tydliggöras i RINF för att underlätta för intermodala transporter.

De har även inkluderat ett krav för TEN-nätet att säkerställa full tillämpning av ERTMS för att gå som fort som möjligt mot ett driftskompatibelt nätverk.

Problemområden från "Issues Log Book", upprensning av NTR för att göra järnvägstrafik mera effektivt och mycket av arbetet i korridorerna återkommer som prestandamål i TEN-T förordningen. Genom revideringen likriktas även TEN-T och godskorridorer.

Kommissionen presenterade sedan bifogad presentation.

En MS påtalade gällande sida 7 i presentationen att de planerar att ha ett nätverk utrustat både med klass A och B under många år, vilket är nödvändigt under en övergångsperiod. De efterlyste ett förtydligande att det borde vara obligatoriskt att använda Klass A på linjer med ERTMS och inte fortsätta köra med klass B även om ETSC finns ombord.

En MS önskade ett förtydligande gällande sida 9 och kravet att bara bygga radiobaserad ERTMS efter 2025, innefattas ERTMS nivå 1 (L1) med

dataöverföring via radio för radioburen höjning.(”radio infill”) i begreppet radiobaserad ERTMS?

En annan MS förstår att kommissionen vill ha endast L2 och L3. Men att inte tillåta L1 riskerar att försena MS liggande genomförandeplaner, det är mångåriga planer som redan är beslutade. Det går inte att ändra från L1 till L2 till 202. Det är omöjligt att ändra kontrakt med leverantörer på så kort sikt, att förbjuda L1 från 2025 är för kort tid enligt experterna.

Ordförande svarade att de får återkomma till detta, detta är ett förslag till rådet, men det är även bra med en diskussion i kommittén.

SE framförde talepunkt 8 att osäkerheten om järnvägens marknadsutveckling sannolikt påverkar investeringsviljan när det gäller en eventuell snabbare utrullning av ERTMS. Den samhällsekonomiska nyttan av åtgärden ifråga påverkas sannolikt också av hur effektivt järnvägens övriga och för dess konkurrenskraft hämmande problem kommer att hanteras inom ramen för EUs järnvägspolitik.

Ordförande replikerade att förslag till rådet åtföljs av en fullständig konsekvensanalys och att detta är ett viktigt steg som de arbetet med under flera år.

En stor MS att uppgifterna om ERTMS-implementering på sidorna 2-5 är uppmuntrande, men påtalade att det är viktigt att ta hänsyn till nationella förutsättningar, t.ex. utgångsläge, storlek på nätet och kostnader för investeringar. De gör sitt bästa för att implementera ERTMS, även om många fordon återstår. Det pågår ett antal projekt för att införa ERTMS.

En MS menade att utfasningen av klass B-systemen är ett stort mål som bara är möjligt med massiv utrullning av ERTMS på fordonen. Kostnaden för marksystemet är enklare att kontrollera, men inte för ombord. De har även problem med STM-utvecklingen och svårigheter att få intresse för industrin, vilket utgör en stor utmaning. De delar uppfattningen gällande L1. L1 ger samma nivå av säkerhet som L2 och L3, och L3 existerar inte ännu. Förslaget underminerar ”business case” för vissa MS som använder Eurobaliser för sitt klass B system, vilket gör en migrering till L1 mera kostnadseffektivt. För L2 finns ibland svårigheter att hantera RBC-handover, vilket blir ännu mera komplicerat när överlämningen ska mellan RBC mellan olika MS. Det kan därför ibland vara enklare med L1 vid gränsövergångar.

En MS påtalar behovet av att bevara möjligheten för L1 för sekundära linjer. De måste ha driftskompatibilitet på hela nätet, men det är inte möjligt att implementera L2 överallt.

En MS påpekar att det är 28 år till 2050, livscykeln för teknik nuförtiden ligger mellan 5-10 år, på 28 år kommer mycket hända med idag okända tekniker. Hur förbereder vi oss för anpassningar i den framtida implementeringen?

Ordförande konstaterar att det säkerligen kommer att ta de 28 åren, vi installerar fortfarande GSM-R. Den goda nyheten i systempelaren är den modulära systemuppbyggnaden som underlättar för att introducera ny teknik

på ett enklare vis. Tekniken kommer att utvecklas, men det är inte en anledning till att inte implementera ERTMS nu.

Ordförande konstaterade att många farhågor kretsar kring borttagande av L1. Kommissionen ser dock stora nyttor med det, det skapar en mera enhetlig implementering när man inte blir beroende av begränsningar från ställverk och annan signalutrustning. Men de måste överväga migreringskostnader och hantering av sekundära linjer.

Kommissionen konstaterade att vi nu är i en övergångsfas, frågan är hur många år den får ta. Vi har rullat ut ERTMS de senaste 30 åren, men vi är ännu inte vid brytpunkten. Om man jämför med USA, där infrastrukturförvaltarna valde att gå till ett ombordbaserat signalsystem, där gjordes detta på ett årtionde. Men det var även förenat med strikta tidplaner och böter. Att göra det på 20 år inom EU borde vara genomförbart. De förstår att övergången kan vara plågsam och kostsam, men att behålla klass B-system så länge är inte kostnadseffektivt. De förstår också att kostnader och nyttor inte fördelas jämnt. Infrastrukturförvaltarna kan tjäna på att bara ha ett system i marken. Dessutom blir klass B en all mindre nischmarknad. För ombord finns större utmaningar, något som måste hanteras: Operatörer som inte täcks av allmän trafikplikt ("Public Service Obligation") och saknar stöd får svårt att utrusta fordonen, där finns ett behov av offentligt stöd. Genom CEF2, paketet för återhämtning och motståndskraft ("Recovery and Resilience Facility"), sammanhållningsfonderna etc. finns flera möjligheter redan tillgängliga.

Kommissionen besvarade sedan frågor från tidigare talare. De höll med om att det är ett problem att RU av olika anledningar använder klass B trots att de har ETCS, t.ex. för att ETCS inte är godkänt i en MS. I aktuell MS så vet kommissionen att de planerar att ta bort klass B 2025-2026, så det är ett övergångsproblem. Men de ska överväga att kanske trycka mer på användning av ETCS istället för klass B. Frågan har även diskuterats i TSD-revideringen. Kommissionen föreslog att de tittar närmare på punkt 7.2.5 i senaste utkastet för TSD CCS, det hanterar problemet.

Definitionen av radiobaserad ERTMS inkluderar idag L2 och L3, inte L1 även om finns radio infill så ingår det inte i definitionen. De kommer dock analysera detta närmare, men tanken är att gå mot radiobaserad ERTMS för att minska nationella egenheter. De är öppna för att diskutera vidare bilateralt med berörda MS.

Kommissionens mål med att inte längre tillåta L1 är inte för att försena införandet av ERTMS. De vet att vissa går mot L1, och de vill inte stoppa pågående projekt eller planer. Regeln gäller bara för nya projekt efter 2025.

Som svar till SE så har det gjorts konsekvensanalyser både för revideringen av TEN-T och för TSD CCS, det är tydligt att med nuvarande strategi och ramverk och att inte göra något ytterligare på systemnivå kommer att resultera i kostnader upp till 18 miljarder €. Det är mycket skattepengar som riskerar att försvinna.

Kommissionen är medvetna om att varje MS inte har samma utgångspunkt, storlek på nätet, typ av klass B-system etc. och de måste ta hänsyn till detta.

I artikel 17 finns en möjlighet till undantag från vissa krav, baserat på en konsekvensanalys av effekten på driftskompatibiliteten i EU.

Kommissionen har redan indikerat att vi måste hantera frågan om fordonen bättre, det måste till mera utbyte mellan MS och samarbete kring prototyper. Även frågan om hur man kan stötta godstransportörer och skapa pooler av fordon så att järnvägsföretagen har tillgång till fordon som är gröna, digitala och under attraktiva förhållanden.

Vidare svarade kommissionen att TEN-T-förordningen inte påtvingar några krav på regionala och lokala linjer. Kommissionen känner till MS planer på att använda förenklad ERTMS för att täcka hela nätverket, men L2 på stomnätet.

Ordförande konstaterade att många av problemen finns ombord, men att vissa lösningar redan finns på plats och andra delar ingår i handlingsplanen.

En annan representant från kommission återkom till SEs inspel, han ville betona vikten av det som framgår i presentationen. Statistiken för marksystemet reflekterar bara MS planer för det övergripande nätet. Baserat på nuvarande genomförandeplaner är det mindre än 20% av TEN-T nätet som inte täcks av ERTMS. Och flera MS tittar på att utrusta hela nätet. De förstår inte till fullo alla osäkerheter som avses, eftersom de avspeglar MS planer. Ombordsidan beror av bilden för marksystemet och behoven av eftermontering, och att vi ska byta ut flottan. Det måste vara standard med ERTMS för nya fordon, för att undvika flaskhalsen med eftermontering. Kommissionen följer kända planer från MS och analysen har redan gjorts, se konsekvensanalysen för TEN-T och för TSD CCS. Arbetet går framåt, men inte tillräckligt fort. I flera MS finns stödprogram för ombordsystem. Ett koordinerat införande är viktigt för genomförandet. Viktiga steg på EU-nivå för att stödja, CEF och strukturfonder, EUs återhämtningsfond ("Recovery and Resilience Facility", RFF), t.ex. IT använder RFF-pengar för både mark och ombordsystem. Men det är inte realistiskt med EU-stöd för alla ombordsystem, det är därför de ser över att förenkla för sådant stöd nationellt.

ERA svarade en tidigare talare gällande lösningen att ha L1 i övergången mellan olika MS. Idag, 15 år senare, finns inga sådana tekniska problem. Gränssnitt RBC-RBC finns på plats och är testat, det finns även andra tekniska lösningar utan att använda L1.

Kommissionen konstaterade att mycket av det som diskuterats ingår i förslaget till rådet och kommer att diskuteras i rådsarbetsgrupperna. Men man misstänker samtidigt att det finns mer järnvägsexpertis i denna grupp. Det är därför frågan är på agendan. De har haft de första diskussionerna om TEN-T och ser ett behov av sprida nyheterna.

SE önskade en ytterligare förklaring kring incitamenten för järnvägsföretagen att installera västenliga summor och när de kan dra nytta av investeringen.

Kommissionen svarade att det finns tydliga nyttor för infrastrukturförvaltarna, t.ex. DB skulle spara en miljard € i underhållskostnader om de inte längre måste underhålla en massa

markbaserad signalutrustning. Vilket på längre sikt borde leda till minskade spåravgifter. De övergripande nyttorna klara, men de distribueras inte jämnt, men det övergripande målet är klart. Kommissionen öppnade för en separat diskussion kring implementering i SE. Men det finns ett redan ett "business case" för ERTMS i SE som håller på att genomföras.

6 TSI implementation: discussion paper – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 06 - Discussion Paper on the implementation of the TSIs*
- *Item 06 - Discussion Paper on the implementation of the TSIs_Annex_ERA data*
- *Item 06 - TSI implementation discussion*



Item 06 - TSIs implementation DP - ERA annex



- *item 6 - EIM CER request for clarification on EC proposal TSI INF-ENE*



Bakgrund

Tekniska Specifikationerna för Driftskompatibilitet (TSD) fastställer europeiska krav för järnvägsinfrastruktur, fordon, signalering och säker tågdrift. Kommissionen anser att en enhetlig tillämpning av TSD inom järnvägssektorn och av järnvägsleverantörsindustrin är nyckeln till att uppnå ett harmoniserat och modernt järnvägssystem, vilket krävs för att uppfylla strategin för "Hållbar och smart mobilitet" och målen i den "Gröna given".

TSD-implementeringen tar dock tid eftersom kraven i princip bara behöver tillämpas vid nya, moderniserade eller ombyggda delsystem.

Övergångsregler, undantagsmöjligheter och nationella tolkningar gör att överensstämmelse med TSD är låg sett till hela järnvägsnätet.

Utifrån de nya utmaningar och möjligheter järnvägen står inför menar kommissionen att det är brådskande att vidta åtgärder för att förbättra implementering av TSD. I annat fall riskerar järnvägen att ytterligare marginaliseras som transportsätt, överträffad av andra gröna mobilitetslösningar, och ett misslyckande med att minska utsläppen av växthusgaser.

Kommissionen menar därför att en liknande övergångsregim som den som föreslås för fordonsrelaterade krav i 2022-paketet (kategorisering C1-C3,

där C1 är direkt tillämpligt; C2 är tillämpligt 7 år efter ikraftträdande av TSD; C3 har en särskilt angiven implementeringstid, kraven kan även gälla retroaktivt) även införs för infrastruktur-TSD:erna. En övergångsordning som innebär överensstämmelse med TSD-krav för framtida såväl som befintliga fasta installationer bör övervägas, med en mer ambitiös TSD-implementering vid större uppgraderingar. En sådan lösning innebär att ett antal aspekter skulle behöva specificeras: övergångsperiodernas längd; teknisk omfattning (hela eller del av TSD; geografisk omfattning (TEN-T stommät, det övergripande nätet eller hela unionens järnvägssystem). På samma sätt som TEN-T-förordningen och den Europeiska genomförandeplanen för ERTMS specificerar konkreta krav och tidsfrister för ERTMS bör alla TSD:er specificera konkreta målsystem som ska uppnås med EU-gemensamma utbyggnadsplaner och tidsfrister för genomförande.

Kommissionen har därför tagit fram ett diskussionsunderlag, se bilaga.

Underlaget avslutas med följande frågeställningar:

- Vilka TSD:er bör prioriteras med mer konkreta direkt tillämpliga resultatmål? Bör de kompletteras med EU-mål och/eller nationella mål och EU:s genomförandeplan(er)?
- Vilken TSD saknar tillräckligt tydliga genomförandebestämmelser, inklusive övergångssystem?
- Vilka TSD:er (eller delar av dessa) bör uteslutas från icke-tillämpning?
- Finns det områden där övervakningen och i synnerhet uppföljningen av övervakningen bör förbättras?
- Hur långt bör europeiska investeringar begränsas till projekt som uppfyller TSD:ns genomförandemål?

I den bifogade presentationen har kommissionen sammanställt den feedback de mottagit inför kommittémötet. Det framgår även att MS har fram till mitten av mars att lämna skriftliga förslag för att förbättra tillämpning av TSD, se presentation.

Analys

De europeiska järnvägspolitiken och därmed följande reglering har ställt upp ett antal mål med tillhörande principer. En av dessa principer ger uttryck för att harmonisering ska bygga på att nya krav ska riktas mot vad som utgör nybyggnation, ombyggnad och modernisering. Principen respekterar därigenom redan genomförda investeringar och försäkrar därmed stabilitet i alla delsystem. Retroaktivitet medges sällan utom i det som rättsordningar i gemen kan sträcka sig till att tillåta, bl.a. hälsa, miljö, nationellt skydd, m.m. Ur ett rättssäkerhetsperspektiv skulle en upplösning av denna princip få synnerligen ingripande konsekvenser och också anses

strida mot en annars välgrundad uppfattning om att kunna förlita sig på principen om skydd för berättigade förväntningar.

Denna princip har uttalats alltsedan det första driftskompatibilitetsdirektivet, artikel 1, 96/48/EU¹, och därefter upprätthållits i samtliga senare driftskompatibilitetsdirektiv (även där i respektive syftesbestämmelse - artikel 1)^{2 3}

I artikel 1.1. i direktiv 2016/797 lyder principen som följer:

”... Dessa villkor gäller konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av delarna av systemet samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som arbetar med driften och underhållet av systemet.”

Artikel 4 i driftskompatibilitetsdirektivet (2016/797) anger förutsättningar för TSD:ers innehåll och tillämpning. TSD får ange vilka bestämmelser som gäller för existerande delsystem och fordon, i synnerhet vid modernisering och ombyggnad, och även ange strategi för tillämpningen t.ex. etapper som ska slutföras längs en korridor. Detta måste dock ske med beaktande av de beräknade kostnaderna och fördelarna samt de förväntade konsekvenserna för de aktörer som påverkas.

Hittills har TSD utarbetats utifrån att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem ska uppnås successivt. Med några få undantag (t.ex. kompositbromsblock på godsvagnar) har TSD-kraven endast tillämpats för nya, moderniserade och ombyggda delsystem. Vidare har endast de delar av ett delsystem som omfattats av en modernisering/ombyggnad behövt uppfylla TSD-kraven, övriga delar har kunnat lämnas orörda. Kommissionens tankar om att frångå dessa principer och inte låta järnvägsmateriel få leva ut sin fulla tekniska och ekonomiska livslängd, eller att tillämpa fullständiga TSD-krav för alla delar i ett järnvägsprojekt, innebär betydande ekonomiska åtaganden för medlemsstaterna.

Transportstyrelsen delar förvisso kommissionens inställning att tillämpning av TSD på sikt är avgörande för att uppfylla EU:s mål om ett driftskompatibelt järnvägssystem. Nuvarande TSD-implementering har lett till en fragmentering med isolerade öar med TSD-kompatibel infrastruktur,

¹ Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, EGT L 235, 17.9.1996, s. 6–24

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (omarbetning), EUT L 191, 18.7.2008, s. 1–45

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, EUT L 138, 26.5.2016, s. 44–101

eftersom övergången till målsystemet sker succesivt i takt med att anläggningen byggs om. Transportstyrelsen ser därför att det finns fördelar med en harmonisering av genomförandebestämmelser mellan infrastruktur TSD:erna. En framgångsfaktor är dock att det sker under förutsättning att man fokuserar på att göra sammanhängande TSD-kompatibla stråk/linjer.

Eftersom investeringar i järnvägsinfrastruktur är kostsamma och långsiktiga är implementeringen av TSD direkt kopplad till varje enskild medlemsstats budgetutrymme för infrastrukturinvesteringar. Det är därför inte realistiskt att utgå från att tvingande slutdatum i TSD är en lösning på problemet. En forcerad införandetakt måste vara balanserad, ta hänsyn till och utgå från MS olika grundförutsättningar. En EU-gemensam genomförandeplan beror dessutom i slutändan på de nationella investeringsplanerna. Fokus bör vara där effektivitetsvinster är som störst, och samordnas över nationsgränser för att uppnå sammanhängande TSD-kompatibla sträckor, vilket sannolikt är långsamt med stornätet.

Generellt finns en låg ekonomisk bärkraft i järnvägssystemet, med en hög kostnadsbild och dålig lönsamhet. Det är därför av yttersta vikt att alla förslag till ändringar föregås av en kostnads-/nyttoanalys som kan visa att åtgärden leder till att järnvägens konkurrenskraft ökar och att nyttorna uppstår inom överskådlig framtid. Att infrastrukturen görs TSD-kompatibel är i sig ingen garanti för att det ger önskade effekter i form av nya trafikmönster och ökande gods- och passagerarvolym, det finns flera andra bidragande orsaker till järnvägens utmaningar. Samtliga hinder måste raderas, annars uppnås inte effekterna på transportmarknaden.

Då TSD ska tillämpas vid *modernisering* och *ombyggnad* blir tolkningen av dessa begrepp centrala. Definitionen av "ombyggnad" i artikel 2.14 i direktiv 2016/797 talar om ett "sådan större arbete" för att ändra ett delsystem eller del av detta. Både definitionen av "modernisering" och "ombyggnad" innehåller dessutom hänvisning till en förändring av "total prestanda", ett begrepp som inte heller är entydigt och därför tolkas olika. Avsaknaden av en gemensam förståelse/tolkning av vad som avses med begreppen "sådan större arbete" samt "total prestanda", leder till olika tillämpning av TSD-kraven mellan olika MS. Frågorna har lyfts i samband med en ändringsbegäran (CR171) i TSD-revideringsarbetet. ERA menar dock att tolkningen av dessa begrepp inte omfattas av CR171 eftersom begreppet "major" snarare är kopplat till behovet av godkännande för att ta i bruk ett delsystem.

Svenska sektorn anser TSD i sig är välkomna och bidrar till att förbättra både fordon och andrahandsmarknaden för fordon, men på kort sikt är det kostnadsdrivande. De anser att det saknas ett helhetsgrepp över kostnadsbild, många små ändringar som var för sig endast leder till

relativt sett överkomliga kostnadsökningar bidrar som helhet till att driva upp totalkostnaden. TSD-krav är därtill sällan anpassade till en avreglerad marknad med flera aktörer.

Handlingslinje

10. **SE bör** framföra att vi delar kommissionens syn på att TSD bör bidra till omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det finns dock ingen garanti för att en snabb TSD-anpassning av järnvägssystemet eller större delar av det i sig är tillräckligt för att järnvägens gods- och passagerarvolymerna ska öka i Europa på kort eller ens lång sikt. Det finns, utöver bristande teknisk enhetlighet i järnvägssystemet, sannolikt ett flertal andra viktiga orsaker bakom järnvägens bristande konkurrenskraft på Europas transportmarknader, t ex infrastrukturkapacitetsbrist, oligopolliknande marknadsstrukturer, etc. Hur en EU-gemensam TSD-implementering i forcerad takt ensamt eller tillsammans med andra planerade åtgärder kommer att påverka dessa andra orsaker är idag oklart. Det är därför svårt att korrekt bedöma den samhällsekonomiska nyttan med den presenterade åtgärden, vars kostnader å andra sidan riskerar att bli mycket höga och ytterst behöva bäras av järnvägsföretagens transportkunder och/eller MS skattebetalare.
11. **SE bör** även framföra att en eventuell EU-gemensam TSD-implementering i forcerad takt måste ta hänsyn till grundläggande skillnader mellan MS och får inte ske på bekostnad av MS suveränitet avseende budgetfrågor. Därtill måste varje åtgärdsförslag som inkluderar TSD-implementering på ett trovärdigt sätt kunna bedömas som samhällsekonomiskt effektivt och positivt påverka både efterfrågan och utbud av järnvägstransporter på helst kort och i varje fall på medellång sikt. Eftersom en gemensam TSD-implementering i forcerad takt potentiellt innebär miljardinvesteringar, måste kommissionens tankar om en sådan diskuteras brett och utförligt inom varje MS, vilket är tidskrävande. SE förbehåller sig därför rätten att återkomma senare med mer genomarbetade och utförliga ståndpunkter i denna fråga.
12. **SE kan** i övrigt notera informationen och diskussionen.

Vad hände

ERA presenterade bilagan till diskussionsunderlaget kring nyttor med TSD, se presentation.

Kommission tackade ERA för information om nyttorna med TSD-implementeringen, som i många delar liknar nyttorna med ERTMS. De har observerat en systemnytta av ökad implementering. Idag finns ett lappverk av implementering av TSD, vissa TSD tillämpas och implementeras regelbundet, medan andra TSD tillämpas sporadiskt. För övergången till det

gemensam europeiska järnvägsområdet (SERA) måste vi gå framåt. Nyttorna är inte jämt fördelade, inget 1:1 förhållande mellan kostnader och nyttor. Se presentation.

ERA påminde om att vi inte får glömma varför vi har TSD, för att tåg ska kunna röra sig fritt över gränser. För att uppnå målen med 55 %-paketet ("Fit for 55") måste vi undvika nationella lösningar. Vi måste göra innovation enklare, billigare och snabbare. Om allt ska anpassas till 27 olika nationella system tar det tid. Standardisering och harmonisering är vägen framåt för att nå målen för 55 %-paketet och gröna given.

En MS ansåg att det borde vara mera koordinerad planering och tydligare övergångsbestämmelser i TSD, men att tidsramar måste vara realistiska, både ekonomiskt och tekniskt. Man måste också ta synergier mellan fordon och mark i beaktande.

En stor MS stödjer en effektiv implementering av TSD för att nå målsystemet så fort som möjligt, men att man måste ta hänsyn till utgångsläge och budget. Gällande infrastruktur TSD:en ser de ingen nytta med en för strikt implementering, inte alla delar som har påverkan på driftskompatibilitet, men medför stora kostnader. De vill inte ha ytterligare krav i TSD. De anser att det inte är realistiskt med bindande tidsramar i TSD, det är inte rätt ställe, frågorna är mera kopplade till TEN-T-förordningen.

Ordförande konstaterade att även om det inte får en direkt påverkan på driftskompatibilitet så får det ändå en påverkan hos leverantörerna. Vi kan bara nyttja fördelarna av SERA om vi tillämpar TSD så fort som möjligt på infrastrukturen. Ju mer vi går mot ett gemensamt system, ju fortare kan vi använda personal från olika delar av EU på andra ställen. Idag begränsas personalen av behovet av att känna till nationella förutsättningar. Vi måste ha en nätverksimplementering, som många MS gör, annars kan vi inte ta bort klass B-system. Det måste hanteras både i TEN-T-förordningen och i CCS, men samordnas.

SE framförde talepunkterna 10 och 11 och framställde stöd för tidigare talares synpunkt att kommissionens planering måste utgå från nationella förutsättningar. Det får heller inte genomföras utan hänsyn till MS suveränitet gällande budgetfrågor. Ser inte heller några särskilda garantier för att den ökade takten på TSD-implementeringen i sig leder till de fördelar kommissionen påstår för järnvägsföretag men särskilt infrastrukturförvaltare. I sammanhanget kan en ökat takt på genomförandet komma att negativt påverka företagens möjligheter att investera och samtidigt bli en börda för skattebetalarna. Vid analysen bör kommissionen beakta att ett forcerat införande kan komma att innebära miljarder i investeringar och måste därför diskuteras brett inom MS, mellan MS och tillsammans med kommissionen.

Ordförande svarade att det är tydligt att MS har budgetsuveränitet, men att det även satsas mycket pengar genom RFF till järnväg, de måste säkerställa att pengar till järnväg leder till harmoniserat införande.

En MS menade att genomförandep Praxis haft prioritet för TSD CCS och ERTMS. Som tidigare nämnts så diskuteras frågeställningarna även inom TEN-T. I TSD CCS finns redan nationella genomförandeplaner. TSD OPE är viktig, den involverar inte stora summor pengar, men viktigt för att hantera kulturella skillnader hur trafiken bedrivs. Gällande TSD INF och TSD ENE så har en stor del av nätet byggts för många år sedan, utan att man visat överensstämmelse med TSD, men det betyder inte nödvändigtvis att infrastrukturen inte är kompatibel med TSD. Vi måste även ha i åtanke att TSD ändrats mycket över åren, så vi måste vara överens vilken TSD som avses, stabilitet är viktigt. De frågade retoriskt vad som är nyttan med att visa TSD-kompatibilitet för linjer som redan är kompatibla, bara för att checka i boxen, utan att det finns driftskompatibilitetsproblem. För fordon tillämpas TSD på nya, moderniserade och ombyggda delsystem. Det är svårt att hantera ändringar som inte förutsågs under livscykeln, och hur dessa ska implementeras i praktiken

Ordförande poängterade att presentationen innehåller feedback från MS och inte kommissionens ståndpunkter. Gällande överensstämmelse med TSD; om befintlig infrastruktur är kompatibel med TSD så är det goda nyheter och inget man måste göra något åt. Problemet är när infrastrukturen inte överensstämmer, med dagens situation verkar det fortsätta mer eller mindre för evigt. Det här är bara preliminära diskussioner för en mera robust vision för att uppnå en driftskompatibel infrastruktur. Vi pratar inte bara om driftskompatibilitet, även från ett SERA-perspektiv, en mera enhetlig infrastruktur sänker kostnader för gemensamma fordon och personal etc. Många nyttor som går bortom internationella fordon.

Ordförande menade att sökande och MS hittills lagt för stor tilltro till att undantag beviljas, det kommer bli mera restriktivt framöver.

De kommer att återkomma med förslag på nya skrivningar för kapitel 7 i infrastruktur TSD:erna.

SE återkopplade till tidigare anförande att vi ännu inte har haft tid att samordna MS ståndpunkt på frågorna, men att vi återkommer med skriftliga kommentarer. Från Transportstyrelsens sida så ser vi att den nuvarande TSD-implementeringen har lett till en fragmentering och isolerade öar av TSI-kompatibel infrastruktur, vilket inte alltid är kostnadseffektivt. Vi ser därför fördelar med att harmonisera genomföranderegler mellan TSD:erna för infrastruktur, med fokus på att skapa sammanhängande TSI-kompatibla linjer längs korridorerna.

Vidare, gällande ändringar av kapitel 7 i TSD så måste vi också komma ihåg att tolkningen av begreppen modernisering och ombyggnad i direktivet är centralt för tillämpningen av TSD. Avsaknaden av en gemensam förståelse/tolkning av vad som menas med termerna "sådant större arbete" och "total prestanda", leder till olika tillämpning av TSD:s krav mellan olika medlemsstater.

Ordförande svarade att vi måste göra saker parallellt. Inte bara lagstiftningen, vi måste förstå var den ekonomisk nytta är störst, återkom gärna med skriftliga kommentarer.

Kommissionen önskar MS feedback i mitten av mars, men påpekade att vi inte ska känna oss begränsade till frågeställningarna i underlaget. De återkommer sedan med ett uppdaterat dokument och tar hänsyn till kommentarer i kommande förslag för TSD.

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

Dokument

- *Item 04 - 220201 TSI update*

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 TSD-revideringen, se presentation.

Ordförande poängterade att arbete med DAC ("Digital Automatic Coupler") är högprioriterat och att arbetet pågår. Förväntningar för DAC under 2022 är dock inte kompletta specifikationer.

Gällande CCS så yttras en oro från industrin kring förslaget om felrättningar. Kommissionen menade dock att industrin framställer en förenklad bild av problematiken. Det behövs en pragmatisk lösning för att hantera fel som påverkar driftskompatibilitet och säkerhet. Om ett fel måste rättas snabbt så har de noterat att det är en svår process, men ändock viktig, vi måste hitta en balanserad lösning.

En stor MS instämde i oron kring förslaget om felrättningar. De var även tveksamma till att möjligheten till delvis kravuppfyllnad tas bort. Delvis kravuppfyllnad möjliggör produkter med delvis ETCS funktionalitet, i

förslaget måste man uppfylla hela specifikationen. Sektorn vill behålla möjligheten till begränsad funktionalitet. Vidare så betonades vikten av CR1370 och ERTMS Baseline 4 (BL4).

Ordförande för ETSIs arbetsgrupp för FRMCS menade sammanfattningsvis att enbart gränssnittet mot FRMCS inte är tillräckligt moget, utan även funktionerna måste definieras för att uppnå en enhetlig implementering.

Ordförande menade att det som inkluderas i TSD CCS under 2022 gällande FRMCS inte är tillräckligt. Men ett genom gränssnittet mot FRMCS så är det 2025 det möjligt för ETCS att inkludera FRMCS utan att arbeta om ombordsystemet, förutsatt att gränssnittet är tillräckligt specificerat. En ”plug-and-play operation” som kräver ändringar i mjukvaran, men inte mer hårdvara än antensystem.

Gällande felhantering så finns ett stort behov och efterfråga kring detta. Industrin får bära mera ansvar för sina produkter. Kommissionen ber inte om ändringar som inte behövs, utan där de är väldigt nödvändigt. Kommissionen föreslog att läsa förslaget i detalj. Vad som föreslås är först en förfrågan från infrastrukturförvaltarna om att hantera fel mera systematiskt, vilket är nödvändigt allteftersom ERTMS-nätverket blir större. Felrättningarna påverkar bara installationen om det finns påverkan på säkerhet och driftskompatibilitet. Kommissionen vill se en industrialiserad produktion av ERTMS ombord. Ursprungstanken med ERTMS var att det ska finnas vissa valmöjligheter i marken, men att ombordsystemet ska vara standardiserat, de fortsätter nu bara utifrån den logiken.

Gällande BL4 så pågår en process, det är en het fråga som måste hanteras. Det finns redan inkompatibla ändringar som introducerats på en del av nätverket. Som redan aviserats sedan 18 månader tillbaka; så kommer de tekniska specifikationerna för FRMCS i 2022-paketet bara att hantera gränssnitt mot ombordsystemet, resten är beroende av mognadsgrad. Kommissionen får signaler om att specifikationerna inte är redo. Men det kommer ändå förberedas i TSD-texten för att tydliggöra vägen framåt, så fort specifikationerna är klar är det enkelt att inkludera dessa i TSD CCS.

ERA inflikade att vi måste se till att ombordsystemet är redo med gränssnitt, så att en ny modul eller funktion för FRMCS enkelt och snabbt kan introduceras. Men ERA har ännu inte sett specifikationerna och det krävs tester innan de inkluderas. För introduktionen av nya funktioner som FRCMS finns också behov av att informera järnvägsföretagen i god tid.

Ordförande för ETSIs FRMCS-arbetsgrupp vidhöll att endast ett gränssnitt är otillräckligt. Specifikationer har utarbetats sen 2016, men gränssnittet i sig själv är inte tillräckligt, t.ex. om ATO ska införas så är gränssnittet inte tillräckligt. Ett gränssnitt är bara ett gränssnitt, transportmekanism och

överföringsmekanism måste också vara på plats. Missförstånd kring de väsentliga kraven. Först när man definierat kärnan kan man lägga på applikationer utan att ändra funktionen t.ex. ATO, ETCS, voice etc.

Kommissionen menade att det inte var något missförstånd. De har deltagit i diskussionerna de senaste två åren. Vad som anges i TSD CCS är gränssnittet mot "ETSC-lådan", när framtida radio är färdigt kan FRMCS inkluderas enklare än tidigare. FRMCS kommer att inkluderas i TSD-texten, men mogna specifikationer läggs till när de är mogna.

En stor MS efterlyste pragmatism och flexibilitet gällande klass B-system, integrerade lösningar och STM under en övergångsperiod. Och lägga särskild uppmärksamhet under förberedande arbeten.

Ordförande svarade att det är tydligt sedan länge att det inte får ske någon utveckling av klass B-system. Tillgänglighet för STM är en viktig fråga. Järnvägsföretag och MS måste tillse att det finns STM.

Det kommer att hållas ett expertgruppsmöte före sommaren för att kommittén ska kunna rösta förslaget i höst.

8 Non-application of TSIs:

8.1 Draft Commission Implementing Decision (EU) .../...of XXX on accepting a request submitted by the Republic of Latvia pursuant to Article 7(4) of Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council not to apply temporarily point 7.3.1 of the Annex to Commission Regulation (EU) 2016/919 to its 1520 mm rail network – presentation by the Commission

Dokument

- *RISC#93 -Item 08.3 - LV derogation CCS TSI full*



Bakgrund

Presentation från kommissionen av förslag till beslut gällande undantag från TSD Trafikstyrning och signalering⁴ för klass B radiosystem i LV.

LV presenterade vid RISC#93 undantagsansökan, se presentation. 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

⁴ Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen

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.

Handlingslinje

14. **SE kan** stödja, eller vid en eventuell senare skriftlig omröstning rösta ja till, undantagsansökan från LV.
15. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade utkast till undantagsbeslut i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se bilaga. Dokumentet som presenterades skiljde sig dock mot den bifogade versionen eftersom ändringar tillkommit vid kommissionens intergranskning.

8.2 Requests for non-application:

8.2.1 Sweden – DC2021-SE-18- Temporal Non-application of CCS TSI (interface BL3-class B system) for vehicles of types X2, X2K and X40 based on economic viability - presentation by SE RISC member

Dokument

- *Item 07.2.2 - SE non Application of CCS TSI for SJ's fleet of X2, X2K and X4*



Bakgrund

Presentation från SE av undantagsansökan från SJ, se presentation.

I modul 11 i Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg (TTJ) anges att föraren vid vissa givna situationer ska genomföra en retardationskontroll för att säkerställa att tågets verkliga bromsförmåga motsvarar den beräknade bromsprocenten. Retardationskontroll ska även utföras om föraren upplever att tåget har avsevärt lägre bromsförmåga än vad som borde vara fallet eller när driftförhållandena, till exempel temperatur- eller väderförhållandena, motiverar det.

I det svenska tågskyddssystemet ATC och även i STM (*"Specific Transmission Module"*, anm. en översättningsenhet för körning med ETCS på ATC-bana) finns en funktion för att göra en teknisk retardationskontroll genom att mäta trycksänkningen i bromsledningen vid en retardationskontroll, utifrån detta beräknas bromsvärdet för fullbroms. Om fordonets bromsförmåga inte motsvarar den inmatade bromsprocenten ska föraren sänka inmatat värde till det verkliga värdet.

I ATC-systemet och specifikationerna för STM anges att ändring av bromsvärdet ska göras även om fordonet är i rörelse. Men bromsparametern för ETCS och STM är gemensam och i TSD Trafikstyrning och signalering anges i kraven för ETCS att fordonet måste vara stillastående när föraren anger eller ändrar parametrar för tågdata.

Kravet på retardationskontroll är en säkerhetshöjande åtgärd som tillkom efter rekommendation från Statens Haverikommission efter en järnvägsolycka. Den tekniska retardationsmätningen har funnits länge i det svenska tågskyddssystemet och det vore olyckligt om det uppstår en skillnad i hantering mellan fordon utrustade med ATC och fordon med ETCS/STM vid körning på ATC-banor. Det skulle motverka kompatibiliteten i järnvägssystemet. Transportstyrelsen har tidigare försökt få in detta som ett specialfall i TSD Trafikstyrning och signalering, men förfrågan har nekats av järnvägsbyrån. SJ har därför istället ansökt om ett undantag från kraven i punkterna 3.18.3.3 och 3.18.3.3.1 i TSD- trafikstyrning och signalering om att fordonet måste vara stillastående. Transportstyrelsen, som tillstyrker ansökan, kommer därför att presentera bakgrunden till undantagsansökan för kommissionen och RISC-kommittén, som ska besluta om ansökan ifråga vid senare tillfälle.

Handlingslinje

16. **SE kan** presentera bifogad presentation om aktuell undantagsansökan från SJ.
17. **SE kan** betona att det vore lämpligare att ha detta som ett specialfall i TSD Trafikstyrning och signalering istället för att undantagshandla den.
18. **SE kan** vid en senare skriftlig omröstning rösta ja till undantagsansökan från SJ.
19. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

SE presenterade undantagsansökan från SJ och påtalade att vi helst vill ha detta som ett specialfall i TSD CCS, se bifogad presentation.

Kommissionen och ERA undrade vilken påverkan det får för utländska fordon som kommer till SE.

SE svarade att ett sådant specialfall inte påverkar driftskompatibilitet eller utländska fordon, utan bara ger en möjlighet för svenska operatörer som önskar denna funktionalitet på sina fordon.

Kommissionen hade förståelse för önskemålet men menade samtidigt att de strävar efter att skapa ett gemensamt ETSC-system, hur motiverat det än må vara så bidrar särkrav till ökade kostnader. Kommissionen önskade en fortsatt dialog med SE kring undantagsansökan och ev. specialfall.

8.2.2 Romania – DC2022-RO-01 Non- application of CCS TSI for 20 locomotives type LEMA6000kW to install Class B system - presentation by RO RISC member

Dokument

- *Item 08.2.2 - Derogation DC2022-RO-01 from the application of EU V03*



Bakgrund

Presentation från RO av undantagsansökan från TSD Trafikstyrning och signalering⁵ för att installera klass B-system på 20 lok av typen LEMA6000kW.

Handlingslinje

20. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Undantagsökan från RO från att installera ETCS på fordon av typen LEMA 6000 kW. De vill senarelägga installation av ETCS bl.a. för att invänta erfarenheter från pågående projekt i SE. Fordonen kommer att utrustas med ETCS till Q4 2023, se presentation.

8.2.3 Ireland - DC2022-IE-2 Non-application of TSIs for the new IÉ-RU Class 22000 ICDMU – B2 intermediate cars based on IOD Article 7.1.e - presentation by IE RISC member

Dokument

- *Item 07.2.5 - NSA IE Non Application of TSI to Class 22000 ICDMU*



⁵ Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen

Bakgrund

Presentation från IE av undantagsansökan från TSD LOC&PAS och TSD SRT⁶ för fordon av typen IÉ-RU Class 22000 ICDMU, se presentation.

Operatören Iarnród Éireann upphandlade 2004 multipelkopplade fordon från leverantören Hyundai-Rotem, 234st fordon levererades fram till 2012. De vill nu upphandla ytterligare mellanvagnar för inkludera i befintliga tågsätt för att skapa 4-/6-vagnars sammansättningar. Om de nya mellanvagnarna byggs enligt TSD är det inte möjligt att integrera dessa med befintliga tågsätt.

IE stödjer sitt undantag på artikel 7.1e i direktiv 2016/797, d.v.s. att järnvägsnätet är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i resten av unionen av havet eller på grund av särskilda geografiska förhållanden.

Handlingslinje

21. **SE kan** vid en senare skriftlig omröstning rösta ja till undantagsansökan från IE.
22. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från IE i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

9 Conformity assessment bodies

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

Dokument

- *Item 09.1 - NB-Rail for RISC94_V1.0*



Bakgrund

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

Handlingslinje

23. **SE kan** notera informationen.

⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 1303/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende ”säkerhet i järnvägstunlar” i järnvägssystemet i Europeiska unionen

Vad hände

Inget att notera utöver presentationen, se presentation.

9.2 Revision of the ERA Assessment Scheme (ERA Technical Document 00MRA1044) - presentation by the Agency

Dokument

- *Item 09.2 - 2022.02.9-10 94th RISC meeting - Revision of the ERA assessment scheme*



Bakgrund

Anm. agendapunkten tillkom efter gemensamberedning av instruktion.

Vad hände

Anm. på grund av teknikstrul presenterades denna agendapunkt efter 9.3.

ERA presenterade arbetet med reviderad övervakningsregim för anmälda organ (NoBo). Utifrån erfarenhetsåterföring föreslås några mindre justeringar av ERA [Technical Document 00MRA1044](#) ("ERA Assessment Scheme"), vilket är referensdokumentet som används av ERA, nationella ackrediteringsorgan och erkännandeorgan för bedömning av NoBo.

För att säkerställa en smidig och enhetlig övergång till reviderade regim föreslås att MS ackrediterings- och erkännandeorgan och NoBo har fram till 31 december 2023 att göra nödvändiga anpassningar.

ERA ser även en möjlighet att förtydliga frågan under agendapunkt 9.3, eftersom det är viktigt att alla NoBo har samma förståelse.

En MS efterlyste en beskrivning av ändringarna eftersom de måste vara förberedda och säkerställa att NoBo och ackrediteringsorgan känner till ändringarna. Dessutom använder de samma regim även för DeBo.

ERA svarade att de får titta på lämpliga forum för att sprida informationen, det kommer att vara en workshop, men att de ursprungligen inte tänkt på att bjuda in MS. Den största nyheten i regimen är möjligheten att dela resurser, förtydliganden om AsBo-frågan och även flera mindre ändringar. ER kommer att informera även MS om ändringarna.

9.3 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

24. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

NB-Rail introducerade ämnet. Tidigare accepterade NoBo rapporter från ISA (*”Independent Safety Assessor”*) enligt CENELEC-standarderna, TSD har nu ändrats så att AsBo tagit över ISAs roll. För ISA finns i standarden krav på oberoende för SIL4 (*”Safety Integrity Level”, anm. SIL4 är högsta säkerhetsnivån för ett säkerhetssystem på järnväg*) motsvarande kraven på full separation för bedömningsorgan av Typ A. Inga SIL-nivåer har diskuterats när man tagit fram CSM-RA, den ska kunna användas för ändringar i säkerhetsstyrningssystem såväl som för delsystem, men inte för produkter. NoBo är en integrerad del i TSD för att kontrollera produktsäkerhet. ISAs oberoende motsvarade Typ A, men nu vill man att även rapporter från bedömningsorgan Typ B och Typ C ska accepteras, samma företag som kan vara involverade i design och utveckling. Som

NoBo är de fristående, och de måste säkerställa att oberoendet bibehålls så att projektets integritet inte kan ifrågasättas.

Elisabetta Garofalo från kommissionen presenterade kommissionens åsikt i frågan, det är egentligen två frågor. Den första är om det är korrekt att NoBo tar fullt ansvar och för granskning när man inkluderar rapporter från AsBo. Den andra är vilka acceptanskriterier ska användas av NoBo för att acceptera AsBos resultat.

För att börja med den första frågan måste man först känna till "new approach", den tekniska pelaren och driftskompatibilitetsdirektivet är baserat på "new approach"; med väsentliga krav, TSD och användning av EN-standarder för att visa överensstämmelse, som kontrolleras av ackrediterade tredjepartsgranskare. Det finns även ömsesidigt erkännande. NoBo är ansvarig för EG-kontrollen, men för TSD LOC&PAS och TSD CCS finns även krav på AsBo enligt CSM-RA. Men det är olika omfattning för granskningarna. EG-kontrollen begränsas till säkerhet i det väsentliga kravet, AsBo granskning är bredare. AsBos rapport är input till NoBo, men även det motsatta förhållandet förekommer. Kommissionen har inte sett något i lagstiftningen som säger att de ska vara helt oberoende enheter. Det finns tydliga paralleller i förfarandet för att etablera enheterna och säkerställa oberoendet. Båda måste erkännas eller ackrediteras, via en procedur i direktivet samt tillägg, t.ex. ISO standard. Som standard för NoBo finns "ERA Assessment Scheme", det saknas motsvarande för AsBo, men det finns en vägledning från ERA. Det är alltså en fråga om oberoende snarare än kompetens rörande bedömningsorgan av typ A och typ B. Oberoende och kompetenskrav är garanterat via ackrediteringsprocessen enligt ISO17020. Om dessa krav är lämpliga eller inte är inte upp till juristerna att avgöra. Det finns redan krav på oberoende, och även krav på kompetens i CSM-RA. Det finns även övervakning av AsBo, om de inte uppfyller kraven får de inte längre utöva sin verksamhet.

Ovan var en generell beskrivning av arkitekturen och processen, nu till slutsatsen. I CSM-RA finns tydliga förhållanden mellan AsBo och andra aktörer. Gällande ömsesidigt erkännande framgår av art. 6.3 i CSM-RA att AsBo inte ska duplicera arbete. Artikel 2.3a refererar tillbaka till driftskompatibilitetsdirektivet och till TSD. I dessa fall ska en AsBo-rapport accepteras om inte NoBo har välgrundade skäl att ifrågasätta innehållet. NoBo ska inte ifrågasätta de krav som redan kontrollerats. En sådan ordning skulle även undergräva ackrediteringssystemet. Det finns skillnader mellan typ A, B och C. men inte en fråga för NoBo att kontrollera.

NoBo anser att punkt 4 i ISO 17065 ska gälla även för andra. Att när NoBo förlitar sig på underlag från underleverantörer, måste de gå i god för att de också uppfyller kraven. Men det är skilda saker, NoBo och AsBo är skilda

aktörer med olika uppgifter. Vad kan då NoBo kontrollera? Det framgår inte tydligt av regelverket själv. De kontroller de ska och måste utföra är t.ex. att AsBo är ackrediterade, registrerad i ERADIS, att omfattningen täcks av ackrediteringen. Men inga ytterligare kontroller av det som redan täcks av ackrediteringen, i så fall måste frågan lyftas till övervakningsorganen eller ERA.

Så svaret på frågan, är då NoBo fullt ansvarigt? Ja, NoBo har det fulla ansvaret för sitt arbete, och AsBo är fullt ansvariga för sitt. Utifrån "new approach" har varje enhet ansvar för sina delar, men när granskningen är klar, har man fulla ansvaret. Detta går åt båda hållen, ibland måste NoBo acceptera AsBo-rapport som input, men även det omvända. Ett oberoende ända från designstadiet vore önskvärt, men det finns inget sådant legalt krav.

Kommissionen betonade att "in-house" AsBo inte är sämre än externa. Många gånger har de högre kompetens än en extern dito. De finns inte bara internt hos tillverkare, även järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare kan ha "in-house" AsBo. Det måste ske en kontroll av alla enheter, oavsett om de är typ A, B eller C. Ifall det finns problem måste detta tas med tillsynsorganet, inte mellan AsBo och NoBo.

NB-Rail betonade att direktivet själv kräver att NoBo är involverat från designstadiet, även om de måste förlita sig på AsBo typ A, B eller C, om de upptäcker något som kan påverka projektet måste de meddela sökanden, så att denna kan ha en diskussion med den AsBo som har kontraktet. Om NoBo har en oro så är det ett bra arbetssätt att informera om oron kring oberoende så att sökande kan fråga sin AsBo att vidta åtgärder enligt ackrediteringen som AsBo. Det finns inget kontraktsförhållande med AsBo, men motsvarande gäller även för ERA när de fattar beslut baserat på rapporter från AsBo, DeBo eller NoBo, berättigade tvivel gäller för alla dessa.

Ordförande konstaterade att det är klart att AsBo och NoBo har sina respektive områden där de tar fullt ansvar. Om NoBo inom sitt ansvarsområde upptäcker problem, så kan de lyfta frågan, det borde vara del av systemet att göra just så. Men eftersom det även har bäring på sättet man ger godkännande baserat på utlåtanden från AsBo och NoBo, har ERA någon åsikt?

Josef Doppelbauer menade att detta var en tydlig förklaring som de står bakom. I slutändan krävs en underskrift av sökanden baserat på underlag från NoBo och AsBo. I och med kommissionens förklaring finns nu full tydlighet, NB-Rail måste rätta in sig efter detta. NoBo tar aldrig ansvar för AsBos arbete, och ska inte heller hävda att de har det ansvaret. Om man har tvivel har man ett ansvar att lyfta fram dessa, men aldrig ta ansvaret.

NB-Rail önskade ett förtydligande i texten i TSD, där står att NoBo ska acceptera och kontrollera att en korrekt tillämpning genomförts. De ser bara rapporten, de får aldrig kontrollförklaringen från sökanden.

Josef D konstaterade att det nu blir för mycket i detaljer. Kommissionen har redan förklarat att tillämpningsområdet för AsBo går bortom det väsentliga krav och bortom EG-kontrollen. Men vi måste stoppa diskussionen här och inte gå in på tekniska detaljer.

Kommissionen hänvisade utifrån artikel 15.4 i direktivet att ömsesidigt erkännande gäller även kontrollförklaringen.

Ordförande konstaterade att det är varit en komplex diskussion, men att det är tydligt att det krävs ytterligare diskussioner mellan kommissionen, ERA och NB-rail. Dagens diskussion var ämnad att delge MS kommissionens syn på den legala situationen.

NB-Rail vill ha ett skriftligt utlåtande från kommissionen, eftersom ansvarsfrågan är viktig. Det är viktigt för hela sektorn, därför måste det vara något skriftligt. När första olyckan händer och man sitter i rätten, måste det finnas dokumenterat. De har även kontrollerat med EA (European Accreditation), de anser att 7.4.5 är korrekt tillämpat. Ta med från diskussionen att NoBo utfärdar ett certifikat som bekräftar att det väsentliga kravet säkerhet är uppfyllt.

Ordförande konstaterade att säkerhetsgranskning kan göras av både AsBo och NoBo och att de får lösa återstående frågor senare.

En MS konstaterade gällande deklARATIONEN från sökande att det ofta är något som saknas, de lägger oftast fram AsBo-rapporten. Sökande ska ta över ansvaret från AsBo och NoBo, men detta negligeras ofta av godkännandemyndigheter.

ERA ville bara göra ett förtydligande innan vi lämnar diskussionen, så att vi inte lämnade mötet med felaktig information. "In-house assessment bodies" och CSM-RA tillåter inte att en person som tillverkat kan granska sin egen produkt, men att andra team inom företaget får göra granskningen. Men vi får inte lämna diskussionen med synen att typ B och typ C är sämre. Vi måste lita på ackrediteringssystemet.

Ordförande tyckte det var ett bra förtydligande. Rätt ackrediterade och korrekt oberoende så har olika ansvar inom regelverket, detta ska följas, så länge det inte finns berättigade tvivel.

10 Revision of the Train Drivers Directive (Directive 2007/59/EC): general approach – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 09 - Presentation TDD revision_Feb RISC*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om inriktning för revidering av lokförardirektivet 2007/59 som inlets under 2022, se presentation.

Kommissionen har sammanställt de utvärderingar som gjorts av nu gällande direktiv, där man konstaterar att otillräcklig harmonisering av certifieringskraven hindrar lokförare, såväl som arbetsgivares, rörlighet mellan medlemsstater. Nuvarande direktiv anses inte vara anpassat vare sig rättsligt eller tekniskt till den utveckling som skett sedan ikraftträdandet.

Svenska sektorn delar Transportstyrelsens uppfattning att föreslagna policyalternativ fokuserar för mycket på certifiering/ackreditering istället för de faktiska kraven för en lokförare och vilka krav som är möjligt att ha gemensamt. De anser även att järnvägen bör sträva mot ett gemensamt arbetspråk, även om det finns utmaningar med en sådan lösning.

Handlingslinje

25. **SE kan** påtala att fokus för arbetet i första hand bör vara på vilken kompetens som krävs hos en lokförare samt vilken kompetens som kan och bör vara gemensam.
26. **SE kan** efterlysa ett helhetsgrepp kring språkfrågan för att möjliggöra gränsöverskridande trafik, i synnerhet långväga sådan. Direktivet har sedan ikraftträdandet ändrats tre gånger kopplat till språkkrav. Ett förslag som innebär ett gemensamt arbetspråk bör dock begränsas till gränsöverskridande trafik, för att inte verka omotiverat kostnadsdrivande för järnvägsföretag som endast bedriver trafik nationellt. Om det blir aktuellt med krav på ett gemensamt språk så räcker det inte rikta sig enbart mot förare, utan även mot trafikledning som inte omfattas av lokförardirektivet.
27. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade arbetet med revidering av lokförardirektivet, föreslagna policyalternativ och tidsplan, se presentation.

Arbetet startade i 11 januari med insamling av uppgifter till konsekvensanalysen ("call for evidence"), konsultationen var öppen till den 8 februari. Under februari sker kick-off för stödstudien. I mars lanseras ett öppet samråd (12 veckor). Efter sommaren slutförs konsekvensanalysen och i slutet av 2022 lagförslag. Inspel skickas till ana.feu-basilio@ec.europa.eu och ana-maria.fimin@ec.europa.eu.

En stor MS uttryckte viljan att delta aktivt i arbetet, de ville dock inte gå in i detaljer. Validering av inspel från sektorn pågår och skickas in inom kort.

SE framförde att vi verkligen välkomnar initiativet att se över lokförardirektivet och relaterade rättsakter. Vi måste göra förändringar för att underlätta lokförarnas rörlighet både över gränserna och mellan arbetsgivare. Transportstyrelsen har redan skickat några kommentarer i kommissionens konsultation, men vi har några allmänna kommentarer.

Först måste vi fokusera på förarnas kompetens och inte på själva processen. De föreslagna alternativen verkar fokusera alltför mycket på systemet för ackreditering/certifiering snarare än de faktiska kraven för lokförare. Huvudfokus bör ligga på att hitta vilka kompetenskrav som kan och bör vara gemensamma. Så i princip, fokusera först på att fastställa kraven på lokförare, sedan certifieringssystemet.

För att underlätta för gränsöverskridande trafik efterlyste SE även en helhetssyn i språkfrågan. Direktivet har redan ändrats tre gånger när det gäller språkkrav. I denna revidering måste vi överväga ett gemensamt arbetspråk. Alla förslag som inbegriper ett gemensamt arbetspråk bör dock begränsas till gränsöverskridande trafik, för att inte orsaka onödiga kostnader för den nationella verksamheten. Vi måste också komma ihåg att ett gemensamt arbetspråk påverkar personal utanför direktivets räckvidd, som tågklarare och trafikledare. Men SE anser fortfarande att vi måste överväga detta alternativ.

Ordförande konstaterade att detta är viktiga delar, som så klart kommer att diskuteras. Språkfrågan är viktig men även kontroversiell mellan MS. Frågan om annan personal är också viktigt, vi får se om det finns andra yrkeskategorier som behöver inkluderas.

En stor MS har idag NSA som kompetent myndighet att utse lokförare, och de vill behålla det systemet. Gällande det kompletterande intyget så måste varje företag ha egna processer för att utfärda intyg. De är inte övertygade att direktivet eller underliggande akter måste revideras, de anser att det finns möjligheter till justeringar via andra områden och medelst andra medel.

Ordförande menade att vi måste vara mera föreskrivande för att hantera brister i det nuvarande direktivet, en förordning kanske är mera lämpligt för att undvika transponering. Det är en del av analysen som vi får återkomma till senare.

Ett västligt grannland välkomnade revideringen, de har redan skickat kommentarer. Många bra inspel att ta vidare från föregående talare. Visst finns utrymme för förbättringar, bl.a. kriterier för lokförarbevis kontra kompletterande intyg. I Skandinavien har vi redan en rörlighet sedan lång tid tillbaka. De har inte heller några problem att rekrytera förare. Nuvarande

modell är attraktiv för unga och samarbetet med utbildningscenter fungerar väl. De vill inte riskera att radera en fungerande modell vid revideringen. Vi bör inte heller underminera kraven på ruttkännedom. De ser fram emot att arbeta vidare.

Ordförande ser fram emot inspel och om det finns goda exempel som kan nyttjas över hela EU.

En MS var nöjd att revideringen är igång. De anser att vi bör gå mot ett digitalt system, vilket är positivt både för miljöpåverkan och för att minska administration. Det är inte klart vad de olika alternativen innebär, och vi måste göra ett välgrundat val. De hoppas att ERAs tidigare arbetsgrupp blir inblandade i det fortsatta arbetet. De har även framförts önskemål från EIM om mera flexibilitet avseende förare för arbetsmaskiner. Anställda av underhållsföretag är inte förare i direktivets mening. Direktivet tillåter bara att förare åtföljs av en förare med ruttkännedom, de vet att EIM haft möte med DG MOVE gällande detta.

Ordförande känner inte till mötet, men anser att det är en viktig punkt.

En MS efterlyser fler detaljer om de olika alternativen, men spontant verkar första alternativet mest intressant. I princip bör vi inte sänka kraven, språkkrav inkluderat.

Ordförande konstaterade åter att språk är en kontroversiell fråga, men att vi måste hitta en lösning. Språket blockerar järnvägens förutsättningar. De hoppas att alla arbetar med dem för att hitta en säker lösning som möjliggör oss att gå vidare.

Presentatören tackade för inspel. Dokumentet med alternativen är ett kort dokument, så det kan inte täcka alla detaljer. Dessa kommer att finnas i konsekvensanalysen. Krav och behörigheter för förare ingick i utvärderingen, något de tar vidare för att ingå i gemensam kursplan. Kommissionen har haft ett möte med EIM och det ligger på att-göra-listan att inkludera i konsekvensanalysen för att förenkla kraven. Med ERAs arbetsgrupp, antar kommissionen att det är expertgruppen från NSA för tidigare direktiv som avses. De kommer använda gruppen, framförallt vill de ha inspel och kunskap om hur direktivet implementerats i olika MS. Ett arbete som sker parallellt med workshops med intressenter.

Syftet med revideringen är harmonisering. Även om det funkar bra i norra Europa, så är det inte samma situation i hela EU.

Ordförande menade att kravet på linjekännedom begränsar flexibiliteten. Men kravet finns där av goda anledningar, han säger inte att det ska tas bort. Men där det finns moderna hyttbaserade signalsystem så måste man ha en annan syn på kraven på linjekännedom. Kommissionen är medveten om att det funnits goda anledningar tidigare, men med ny teknik borde underlätta i framtiden. De ser fram emot all input, som kommer att inkluderas i konsekvensanalysen. Det kommer att ges många fler möjligheter till inspel.

11 Dissemination of EU rail safety policy: approach and experience in Poland - presentation by PL RISC member

Dokument

- *Item 11 - 20220203_NSA PL dissemination activities*



Bakgrund

Presentation från PL kring arbetssätt för kommunikations- och informationsinsatser till sektorn.

Handlingslinje

28. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Inget att tillägga utöver presentationen, se presentation.

12 ERA evaluation under Article 82 ERA Regulation – presentation by the contractor

Dokument

- *Item 12 - ERA evaluation EC letter of support*
- *Item 12 - ED15407 Evaluation of ERA - RISC meeting*



Bakgrund

Artikel 82 i ERA-förordningen 2016/796 är en utvärderingsklausul som bl.a. anger att kommissionen ska låta genomföra en utvärdering för att bedöma effekterna av och ändamålsenligheten och effektiviteten i byråns arbete och dess arbetsmetoder, eventuella behov av att ändra byråns mandat samt de finansiella följderna av sådana ändringar.

Kommissionen har anlitat konsultfirman [Ricardo](#) för att genomföra denna utvärdering, ett arbete som kommer att pågå till februari 2023.

Utvärderingen kommer att kräva samråd med en rad myndigheter i medlemsstaterna och branschintressenter, som kommer att uppmanas att lämna sina synpunkter och erfarenheter.

Handlingslinje

29. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

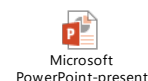
Presentation i enlighet med bakgrundbeskrivningen där konsultbyrån Ricardo redogör för planerat arbetssätt och metodik, se presentation.

Ordförande efterlyser vårt fortsatta samarbete för att få ett så bra resultat som möjligt.

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

Dokument

- *Item 13 - RISC94 deployment resource authority tasks*



Bakgrund

Statusrapport från byrån om resursfördelning till fordonsgodkännande och utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg. I och med revideringen av ERAs avgiftsförordning (2018/764) kommer ERA under 2022 att få full kostnadstäckning för den avgiftsfinansierade verksamheten, vilket borde skapa ekonomiska förutsättningar för att anställa ytterligare personal på sikt.

Handlingslinje

30. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation i enlighet med bakgrundbeskrivningen, se presentation.

En stor MS reagerade på verksamhetsutvecklingen, särskilt ökningen av arbetsbördan mellan 2020 och 2021. De önskade mer info om den finansiella utvecklingen samt att detta fortsatt följs upp vid de kommande kommittémötena, vilket kommissionen höll med om.

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

Dokument

- *Item 14 - NRs Presentation for RISC94*



Bakgrund

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

Handlingslinje

31. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen redogjorde för status för arbetet med upprepning av nationella regler, se presentation.

En stor MS efterlyste datum för när SRD ("Single Rules Database") blir tillgängligt även för regler för fasta installationer och fordon?

ERA svarade att SRD är mer eller mindre klart för fasta installationer, men att det måste göras ytterligare tester innan man kan överföra data till SRD. Detta beräknas vara klart under första delen av 2022. För fordonsregler återstår ändringar i systemet, dessa planeras vara klart i slutet av 2022.

NB-Rail efterlyste en snabbare hantering från ERA att uppdatera RDD med MS information om DeBo. Det måste vara tydligt vilken kompetens DeBo har för olika delsystem. Eftersom det varit förseningar i uppdateringar av RDD hänvisar några MS idag till egna hemsidor istället för RDD. De bad därför påskynda uppdateringsprocessen för att förenkla för sektorn.

En MS påtalade att alla regler inte täcks av TSD, och erfarenheten säger att dessa regler behövs. De efterlyste ett första utbyte med kommissionen innan de skickar in sina synpunkter.

Ordförande svarade att de självklart är öppna för en diskussion, ett trilateralt möte med mellan MS, ERA och kommissionen. Samtidigt påminde ordförande att det inte får finnas nationella regler för det som täcks av TSD OPE, de ser hellre att man kompletterar TSD OPE än behåller nationella regler. Om det finns brister måste man identifiera och lösa dessa.

En stor MS påpekade att ERAs kontroller dragit ut på tiden och att det börjar bli ett problem när inte regler finns i Notif eller SRD.

Ordförande svarade att ERA gör sitt bästa med begränsade resurser.

ERA höll med om att det tar lång tid. Men det är en intensiv process med regler med 1000-sidor och brist på resurser, detta är inget nytt. Även om Notif-IT är taget ur drift så finns den senaste statusen från Notif på ERAs hemsida. De har redan migrerat vissa regler till SRD för aktuell MS, en del regler finns i Notif och en del i SRD, vilket ERA förstår att det blir komplicerat. De gör sitt bästa för att skynda på processen.

15 4RP Expert Group – feedback by the Commission

Dokument

- *Mötesanteckningar Expertgruppsmöte v. 1.0*
- *Item 02 - OPE TSI_v6*



Bakgrund

Återkoppling från kommissionen från expertgruppsmötet den 27 januari.

Frågor på agendan var

- implementering av TSD Drift och trafikledning,
- avtal om trafik till gränsstation,
- CSM ASLP.

Se bifogade mötesanteckningar från mötet.

Handlingslinje

32. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen gjorde en snabbare genomgång av presentationen från Expertgruppsmötet gällande TSD OPE. Den innehåller bl.a. datum för tillämpning, tillämpningsområde, översikt av innehållet, förutsättningar för att ha nationella regler och framtida ändringar etc., se presentation och anteckningar från expertgruppsmöte.

En stor MS undrade vad som avsågs med att infrastrukturförvaltaren “within a reasonable period of time” ska uppdatera data om infrastrukturen i järnvägsinfrastrukturregistret (RINF). Gällande DAC (“Digital Automatic Coupler”) har ERA tidigare sagt att DAC inte medför några operativa krav, men nu säger ni att regler för DAC kommer att inkluderas i TSD OPE.

Ordförande svarade att arbete med DAC pågår i EDDP (European DAC Delivery Programme). För viss typ av drift med DAC kommer det krävas regler, t.ex. vid rangering finns idag inga regler. För att DAC ska bli användbart krävs även nya regler för att hantera den nya tekniken, och troligen omfatta områden som idag inte täcks av TSD OPE. Tidsplanen är beroende på arbetet med DAC, i TSD2022 kommer man inte att inkludera fullständiga specifikationer, eftersom de troligen inte är klara. Det är mera troligt att de tillkommer när det finns mera klarhet, sannolikt en revidering i efterhand när man färdigställt DAC-specifikationerna.

Kommissionen menade att artikel 5 i RINF-förordningen 2019/777 kräver direkt uppdatering av information i RINF utav infrastrukturförvaltarna. Det är redan ett krav för alla parametrar i RINF. Vad som inte är tydligt är gällande alla parametrar i 'Tillägg D2' till TSD OPE som är nödvändiga för linjeboken. För de delar som inte finns i RINF får man fortsatt använda andra verktyg. För 'Tillägg D2' används andra sätt att delge information till RU. Men för ruttkompatibilitetskontrollen tillåts inte detta längre eftersom alla parametrar i D1 nu stöds av RINF, så informationen ska därför gå via RINF.

ERA inflikade att det tar ca 1-2h för uppladdning av en stor XML-fil till RINF, så det är inte live, men ändå rätt så omedelbart.

Ordförande betonade att det bör vara så nära realtid som möjligt. Infrastrukturförvaltarna måste ändå hitta sätt att informera RU, då helst via en sömlös process.

Gällande övriga frågor från expertgruppsmötet, gränsavtal och ASLP, så behöver inte dessa diskuteras ytterligare vid mötet. Uppdaterade dokument kommer att läggas ut på CIRCABC. För ASLP kommer det finnas ytterligare möjlighet till diskussion, efter input från kommissionens jurister och för att kunna svara på feedback från MS.

16 Cooperation with international organisations(O):

16.1 OTIF latest developments - presentation by OTIF representative and the Commission(O)

Dokument

- *Item 15.1 - OTIF Developments*

Bakgrund

Sedvanlig återrapporering om senaste utvecklingen inom OTIF (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail), se presentation.

Handlingslinje

33. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Eftersom OTIF's representant fortfarande återhämtade sig från Covid presenterade kommissionen senaste utvecklingen i OTIF, se presentation.

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

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

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

Handlingslinje

34. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen hade inget att rapportera.

16.3 Transport Community Treaty (TCT) and Western Balkans - presentation by the Commission (P)

Dokument

- *Item 15.3 - MOVE C3 - Update TCTWB*

Bakgrund

Presentation från kommissionen om ”Transport Community Treaty” (TCT) som är fördrag som syftar till att skapa en transportgemenskap mellan EU och sex länderna på västra Balkan. Fördraget är tillämplig på väg-, järnvägs-, inre vattenvägar och sjötransporter och sörjer för en progressiv integration av transportmarknader och transportnät utifrån relevant EU-lagstiftning, se presentation.

Handlingslinje

35. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

17 RISC Rules of Procedure - requested by Sweden

Dokument

- *Item 17 - Rules of Procedure SE position EN*



Bakgrund

Medlemsstaterna har tilldelats mandat att granska och kontrollera kommissionens utövande av sina befogenheter. Denna kontroll genomförs bl.a. via kommittéer, där genomförandeakter antas i viss ordning. Kommitténs arbetsordning anger villkor för delgivning av utkast till rättsakter och annan dokumentation av betydelse för rättsaktens bedömning.

Vid kommittémöten röstar medlemsstaterna på förslag till genomförandetakter. Sådana rättsakter har omedelbar bindande verkan i egenskap av lag.

Skälet till att kommissionen tagit upp detta ämne är att SE vid ett flertal tillfällen påpekat att handlingarna inte skickats ut i tid i enlighet med arbetsordningen ("Rules of Procedure", RoP). Sådana sena utskick har avsett såväl inför expertgruppmöten som möten i kommittén.

Av RoP artikel 3 framgår att:

- Kommissionen ska skicka utkastet till genomförandeakt till ledamöterna i god tid före mötet, med beaktande av hur brådskande och komplext ärendet är.
- Fristen gäller senast 14 kalenderdagar före mötesdagen.
- Fristen kan förlängas upp till en månad före mötet när det gäller långa och komplexa förslag.
- I välmotiverade fall får kommissionen förkorta tidsfristen för utskick.
- Andra dokument med anknytning till mötet, särskilt dokument som åtföljer utkastet till genomförandeakt, ska där det är möjligt skickas ut inom den tillämpliga tidsfristen.

Att notera är att samma villkor gäller i det fall kommissionen valt att röstning ska ske genom skriftligt förfarande.

Med anledning av att de rättsakter som är föremål för röstning får verkan som lag i Sverige förutsätts att den konstitutionellt bestämda förankringsprocessen iakttas. Förankringsprocessen innebär att samråd ska sökas dels på departementsnivå – gemensamberedning – samt att förslaget samråts med intressenter från den berörda sektorn och slutligen att de utsedda sakmyndigheterna fått tillfälle att analysera och

förankra ståndpunkter, t.ex. nu Transportstyrelsen. För att detta ska kunna genomföras förutsätts rimligt med tid. Kommitténs arbetsordning medger också sådant tidsutrymme.

Detta gäller även underlag som avser planerade rättsakter, men som inte ska röstas på kommande kommittémöte, och som också ska förankras i god tid inför det slutliga ställningstagandet.

SEs inställning är att det inte finns anledning till ändring av villkoren i arbetsordningen. Det är snarast nödvändigt att kommissionen tillämpar dem utan fortsatta avsteg. Sådana försenade utskick försvårar eller till och med omöjliggör ett korrekt genomförande av den föreskrivna medlemsstatskontrollen av kommissionens utövande av sina befogenheter att besluta om genomförandeakter och delegerade akter.

Handlingslinje

36. **SE kan** framföra att kommissionen utan avsteg ska tillämpa de föreskrivna fristerna gällande utskick av utkast och underlag gällande rättsakter som ska röstas vid kommande kommittémöte.
37. **SE kan** (vid behov) beskriva bakgrund och förutsättningar för att medlemsstaterna ska kunna utföra kontrollen av kommissionens utövande av sina befogenheter.
38. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Ordförande konstaterade att arbetsordningen för RISC utgår ifrån en standardarbetsordning för kommittéer, det är därför inte säkert att vi enkelt kan ändra i den. Men det borde inte hindra oss från att ha diskussioner om arbetsordningen.

SE presenterade problem med kommissionens sena leveranser av underlag inför kommittémöten. SE menade i första hand att kommissionen måste hålla sig till stipulerade tidsramar, men föreslog även att ändra i arbetsordningen från kalenderdagar till arbetsdagar, se presentation. SE fick stöd av flera MS.

Ordförande betonade att en ny akt aldrig presenteras en vecka innan ett möte, alla väsentliga förslag föregås normalt av diskussioner under flera möten, oftast finns ett utkast mötet innan den ska röstas. Gällande förankring med sektor etc. anser kommissionen att MS har mycket tid på oss för detta. Även kommissionen har tunga interna processer på samma sätt som MS. De håller med om att de inte alltid hittar rätt balans, men generellt bör MS ha tillräcklig tid att förbereda oss. Det är inte heller kommitténs uppgift att producera den slutliga texten, självklart kan MS vara hjälpsamma

att rätta fel och liknande, men i slutändan är det kommissionens ansvar. Vad gäller skriftliga förfaranden så tillämpas det oftast för undantag från TSD. Dessa presenteras innan vid kommittémöten, men oftast är undantaget inte av intresse för andra än berörd MS, ERA och kommissionen. Ordförande intygade att de ska göra sitt bästa för att hålla tider.

En stor MS noterade att kommitténs plan för kommande möten ("RISC Rolling Plan") anger att ERAs rekommendation för TSD-revideringen ska presenteras vid julmötet och röstas redan vid efterföljande kommittémöte i november. Det verkar saknas ett möte för att presentera kommissionens förslag.

Ordförande konstaterade att det kommer att krävas diskussioner i RISC under sommaren, det kommer troligtvis också att hållas ett antal expertgruppsmöten, kanske ett extra RISC-möte för att säkerställa diskussionerna. Kommissionen kommer att skicka ut förslag på datum.

Ordförande ser att flera vill ändra till arbetsdagar istället för kalenderdagar, han tror att inte det är möjligt. De ska försöka hålla tiderna.

SE betonade att det vore bra om kommissionen kan försöka hålla sig så nära deadlines i arbetsordningen som möjligt. SE tror att det vore möjligt att ändra till arbetsdagar, men under tiden försök att hålla tiderna.

Ordförande menade att de oftast respekterar 14-dagarsregeln.

18 AOB

18.1 The European Railway Summit – update by the Commission

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

~~Troligtvis information från kommissionen om att International Railway Summit i Berlin som ursprungligen planerades den 15-17 februari 2022 är flyttat till 30 maj - 1 juni 2022, <https://www.irts.org/irs11/>.~~

Handlingslinje

39. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att European Railway Summit genomförs 21 februari i samarbete med det franska ordförandeskapet. Mötet är en summering och officiellt avslut av det europeiska järnvägsåret 2021.

https://europa.eu/year-of-rail/events/european-railway-summit-and-closing-european-year-rail_en

18.2 The list of representative bodies: changes - update by the Commission

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Enligt artikel 38.4 i ERA-förordningen (2016/796) får byrån inrätta ett nätverk av representativa organ från järnvägssektorn inom EU, förteckningen över dessa organ skall definieras av kommissionen.

Presentation från kommissionen om ändringar i listan över representativa organ.

Handlingslinje

40. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att EPTOLA ("European Passenger Train & Traction Operating Lessors' Association") upphör, de tas därför bort från listan över representativa organ.

19 Next RISC meeting: 5-6 July 2022.

Handlingslinje

41. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen återkommer med förslag på nya datum för expertgrupp och ev. extra RISC-möte. Nästa planerade möte är 5-6 juli 2022.

SE Robert Hellström meddelade att detta var hans sista kommittémöte och tackade för ett gott samarbete under åren.

Items for information only

Dokument

- *Item for info - RISC94 Rolling plan*

- *Item for info - Implementation of TSIs - list of non-applications (derogations) DV03EN18 RISC94 - February 2022*
- *Item for info - DV04EN16 - State of play of the acts voted - RISC 94*

