



REGERINGSKANSLIET

Rapport

2022-07-13

Infrastrukturdepartementet

I/TM

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

Rapport från möte 95 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg, RISC#95

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:	5 juli 10:00-14:00, 15:00-17:00 6 juli 10:00-14:00 Webex (distansmöte)
Svenska representanter:	Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

I detta dokument återfinns agendan, bakgrundsupplysningar och instruktioner.

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 182/2011¹ 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 (TSD) samt

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter

gemensamma säkerhetsmål (CST), metoder (CSM) och indikatorer (CSI). Vidare utarbetar ERA, med stöd av lokförardirektivet, bestämmelser med anknytning till behörighetsprövning av lokförare.

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 en (1) beslutspunkt, övriga frågor på agendan tas enbart upp för information och diskussion.

Agenda för mötet

1 Adoption of the agenda

Dokument

- AG95EN03 - Draft agenda



AG95EN03 - D
agenda.pdf

Handlingslinje

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

Vad hände

Keir välkomnar till ett väl fyllt möte. Keir går igenom agendan, som har en tyngdpunkt på TSD-revideringen. Förklarar vidare att GAP-analyserna visar på vad som kan uppfattas som kvarvarande arbete. Detta blir ju första formella genomgången i RISC, och det kommer att fortsätta i flera omgångar framöver.

Agendan godkändes utan ändringar.

SE frågade om status för arbetet gällande CSM ASLP. Kommissionen svarade med att gemensambereidningen (inter service consultation) på kommissionen är i sin slutfas och man också inväntar bedömningen från Legal Service (rättsenheten). När detta är klart kommer den bearbetade

textversionen att vara tillgänglig inför nästkommande expertgruppmöte. ERA kommer samtidigt att genomföra analyser i samverkan med arbetsgruppen, Vad gäller budget för 2023 ter det sig i nuläget som att det inte är helt klart att det finns resurser för att sätta upp ett IT-system. Denna brist påverkar dock inte det pågående regelarbetet. Kommissionen förklarar att eftersom förordningen, som är en delegerad akt och som därmed beslutas/antas av kommissionen själv utan att kommittén röstar, troligen kommer att antas oaktat att det saknas, tillräcklig, budget.

FR påpekade att mötet borde ha tolkservice. Men denna begäran kom in för sent in på mötet och kommissionen kunde därför inte vidta något.

SFR ber om att få en AOB gällande standardisering av krav, vilket kommissionen tar upp på agendan.

Kommissionen tar upp frågan gällande Ukraina. Kommissionen har antagit en solidaritetslinje som avser bl. a exporten av UAs spannmål landvägen via järnväg. Riktningarna kan komma att gå såväl söderut som nordväst från UA. Ett problem är spårvidden då UA använder 1520, och det leder till problem med omlastning till EU-konform spårvidd, dessutom finns det brist på passande lastvagnar för just spannmålstransport. Man har tagit kontakt med transportörer inom området för att lösa problemet så långt det går. Kommissionen ber om eventuellt stöd i dessa frågor.

ERA har skickat ett brev till alla MS om stöd i frågor som kan lösa problem i anslutning till just spannmålstransporter, t ex vagnar, lokförare och annat som är relevant. Byrån har utsett en koordinator för UA-frågor som kan ta emot frågor direkt.

Kommissionen har lagt ett förslag till TEN-T som avses tas upp på ES ordförandeskap (2023). Parlamentet kommer med en rapport i slutet av 2022. Detta ska sedan gås igenom i trilogi (Parlamentet-Rådet-kommissionen).

2 Adoption of the minutes of the 94th meeting held on 9-10 February 2022

Dokument

- *PV94EN02_draft*



PV94EN02_draft

Handlingslinje

3. SE kan notera informationen.

Vad hände:

Protokollet godkändes med inkomna ändringar, bl. a från FR.

Documents submitted to the Committee for opinion in the context of Directives (EU) 2016/797 and 2016/798

3 Commission Implementing Decisions on derogations - Draft Commission Implementing Decision accepting a request submitted by the Romanian Republic pursuant to Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council for non application until 31 December 2023 of point 7.4.2.1 of the Annex to Commission Regulation (EU) 2016/919 for twenty vehicles LEMA [DV46EN01]

Dokument

- *Item 03.1 - DV46EN01 - Derogation RO - CCS TSI*



Item 03.1 -
DV46EN01 - Der

Bakgrund

Presentation från kommissionen av förslag till beslut gällande Rumäniens begäran om undantag från p. 7.4.2.1 i TSD CCS² för 20 fordon ”LEMA”. Punkt 7.4.2.1 i bilagan till TSD CCS föreskriver att vissa nya fordon ska utrustas med det europeiska tågkontrollsystemet ombord (”ETCS”) Baseline 3. Begäran avser 20 nya lok LEMA 6000 kW.

Flottan på de 20 loken som avses i begäran är avsedd att användas i det rumänska nätet, där för närvarande endast 10 % av nätet är utrustat med markbaserad ETCS, medan det fortfarande finns ett behov av klass B-systemet PZB att fungera i Rumänskt nätverk.

På grund av effekterna av covid-19-pandemin är tillverkningsprocessen för signalsystem försenad och signalleverantören förväntar sig inte att ha ETCS Baseline 3 prototypprojekt klart före slutet av 2022. De 20 fordonen skulle behöva eftermonteras under 2023, fram till slutet av 2023.

Covid-19-pandemin har påverkat utvecklingen och certifieringsprocessen för de 20 nya fordon som avses i begäran. Installationen av ETCS Baseline 3 i de 20 lok som hänvisas till i begäran skulle resultera i ytterligare 12 månaders försening för deras tillgänglighet och leverans. Bristen på tillgång på tågen och det senare behovet av att bygga om flottan från ETCS Baseline

² Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftkompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen, (EUT L 158, 15.6.2016, s. 1)

2 till ETCS Baseline 3 skulle resultera i avsevärda ekonomiska konsekvenser.

Fordonstillverkaren har förbundit sig till en konstruktions- och installationsplan för att uppgradera de fordon som är föremål för begäran med ombordutrustning i den nya ETCS Baseline 3. Enligt de senaste tidsscheman som tillhandahållits, förväntas uppgraderingen till ETCS Baseline 3 bli klar den 31 december 2023.

Godkännandet av de lok som är föremål för begäran, före installationen av ETCS Baseline 3, kommer endast att vara giltigt under giltighetstiden för detta beslut om icke-ansökan.

Kommissionen bedömer att förutsättningarna för att medge undantag enligt artikel 7.1 c) i driftskompatibilitetsdirektivet³ är uppfyllda och anser vidare att undantag kan medges med villkor att det gäller längst till och med den 31 december 2023.

Transportstyrelsen uppfattar att det även i Sverige finns företag som ser nytta med att under en begränsad tid installera klass B-system på grund av leveransproblem med ETCS/STM eller finansiella omständigheter. Det finns därför hållbara skäl till att stödja den rumänska begäran.

Handlingslinje

4. **SE kan** stödja förslaget.

Vad hände

Kommissionen går igenom ärendet metodiskt utifrån det publicerade beslutsförslaget.

Förslaget, och för SEs vidkommande i enlighet med handlingslinjen, röstades igenom med positivt utslag. Inga emot, BE avstod från att rösta.

Items for exchange of views

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

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

Dokument

- *Item 04 - ERA for RISC 2022 07 05*



Item 04 - ERA
RISC 2022 07 05

Bakgrund

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

Handlingslinje

5. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA går igenom sin resultatrapport avseende ärendehantering och annan verksamhet (se presentationen för siffror och annan detaljinformation). Vad avser resurser har byrån fått medel för att anställa 12 temporary agents (visstidsanställningar), vilket är positivt men inte tillräckligt. Indexeringen av lönerna påverkar vidare avgifterna som byrån får ta ut vid handläggning. Justering kan endast göras i enlighet med avgiftsförordningen, vilket inte passar in med lönepåverkan. Därför kommer man att ändra kalkylmodellen i så motto att det avser att indexera i så nära anslutning till publiceringen av basindex. **Höjningarna kommer endast att tillämpas på nya ansökningar.**

Interoperability

5 **TSIs revision package 2022 - update – presentation by the Commission**

Dokument

- *Item 05 - Intro COM TSIs drafting 2022 revision*



Item 05 - Intro COM
TSIs drafting 2022 rev

- *Item 05 - TSI FI-RS for RISC – COM*



Item 05 - TSI FI-RS
for RISC - COM.pptx

- *Item 05 - ERATV_Parameters_COM non-paper*


 Item 05 -
 ERATV_Paramete
- *Annex10_ERATV_Parameters1*


 Annex10_ERATV_
 meters1.doc
- *Item 05 - RINF_Parameters1*


 Item 05 -
 RINF_Parameters
- *Item 05 - RINF-final for RISC - for comments*


 Item 05 - RINF-
 for RISC - for co
- *Item 05 - ST16EN01 - ENE_TSI_COM non-paper*


 Item 05 - ST16E
 ENE_TSI_COM nc
- *Item 05 - ST16EN02 ENE_TSI_Master - for comments*


 Item 05 - ST16E
 ENE_TSI_Master
- *Item 05 - ST17EN01 - INF_TSI_COM non-paper*


 Item 05 - ST17E
 INF_TSI_COM no
- *Item 05 - ST17EN02 INF_TSI - for comments*


 Item 05 - ST17E
 INF_TSI - for con
- *Item 05 - ST18EN01 - LOC&PAS_TSI_COM non-paper*


 Item 05 - ST18E
 LOC&PAS_TSI_CC
- *Item 05 - ST19EN01 - NOI_TSI_Commission non-paper*


 Item 05 - ST19E
 NOI_TSI_Commis
- *Annex5_NOI_TSI-final*


 Annex5_NOI_TSI-
 docx
- *Item 05 - ST20EN01 - WAG_TSI_COM non-paper*


 Item 05 - ST20E
 WAG_TSI_COM r

- <i>Annex7_WAG_TSI-final</i>	 Annex7_WAG_TSI l.docx
- <i>Item 05 - ST22EN01 - CCS TSI - Act - non-paper</i>	 Item 05 - ST22EN CCS TSI - Act - n
- <i>Item 05 - ST22EN01 - CCS TSI Annex - non-paper</i>	 Item 05 - ST22EN CCS TSI Annex -
- <i>Item 05 - CCS TSI 2022 - for comment</i>	 Item 05 - CCS 2022 - for comr
- <i>Item 05 - CCS TSI_v_RISC_050722 (2)</i>	 Item 05 - CC TSI_v_RISC_05072
- <i>Item 05 - CCS TSI_v_RISC_050722</i>	 Item 05 - CC TSI_v_RISC_05072
- <i>Item 05 - ST23EN01_PRM TSI_Act_COM non-paper</i>	 Item 05 - ST23EN01_PRM
- <i>Item 05 - ST23EN01_PRM TSI_Annex_COM non-paper</i>	 Item 05 - ST23EN01_PRM
- <i>Annex6_PRM_TSI-final</i>	 Annex6_PRM_TSI .docx
- <i>Item 05 - ST24EN01 - OPE TSI_COM_non-paper</i>	 Item 05 - ST24EN OPE TSI_COM_n
- <i>Item 05 - COM ppt OPE TSI_gap analysis</i>	 Item 05 - COM OPE TSI_gap ana
- <i>Item 05 - ST24EN01 OPE_COM_RISC95_version for comments</i>	 Item 05 - ST24E OPE_COM_RISC9

- *Item 05 - ERA - Revision of the TAF TSI 2022*



Item 05 - ERA
Revision of the T

- *Item 05 - TAF TSI ERA 006REC1128_2022_IA TAF TSI 2022 Revision*



Item 05 - TAF TS
006REC1128_202

- *Item 05 - TAF TSI ERA 006REC1128_2022_Recommendation*



Item 05 - TAF TS
006REC1128_202

- *Item 05 - TAF TSI_v_RISC_Gap_Analysis_050722*



Item 05 - TA
TSI_v_RISC_Gap_

- *Item 05 - TAP TSI - COM Gap analysis (2)*



Item 05 - TAP T
COM Gap analys

- *Item 05 - TAP TSI - COM Gap analysis*



Item 05 - TAP T
COM Gap analys

- *05 - TAP TSI Recommendation results*



Item 05 - TAP
Recommendatio

Bakgrund

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

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

TSD INF

Förändrings- och tilläggsarbetet avseende denna TSD⁴ har främst avsett mindre justeringar, men även ett tillägg avseende kombinerade transporter. Det senare tillägget består dels i bestämmelser för konstruktionsprofil (vilket anges i avsnitt 4.2.3.1), dels ett kodifieringssystem för användning vid transport av intermodala lastenheter i kombinerad transport.

Kodifieringssystemet kan baseras på antingen linjens egenskaper och den exakta positionen för hindren, referensprofilen för konstruktionsprofilen för den linjen, eller på en kombination av båda metoderna. Det innebär att järnvägsföretagen kommer att kunna genomföra kontroll av ruttkompatibilitet även för kombinerade transporter på järnväg.

ERA har också föreslagit förändringar i kapitel 7 i TSD INF, som behandlar hur den ska tillämpas. Den förändring som är av särskilt intresse är den som rör hur TSD:en ska tillämpas i samband med åtgärds-kategorin ”ombyggnad” av befintliga anläggningar.

Tidigare har praxisen vid tillämpningen varit att TSD ska tillämpas för de förändrade delarna av anläggningen. Dock har följande text föreslagits:

“For the upgraded infrastructure subsystem, the application of this TSI shall be compulsory, and applied fully to the upgraded subsystem within the geographical coverage of the upgrading. The geographical coverage of the upgrading shall be defined based on locations and shall result in the compliance of all basic parameters of the infrastructure subsystem associated with the tracks that are subject to the upgrading.”

Diskussioner har pågått i arbetsgrupper ledda av ERA, där flera representanter från nationella säkerhetsmyndigheter och intresseorganisationer har invänt mot skrivningen ”applied fully” då det innebär att samtliga krav i TSD:en ska tillämpas på alla delar av anläggningen (inom ett geografiskt definierat område) och inte enbart de krav i TSD som är relevanta för den del av anläggningen som avses att byggas om. Det vill säga skrivningen skulle tvinga fram mer omfattande ombyggnationer som ur infrastrukturförvaltarens synvinkel inte är ekonomiskt försvarbara.

Ifall en TSD ska tillämpas på hela anläggningen (inte enbart de förändrade delarna av den) inom ett geografiskt definierat område så anser Transportstyrelsen att det i vissa fall kan innebära:

⁴ Kommissionens förordning (EU) nr 1299/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Infrastruktur i Europeiska unionens järnvägssystem, OJ L 356, 12.12.2014, p. 1–109

Påtvungad anpassning av infrastruktur som egentligen inte är föremål för ombyggnaden, men som fortfarande ligger inom det geografiskt definierade området, vilket kan leda till ytterligare kostnader för vissa projekt där ombyggnad förekommer. Därtill utökade kontroller av anmält organ, vilket kan leda till ytterligare kostnader för vissa projekt där ombyggnad förekommer.

Transportstyrelsen anser dessutom att definitionen av ”ombyggnad” i artikel 2.14 i driftkompatibilitetsdirektivet (EU) 2016/797 (”sådan större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta...”) antyder att det ska vara möjligt att bygga om ”del av delsystem”, d.v.s. del av en infrastrukturanläggning”.

Kommissionen har strukit ”fully” från ERA:s rekommendation. Detta är positivt och är i linje med vad Transportstyrelsen vill. Dock är det problematiskt med skrivningen “...shall result in the compliance of all basic parameters of the infrastructure subsystem...” som i sin tur får i princip samma effekt som ”applied fully”, då man tvingar att samtliga ”grundläggande parametrar” ska vara uppfyllda för delsystemet inom det geografiskt definierade området. För att det ska vara konsekvent och att borttagandet av ordet ”fully” ska få avsedd verkan så bör den andra delen av kravet (“...shall result in the compliance of all basic parameters of the infrastructure subsystem...”) också omformuleras på ett sådant sätt att ombyggnad av del av delsystem inte i onödan fördröjas.

Kommissionen har vidare bett medlemsstaterna om deras syn på sina respektive fortsatta behov av specialfall. SE har två specialfall, 7.1.16.1 och 7.1.16.2, vilka båda gäller tills vidare och behovet av dem kommer enligt Transportstyrelsen att kvarstå.

-

TSD ENE/Energi

Det hittills genomförda arbetet avseende TSD ENE⁵ har präglats av ett flertal mindre tekniska justeringar, som av TS bedöms i sin helhet som okontroversiella.

⁵ Kommissionens förordning (EU) nr 1301/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftkompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Energi i unionens järnvägssystem, EUT L 356, 12.12.2014, s. 179

I övrigt har denna TSD genomgått samma textförslagsutveckling gällande tillämpningen vid ombyggnad, d.v.s. krav på att tillämpningen av TSDen ska vara obligatorisk och tillämpas fullt ut (apply fully) på det ombyggda delsystemet, d.v.s. alla delar av anläggningen även om bara vissa varit föremål för ombyggnaden. I den senaste versionens av denna TSD lydelse har dock ordet ”fully” tagits bort. Transportstyrelsen har samma synpunkter på förslaget i denna del som de om ombyggnad som är redogjorda för under rubriken TSD INF ovan.

TSD LOC&PAS/Lok och passagerarfordon

Utöver tillägg och ändringar som är av teknisk karaktär är det specifikt ett förslag som upptagit mest intresse. Det rör en modell för användning av övergångsperioder under vilka befintliga fordon ska anpassas till TSD-krav.

Förslaget ifråga återfinns i kapitel 7, Annex K, i TSD LOC&PAS, som inkluderar en ny procedur för övergångshantering och som baseras på en kategoriindelning av de föreslagna ändrade kraven i TSD:en Dessa kategorier benämns C1-C3, där C1 och C2 omfattar krav som endast träffar fordon som nyproduceras eller byggs om och C3 omfattar alla fordon – även redan befintliga. Kategorierna har i dagsläget följande innebörd:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TSD PRM/Tillgänglighet för funktionshindrade

Som nämnts i föregående punkt föreslås den nya modellen för hur och när nya krav i TSD ska bli tillämpliga på järnvägsmateriel införas även i TSD PRM. Vilka krav som ska hänföras till modellens olika kravkategorier har ännu inte diskuterats.

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

Oaktat att förslaget som sådant kan godtas föreligger ändå vissa regleringstekniska detaljfrågor. Dessa kan tas upp om tillfälle medger det, vilket i annat fall kan meddelas skriftligen till arbetsgruppen för PRM.

WAG/Godsvagnar

Transportstyrelsen har medverkat i det fortlöpande WP-arbetet av TSD WAG⁶. Förslagen till ändringar, justeringar och tillägg bedöms som tillfredsställande. De inkluderar bl.a. införande av den ovan under TSD LOC&PAS beskrivna modellen för hur och när nya krav ska bli tillämpliga på befintlig godkänd materiel införas.

Transportstyrelsen har dock identifierat ett par fall för påpekande. Det första avser 4.2.2.3 om enhetens integritet. Förslagets text framstår som alltför precis och därmed begränsar den tillämpligheten. Istället bör man fastställa en lydelse som framställer villkoren mer generellt eftersom kraven på att kunna säkra den last som en vagn är avsedd att framföra gäller alla vagnar.

Vidare har det införts krav på urspåringsdetektorer m.m. Kravet på funktionerna är dock frivilligt. Funktionerna är:

1. Preventiv information till föraren om att en urspårning kan ske,
2. Signal till föraren om att urspårning detekterats,
3. Automatisk nödbroms vid detekterad urspårning.

Transportstyrelsen ser inget problem med det, men hittills är inte de tekniska kraven kända eftersom det hänvisas till ett ERA-dokument som inte finns framtaget till dags dato. Information om vilka kombinationer som man får ha finns tillgängligt. Det är emellertid inte begripligt varför den begränsningen ska finnas, eftersom den egentligen bara säger att man inte får ha en signal till föraren om att man fått en urspårning om man samtidigt har ett system som stoppar tåget vid urspårning.

Förslagsvis bör man istället kunna ha en text som uttrycker att det är tillåtet att kombinera dessa funktioner, men utan att nämna några kombinationer, eftersom ingen kombination borde innebära några ökade risker.

TSD CCS/Trafikstyrning och signalering

Utvecklings- och ändringsarbetet har omfattat av ett brett spektrum av områden och frågor inom TSD CCS⁷. Bland dessa finns ATO (Automotive Train operation), d.v.s. automatisk tågdrift där en driftsäkerhetsförbättrings-anordning används för att automatisera tågdriften. Graden av automatisering indikeras av Grade of Automation, upp till GoA-nivå 4. Vidare ingår ERTMS beredskap för 5G-baserad kommunikation (FRMCS), digital ETCS, ombord-modularitet, där ERTMS-specifikationer inkluderar ytterligare specifikationer som tillhandahåller inbyggd modularitet med fokus på ett gemensamt Ethernetbaserat system och tillhandahåller

⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 321/2013 av den 13 mars 2013 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem och om upphävande av kommissionens beslut 2006/861/EG, OJ L 104, 12.4.2013, p. 1–56

⁷ Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen, OJ L 158, 15.6.2016, p. 1–79

harmoniserade gränssnitt mellan ATO, ETCS, FRMCS-delar och RST-delsystem samt ytterligare förbättringar i syfte att optimera kapacitet, säkerhet/skydd- och minska kostnader.

I den fordonsrelaterade delen av TSD CCS föreslås också den ovan under TSD LOC&PAS beskrivna modellen för hur och när nya krav ska bli tillämpliga på befintlig godkänd materiel införas.

NOI/Buller

Transportstyrelsen har vid sin granskning av utkastet till nytt innehåll av TSD NOI⁸ inte uppfattat att det finns något som direkt berör Sverige eller branschen på något nytt sätt.

OPE/Drift

De föreslagna ändringarna är till stor del föranledda av vidareutveckling av Tillägg A (ERTMS Operativa principer och regler), där nödvändiga anpassningar och justeringar därmed behövs i övriga delar av TSD Drift⁹. Arbetet med att vidareutveckla Tillägg A har skett i ERA:s arbetsgrupp ERTMS Operational Harmonisation (OH) working group.

Även det arbete som skett inom ramen för TWG Combined Transport i syfte att tydliggöra och harmonisera de operationella konsekvenserna kopplat till ruttkompatibilitet och kodifiering av kombinerade transporter på järnväg har lett fram till de föreslagna ändringarna i TSD Drift (Tillägg D1).

Arbetet har pågått inom det s.k. TSD Revision-programmet inom Working Party processen där TS medverkat fortlöpande. Arbetet har pågått under ca 2 år. Sammanfattningsvis har följande element bearbetats: 3 st. AMOCer (acceptable means of compliance), avseende lastsäkerhet, passagerarsäkerhet respektive tester och kontroller före avgång inkluderande bromsar; ändring i tillägg A, avseende bl. a harmonisering av ERTMS-hantering, operativa regler för ATO (Automatic Train Operation), samt även operativa regler gällande Level 3 och andra mindre justeringar och tillägg till Tillägg A.

⁸ Kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014 av den 26 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Rullande materiel – buller", om ändring av beslut 2008/232/EG och om upphävande av beslut 2011/229/EU, EUT L 356, 12.12.2014, s. 421–437

⁹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU, OJ L 139I, 27.5.2019, p. 5–88

Det har också tillkommit ett nytt tillägg D3 med teknisk information om ERTMS vilken är relevant för den operativa driften och som infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla järnvägsföretaget. Uppgifterna ska komplettera den kompatibilitetskontroll som järnvägsföretaget ska göra för tågets aktuella rutt.

Tillämpningen av de nya lydelserna i tilläggen (A och C) föreslås gälla från och med den 31 december 2025.

ERA valde att bibehålla TSI OPE WP, vilken arbetade fram vad som skulle bli TSD Drift 2019/773, för avstämningar m.m. och som medgav att TS kunde följa och delta i arbetet parallellt med TSIs WP. Detta gav möjlighet att den svenska externa referensgruppen som sedan tidigare funnits knuten till TSI OPE WP för avstämningar kunde nyttjas där de gavs möjlighet att lämna synpunkter.

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

Emellertid ger lydelsen av den version som publicerats inför kommande möte anledning att ställa några frågor.

Enligt artikel 2 ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppdatera sina SMS (safety management systems) i enlighet med den nya versionen av TSD Drift inom sex månader efter ikraftträdandet. Transportstyrelsen, och branschen, kan inte erinra sig att detta stämts av det med branschen, då det inte framgick av det öppna samrådet. Ett sådant krav med en kort tidsgräns för implementering leder till betungande konsekvenser utöver själva den annars okontroversiella uppdateringen. Uppdateringen uppfattas medföra krav på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att vidta ytterligare åtgärder såsom planering, informationsinsatser och utbildning av personal. Det finns skäl att fråga kommissionen om motivet bakom det nya kravets utformning.

Den nya lydelsen i avsnitt 4.2.1.1 punkt 3, där personal som ger tillstånd för tågrörelse (tågklarerare som det hittills kan tolkas betyda) grupperas med personal som iordningsställer tåget och de krav på kompetens och hälsa som gäller för den gruppen (avsnitt 4.7 och appendix G). Appendix G gäller för personal som sammanställer tåg enligt rubriken så det är svårt att se att personal som ger tillstånd för tågrörelse ska träffas av den. Om det är så att appendix G och 4.7 ska gälla för personal som ger tillstånd för tågrörelse så bedömer Transportstyrelsen att det är en ändring i förhållande till TSD Drift 1019/773 där principen om ömsesidigt erkännande gäller för personal som ger tillstånd för tågrörelse. Att appendix G ska gälla för den som ger tillstånd för tågrörelse är därmed inte lämplig. Enligt Transportstyrelsen är

det rimligen andra kompetenskrav för den som sammanställer tåg och den som ger tillstånd för tågrörelse i en trafikcentral. Bakgrunden till denna skrivning är varken klar eller begriplig. Det vore på sin plats att ställa frågan till kommissionen hur man länkat samman funktioner och kompetenskrav

Den senaste versionen innehåller ett krav på elektroniskt format från ett visst datum vilket är en nyhet för Transportstyrelsen. Myndigheten är idag inte helt säker, men det finns starka indikationer på att svenska järnvägsföretag redan i stor utsträckning har dokumenten elektroniskt.

Den nya texten i 4.2.1.2.1 andra stycket föranleder frågor. Där anges att *”national rules and procedures specific to each infrastructure manager covering areas defined by Appendix I”*. Detta blir något säreget om man med detta menar att det är infrastrukturförvaltaren som ger ut dessa nationella regler och procedurer, eftersom en infrastrukturförvaltare inte har det mandatet i alla medlemsländer. Transportstyrelsen hade en liknande diskussion tidigare med ERA om nationella regler för Combined Transports enligt Appendix I där ERA ville skriva att det var tillåtet med nationella regler utgivna av infrastrukturförvaltaren men sedan tog bort hänvisningen till infrastrukturförvaltaren av det skälet att det alla länder inte ger infrastrukturförvaltaren mandatet att ge ut sådana regler.

Slutligen är en hänvisning till 4.2.1.2.3 i appendix I och punkt ”Combined Transports” inte begriplig. Avsnitt 4.2.1.2.3 handlar om körplaner och nämner inte Combined Transports vad jag kan se. Möjligen ska hänvisningen vara till 4.2.2.5.1 där avsnitt D handlar om Combined Transports i samband med kontroll av ruttkompatibilitet.

ERATV¹⁰

Förordningen har genomgått vissa justeringar och tillägg varvid Transportstyrelsen befunnit att dessa överensstämmer med vad TSD er föreskriver samt noterat att man även infört dels ett nytt kapitel om ATO (Automatic Train Operation) vilket uppfattas som positivt, dels ett annat kapitel rörande urspåringsdetektering.

Transportstyrelsen har inga synpunkter m a a förslagsutkastet.

¹⁰ Kommissionens genomförandebeslut av den 4 oktober 2011 om det europeiska registret över godkända typer av fordon [delgivet med nr K(2011) 6974], EUT L 264, 8.10.2011, s. 32–54

RINF¹¹

Denna förordning följer strikt det innehåll som regleras i andra TSD: er. De förändringar som gjorts överensstämmer enligt Transportstyrelsen med det nya eller ändrade innehåll som föreskrivits i de andra relevanta TSDerna.

Transportstyrelsen har inga synpunkter m a a förslagsutkastet.

Handlingslinje

6. **SE kan** gällande tillämpning av TSD INF och TSD ENE i samband med ombyggnad stödja kommissionen förslag om att ta bort ordet ”fully”, men påpeka att för att denna ändring ska få avsedd verkan så bör den andra delen av kravet (”...shall result in the compliance of all basic parameters of the infrastructure subsystem...”) också omformuleras på ett sådant sätt att ombyggnad av del av delsystem inte i onödan fördröjas.
7. **SE kan** fråga kommissionen om, när och hur kravet på att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska uppdatera sina SMS (safety management systems) inom 6 månader efter att TSD Drift trätt i kraft förmedlats till branschen.
8. **SE kan** fråga hur det är tänkt att appendix G ska gälla för den som ger tillstånd för tågrörelse då det rimligen är andra kompetenskrav för den som sammanställer tåg och den som ger tillstånd för tågrörelse i en trafikcentral.
9. **SE kan** fråga kommissionen hur den avser tillämpa begreppet ”national rules” i förhållande till infrastrukturförvaltare, eftersom infrastrukturförvaltare inte har mandat att utfärda sådana regler i SE, och heller inte i alla andra medlemsländer.
10. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen har lyckats att publicera 33 dokument som samtliga rör de aktuella regelverken under revidering.

För MS’ läsförståelse och för att underlätta de vidare analyser som krävs förklarar kommissionen att de dokument som rubriceras som ”final” samt med ett appendix ”for comment” är den version som utgör kommissionens förslag. Förslagen som rubricerats med ”non-paper” är dock inte fullständigt sammanställda utifrån rekommendationerna från byrån samt i något fall kvarvarande arbeten, t ex TAF och TAP. Det kan noteras att dessa versioner publicerades efter mötet!

¹¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/777 av den 16 maj 2019 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur och om upphävande av genomförandebeslut 2014/880/EU, EUT L 139I , 27.5.2019, s. 312–355

Kommissionen börjar genomgången med att visa den arbetsprocessen: ERA förslag (2022) – kommissionen tog fram sina GAP-analyser baserade på ERA-förslaget – ERA fortsatte arbetet i arbetsgrupperna och behandlade inkomna kommentarer från public consultation – kommissionen presenterar sina förslag via s.k. non-paper till RISC95-mötet tillsammans med GAP-analyser (som samlar kommissionens avsedda och planerade ytterligare behövliga åtgärder efter TSD Revision Package 2022).

FR har begärt att MS ska medges möjlighet att kommentera kommissionens non-paperversioner inom TSD Revision Package 2022 intill den 9 september med hänvisning till sommarens semesterperiod, NL, DE, AUT, IT, DK och SE gav sitt stöd för denna begäran. Efter dessa flertalet påpekanden från MS om behovet av utsträckt kommentarsfrist lämnar nu kommissionen utrymme för att komma in med kommentarer och förslag från MS.

Efter mötet publicerade kommissionen en deadline-plan för kommentarer från MS per respektive rättsakt:

CCS, OPE, INF & ENE	22/8
WAG, LOC&PAS, NOI, PRM	31/8
ERATV och RINF	31/8
TAP/TAF – kommentarer på GAP-analysen	9/9

De dokument som gäller som underlag för MS' yttrande är följande:

- Item 05 - ST17EN02 INF_TSI - for comments
- Item 05 - LOCPAS_TSI-final for RISC - for comments
- Item 05 - RINF-final for RISC - for comments
- Item 05 - ST16EN02 ENE_TSI_Master - for comments
- Item 05 - CCS TSI 2022 - for comment
- Item 05 - ST24EN01 OPE_COM_RISC95_version for comments
- Annex10_ERATV_Parameters1
- Annex5_NOI_TSI-final
- Annex6_PRM_TSI-final
- Annex7_WAG_TSI-final

I fråga om MS' yttranden över kommissionens analys över TAF respektive TAP ska dessa skickas in till följande:

Wawrzyniec.PERSCHKE@ec.europa.eu (TAF),

Ana-Maria.FIMIN@ec.europa.eu (TAP),

Michaela.Strohschneider@ec.europa.eu

MS ombads att använda mallen för kommentarer, se nedan.

Dokument

- *Item 05 - TSIs package - deadlines for comments*



Item 05 - TSI
package - deadl

- *Item 05 - Template_TSI_Comment*



Item 05 -
Template_TSI_Co

FR tackar för tidslinjen, men frågar om inter service consultation. Undrar när public consultation/öppna samrådet avses börja. Kommissionen svarar att ett sådant samråd ska utlysas när det anses nödvändigt, men i så fall blir det kortare svarstid, d.v.s. inte 12 veckor, utan kortare, då det redan har genomförts via ERA tidigare. FR fortsätter med att påpeka att man skulle vilja ha mer tid att kunna lämna in kommentarer efter RISC-mötet. Frågar om kommissionen planerat ett extraordinärt RISC, och i så fall redan nu får reda på datum.

DE påpekar att det stora antalet non-paper var bra, men de har inte haft möjlighet att analysera dessa och det går inte att se vad som arbetats in och annat. Ber om att MS ska få möjlighet att skriftligen kommentera till kommissionen efter RISC95-mötet. Kommissionen ser positivt på detta, trots att de faktiskt inte är nya i sin helhet. Men viss möjlighet för ytterligare skriftliga kommentarer ska kunna medges (*notera vad som redogörs för ovan angående utsträckt kommentarstid*).

DK är generellt positivt till ERAs arbete. Mycket är bra. Men det är mycket komplext, och tyvärr mitt i semesterperioden. Därför skulle det vara bra om man kan komma in med kommentarer till slutet av augusti. DK understryker i ett särskilt påpekande gällande TSD INF avseende det nya kravet på "full compliance" vilket har mycket stor påverkan på kostnadseffekten på branschen redan nu. I den delen kan därför DK inte ge stöd för förslaget.

Kommissionen förtydligar att det inte är läge för stöd eller inte stöd, utan nu är det tillfälle att komma med kommentarer på detta möte, men även ta tillfället att lämna in skriftliga kommentarer. Datum för ett ytterligare RISC kan bli på de datum som tidigare aviserats för expertgruppmötet i september. Kommissionen återkommer om detta senare (*se ovan*).

CCS

Kommissionen utgår från sin GAP-analys. ERTMS blir mer och mer moget som system. Gällande CCS så behöver man uppdatera TSDen då

utvecklingen gått framåt, och nya lösningar finns på plats. Därför behöver man nya funktioner som kan göra att järnvägen kommer i ett bättre konkurrensläge. Dessutom påverkar ERJU, särskilt vad som hanteras inom systemspelaren, utvecklingen av ERTMS.

I GAP-analysen framgår att kommissionen avser att accelerera arbetet med modularitet. Detta förklaras bl. a genom behovet att ha ett fungerande ERTMS för att i sin tur kunna införa ATO. Dessutom krävs förbättrad harmonisering mellan ERTMS och de operationella reglerna för att uppnå högre nivå på interoperabilitet. Klass B-systemet måste vidare listas upp i TSD CCS-bilagorna för att kunna hantera data på ett korrekt vis.

ERA går igenom liggande textförslag på TSD CCS på detaljnivå. Man understryker särskilt ändringarna i Bilaga B, vilket omhändertar övergångsregimen och som harmoniserar hanteringen mellan ERTMS och ombordutrustningen på fordon.

IT pekar på att definitionerna i de relevanta TSD: er bör harmoniseras, så att man undviker missförstånd och fel i tillämpningen. Har skickat in skriftliga kommentarer. IT har tyckt sig se att det saknas en korrekt och fungerande hantering av Klass-B-system i förhållande till genomförandeplaner, vilket påverkar IT mycket.

Kommissionen förklarar att använda definitioner utgår från driftskompatibilitetsdirektivet, DKD, och ska inte upprepas i t ex TSD: er. Men ett visst förtydligande kan behövas. Gällande klass-B så anser kommissionen att man bör beakta nyttjandet av klass-A i sammanhanget så att det inte förhindrar övergången.

FR anser att det fortfarande finns innehåll som påverkar FR negativt. Just nu studerar man noggrant förslaget. Har skickat in en lista på kommentarer till kommissionen. Alla förslag som påverkar existerande installationer är negativt utifrån bl. a kostnadshänseende. De flexibla lösningar som fanns tidigare tillsammans med att ”partial fulfilment” (PF) ska tas bort inger stor oro för FR.

AUT understryker att OPE inte ska följa CCS, utan att det ska vara tvärtom (!). Dessutom vill man ha synkroniserad användning av GSM-R och FRMCS som är olika använt i CCS.

Kommissionen svarar gällande förhållandet mellan CCS och OPE. Man vill nu undvika hur det förhöll sig med det tidigare läget avseende ETCS, vilket bara ledde till oreda och kostnader. Ambitionen är att få järnvägen att fungera i likhet med t ex luftfarten.

PT sammanslagningen (merger) av baseline 1 och 2. Nu är det inte helt klart är hur subsets kommer att diskuteras, eftersom allt kommer att ingå i kraven, och nu undrar man hur de olika alternativen ska hanteras och när det blir tillgängliga för diskussion.

DE så som de uppfatta det driver förslagen om: error correction/partial fulfilment/single set of specifications/base line 4 CR 1370/parts of control och CCS upp stora kostnader för branschen, och detta behöver diskuteras grundligt.

Kommissionen bjuder in MS att komma in med skriftliga kommentarer. Man är förvånad över MS' reaktioner gällande error correction, genomföranderegimen (tillämpning) m.m. Man är besviken över att ha fått så magert med konkreta bevis på negativa effekter på förslagen. Gällande PF så är det problematiskt att ha olika nivåer på t ex ombordutrustningen som i så fall kräver speciallösningar som blir både inkompatibelt och dyrt. Samma resonemang kan föras gentemot kritiken mot error corrections. Bl a leder det till att tillverkarna kommer att behöva justera i ett stort antal lösningar i stället för inom ett harmoniserat sammanhållet system.

Om klass-B så har detta diskuterats i arbetsgruppen, men systemet ombord som ska användas är det som följer av markbaserade systemet. Gällande referensen till GSM-R respektive FRMCS så hänför sig TSD OPE till GSM-R att det är det enda systemet som är i funktion. De avser återkomma om den punkten.

Kommissionen understryker att gällande error correction och PF så har man en ferm inställning på att det ska genomföras, och att man inte fått tillräckliga eller hållbara bevis på de negativa effekterna av genomförandet av dessa åtgärder.

Vad avser stomnätet ser kommissionen fram mot att kravöverensstämmelsen gällande ERTMS kommer att vara på plats vid 2030. Alla nyproducerade fordon ska vara utrustade med ETCS. De fordon som är i designfasen bör kort därefter vara i nivå med de nybyggda. Detta lägger förutsättningarna för att det övriga nätet bli kompatibelt per 2050. Om nationella genomförandeplaner, NIP, så bör dessa uppdateras i enlighet med den reviderade TSD: en, och inom ett år efter dess ikraftträdande. NIP bör innehålla nuläges-status, bedömt genomförande, ATO genomförande, specialfall, m.m.

Bilaga B har föreslagits innehålla avseende modularitet (5.2.2.2) att fristen för tillämpningen ska sättas till 2 år för fordon i designfasen, samt inom 5 år efter att TSDen trätt i kraft.

De kortare genomförandefristerna är enligt kommissionen nödvändiga för att undvika undantag och äldre applikationer, vilka hindrar utvecklingen fram mot ett interoperabelt järnvägssystem

INF/ENE (rullande materiel)

Kommissionen går igenom genomfört arbete, se presentation; *Item 05 - TSI FI-RS for RISC - COM.*

Textförslaget till TSD INF går igenom per ändring. Ett förtydligande, som inte publicerats före mötet har lagts till gällande plattformshöjder (4.2.9.2). Vad gäller förslaget (TSD INF 7.3) till tillämpningsgenomföranderegleringen så är ambitionen att man vill ha TSDerna genomförda i sin helhet och att gällande ombyggnad befarar kommissionen att om inte projekten täcker alla parametrar att en överensstämmelse aldrig kommer att komma till stånd.

CZ frågar om skillnaden mellan TEN-T och TSD. Kommissionen svarar att TEN-T sätter mål, och TSD sätter villkoren för att uppnå dessa mål. Bara för att TEN-T säger något betyder inte att MS måste genomföra detta omedelbart.

GR frågar utifrån 6.5 om NoBos möjligheter att utfärda EC-certifikat efter det datum som anges. Kommissionen besvarar att det inte är möjligt, och har heller inte ändrats i den pågående revideringen.

ES om NIP (7.1 ENE) anser man att det inte är tydligt vad en sådan plan ska innehålla, och heller inte hur man ska förhålla sig till att lämna in, m.m. ERA förklarar att det finns en nyare version, men att texten i princip inte ändrats från den tidigare lydelsen.

SFR pekar på om standarder att det saknas vissa standarder att uppdatera, vilket bekräftas av kommissionen. En uppstädning kommer att genomföras. Vidare utvecklar man att det förvisso är bättre att ha ett specialfall än en nationell regel.

FR gällande 4.2.4 behövs ett förtydligande gällande ändringen. ERA hade som syfte att förtydliga om trafikskoder, men inte direkt ändra innehållet.

SE – anför i enlighet med handlingslinje 6. Kommissionen ser skillnad på ombyggnad och modernisering och tycker att den lydelse man nu fått till innebär ett proportionerligt krav på tillämpning av TSD vid ombyggnad. SEs förslag om att föra in i texten ordet ”relevant” är enligt kommissionen odefinierat och otydligt. SE svarar att detta kan vara en fråga om ordval, föreslår vidare ”berörda”/”concerned”. Kommissionen ser vidare på lydelsen, även om den fått positiv feedback från andra MS. SE förklarar att den svenska branschen uttalat oro inför kommissionens förslag, varpå kommissionen bjuder in SE och andra som uppfattar det på samma vis som SE att komma in med en faktabeskrivning på vilket sätt förslaget leder till negativa konsekvenser. Man upprepar att begränsningen som finns i ”geografisk täckning” medger för projektören ett utrymme att begränsa sina kostnader. ERA menar att om ett projekt i texten innebär en ändrad trafikskod, så leder arbetena ofta till genomgående omarbetning, varför ett uppfyllande av alla parametrar egentligen och praktiskt sett inte föranleder ”onödiga” kostnader.

Loc&Pas

Kommissionen tar sig igenom per ändringar i förslaget, vilket avser axeltryck, kombinerade transporter, Go-everywhere-fordon, urspåringsdetektorer, m fl. Många av ändringarna är föranledda av de ändringar som gjorts i andra TSD: er, främst CCS och ENE. För Go-everywhere, och övriga fordon, understryks skillnaden till tidigare förhållande att överensstämmelse med tågdetekteringsutrustning ska kontrolleras av NoBo då dessa fordon faller in under TSD direkt. Enbart specialfall kommer därför att kontrolleras av DeBo för dessa fordon.

RINF

Kommissionen understryker att RINF följer de ändringar som görs i berörda TSD: er (i princip alla!). RINF ska utgöra det centrala referensdataregistret. En andra arbetsström som påbörjats avser ruttkompatibiliteten, alltså nätstatus, m.m.

NOI

Kärnfrågorna har avsett ändringar i kap. 4 och kap. 6 samt kap. 7 som binds samman av samma frågor om friktion. Även ett testförfarande i bilaga L har ändrats. Även bilaga F gällande bromsblocks akustiska förmåga har bearbetats.

PRM

Inget särskilt fördes fram.

NL förde fram en generell anmärkning om att konsekvensanalyser måste följa varje TSD-ändring. SE följde upp med att ge fullt NL stöd för den uppfattningen. Kommissionen svarar med att kritisera särskilt branschen, och MS i övrigt för att inte ha kommit in med underlag som visar på negativa konsekvenser.

WAG

Behandlades samtidigt med Loc&Pas, och ingenting förmedlades specifikt gällande WAG.

OPE

Kommissionen hänvisar till sin GAP-analys, se presentation.

IT frågar om hur man avser hantera växling, vilket besvaras med att växling är en frivillig fråga om tillämpning.

Kommissionen har efter att byråns rekommendation lämnats infört en ny artikel 5a som avser att MS ska ha uppdaterat sina SMS inom 6 månader från att TSDen trätt i kraft (detta motsvarar handlingslinje p.7, varför den inte kom att föras fram, då kommissionens dragning förklarade omständigheterna kring förslaget).

FR frågar om hur kommissionen tänkt sig ikraftträdandet avseende bilagorna A och C i den nya lydelsen, och kommissionen försäkrar att ingen ändring är avsedd, d.v.s. det är fortfarande 16 juni 2024.

SE följer upp med en fråga utifrån den nya artikeln 5b gällande uppdatering av företagens SMS, om vilka skäl som ligger bakom en sådan frist, särskilt med tanke på att uppdateringen för med sig ytterligare åtgärder och var gränsen går mellan fullständig och ofullständig uppdatering. Dessutom

framstår artikeln som något onödig då NSAerna genomför tillsyn och överensstämmelse med gällande lydelse ingår i överensstämmelsekontrollen. Kommissionen anser att det är viktigt att understryka behovet och att förslaget synliggör att ändringar i TSD: er utgör ikraftträdandet av tvingande bestämmelser. ES gav stöd till SEs fråga och påpekande i motets chat, se avskrift i parentes: *(ES supports SE: 6 months is a very short period to draft new documents, disseminate them and train staff.)* och FR *(Support to SE in the sense that every provision setting reporting (short) deadlines will be examined when we will get an overview of all the requirements on all TSIs. It is not because we don't intervene that "we are happy" with the provisions as COM said already twice. Deadlines have to be realistic.)*.

SE frågar vidare i enlighet med handlingslinjens p. 8 och kommissionen och ERA medger att det kan behövas övervägande och eventuellt ändra på skrivningen.

SE ställde en ytterligare fråga i enlighet med handlingslinje p. 9, till vilken kommissionen ville förklara att det avsågs med skrivningen att allt som kan påverka nyttjandet av ett nät ska omfattas av driver's rule book. Kommissionen återkommer med en tydligare text.

DE menar på SEs fråga att nationella regler ju är något som omfattas av det harmoniserade regelområdet. Förslaget är sålunda enligt deras mening onödigt.

TAP

Kommissionen utgår från sin GAP-analys, se presentation - *Item 05 - TAP TSI - COM Gap analysis (2)*, samt även en genomgång av de genomförda justeringar och ändringarna, se presentation - *Item 05 - TAP TSI Recommendation results*. Genomgången hålls nästintill ordagrann till presentationen, inga tillägg av betydelse. Inga frågor följde från MS.

TAF

Kommissionen presenterar i enlighet med - *Item 05 - ERA - Revision of the TAF TSI 2022* samt även utifrån sin GAP-analys, se - *Item 05 - TAF TSI_v_RISC_Gap_Analysis_050722*. Inga frågor följde från MS.

6 TSI Implementation – update by the Commission

Dokument

- *Item 06 - 20220620 Discussion Paper on the implementation of the TSIs TCs*



Item 06 - 20220620
Discussion Paper

- *Item 06 - 20220620 Discussion Paper on the implementation of the TSIs_clean*



Item 06 - 20220
Discussion Paper

- *Item 06 - Discussion Paper on the implementation of the TSIs RISC 94*



Item 06 - Discus
Paper on the im

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 kommissionen menar även 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 nykonstruktion, modernisering eller ombyggnad av anläggningar, fordon, IT-system osv. I kombination med särskilda övergångsregler, undantagsmöjligheter och nationella tolkningar av regelverket leder detta till att överensstämmelsen med gällande TSD är lågt 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 anser därför att även de markanläggningsrelaterade TSD:erna (TSD INF och TSD ENE) samt (mark)delar av TSD CCS ska förses med nya bestämmelser om när och hur anpassning till kraven i dem ska vara genomförd. En sådan typ av lösning för TSD-anpassning av järnvägens markanläggningar innebär att ett antal aspekter skulle behöva specificeras: övergångsperiodernas längd; teknisk omfattning (hela eller del av TSD; geografisk omfattning (TEN-T stomnät, 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 införande på TEN-T-nätet bör alla markanläggningsbaserade TSD:er specificera EU gemensamma ut- och ombyggnadsplaner för järnvägens markanläggningar och tidsfrister för deras genomförande. På så sätt hoppas kommissionen att

TSD-anpassade ”isolerade öar” längs järnvägslinjerna ska kunna undvikas och TSD-anpassningen av järnvägens anläggningar snabbas upp.

Kommissionen har inför förra kommittémötet, 94 i februari 2022, 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: ens genomförandemål?

I den då bifogade presentationen hade kommissionen sammanställt den feedback de mottagit inför kommittémötet. Efter det kommittémötet gavs MS möjlighet att fram till mitten av mars lämna in skriftliga kommentarer och förslag för att förbättra tillämpning av TSD. Ett fåtal medlemsstater svarade (BE, DE, EL, ES, FI, FR, NL, SK) och några fler fanns tillgängliga för bilaterala diskussioner (CZ, IT, LT, PL).

Av kommissionens uppdaterade dokument inför nu aktuellt kommittémöte, 95 i juli 2022, framgår dels en översikt över de slutsatser man dragit gällande framgångsfaktorer, dels vilka åtgärder, viljeinriktningar och målsättningar för hur och när anpassning till TSD ska vara genomförd.

Avseende framgångsfaktorer och uppnådda mål talar man om följande:

Framsteg har gjorts på vissa områden:

- ERA är nu fordonsgodkännandemyndigheten och processen är harmoniserad på EU-nivå. "Go everywhere"-vagnar är en realitet för godsvagnar och nästa TSD-revidering kommer att möjliggöra samma status för personvagnar.
- Genomförandet av TSD Drift följt av ERA:s utrensning av nationella regler har förbättrat potentialen för driftskompatibiliteten för järnvägsnätet. Ett betydande antal nationella regler finns dock fortfarande kvar och kommer att behöva harmoniseras och tas bort.
- Vissa framsteg har gjorts med implementeringen av TSD TAP och TAF, där ett antal funktioner implementeras av majoriteten av marknaden. Detta gäller inte alla funktioner som specificeras i dessa TSD: er och det

genomförs inte helt av mindre järnvägsaktörer på grund av otillräckliga resurser och mognad.

- På samma sätt har vissa framsteg uppnåtts i TSD CCS både ombord och markbaserad. Man måste notera att endast cirka 50 % av de nya fordonen har utrustats med ERTMS under de senaste åren, medan utbyggnaden av ERTMS på marksidan nådde i september 2021 14 % av linjerna i stomnätsskorridorena som förväntas vara utrustade 2030. 2030-målen är fortfarande uppnåeliga, men ambitiösa.

- Situationen är mest utmanande för TSDerna INF och ENE. Fasta installationer på grund av deras mycket långa livscyklar och bestämmelserna i TSD:en i samband med ändringar av INF- och ENE-delsystemen leder inte till en infrastruktur som är helt TSD-kompatibel. Detta är också svårare eftersom det inte finns någon enkel mekanism för att godkänna TSD-överensstämmelsen för linjer som byggts tidigare som TSD-kompatibla, men som inte har tillräcklig dokumentation för att intyga det.

Kommissionen konstaterar att den ofullständiga implementeringen av TSD har många andra möjliga förklaringar.

Vidare formulerar kommissionen sina slutsatser efter inkomna kommentarer och förslag till följande:

Man noterar den prioritet som föreslås för CCS och OPE, såväl som TAP och TAF (av få medlemsstater); sedan INF och ENE. Kommissionen har en gemensam förståelse för dessa prioriteringar och håller med om betydelsen av TSD:en CCS och OPE för järnvägsnätets övergripande driftskompatibilitet.

Vidare uppmärksammas att för OPE, TAP och TAF kan implementeringen avsevärt bidra till mer kostnadseffektiv driftskompatibilitet.

INF och ENE måste enligt kommissionen också implementeras effektivare för att säkerställa driftskompatibilitet för den rullande materielen. Inte bara ”Go everywhere”-fordonen ska vara möjligt, utan också att det ska öppnas möjligheter att även lok kan uppnå en ”Go-everywhere”-status och därmed få kostnadseffektiva tåg.

Kommissionen och byrån kommer att ta kontakt med järnvägsföretag och – aktörer för att fortsätta att identifiera flaskhalsar i samband med driftskompatibilitet. Sådana har redan identifierats i bilaterala kontakter med järnvägsföretag, deras representationsorgan och genom projekt som till exempel ”issues log book”

Kommissionen och byrån kommer att analysera ifall andra processer kan användas för att samla in sådan feedback om befintliga driftskompatibilitetsflaskhalsar (t.ex. ERA-fordonsgodkännande-process

och identifiering av specifikt problematiska nationella regler). Man räknar fortfarande med att infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen identifierar parametrarna för vissa TSD: er (t.ex. INF och ENE) som är överflödiga för att säkerställa driftskompatibilitet.

För ett antal TSD: er kommer översiktsplaner eller liknande vägledningsdokument att utarbetas. Revideringen av förordningen om TEN-T-riktlinjer kommer att tillhandahålla en utgångspunkt för genomförandedatum för ERTMS (TSD CCS) markbaserad och för vissa parametrar i TSD:erna INF och ENE. Den uppdaterade europeiska utbyggnadsplanen för ERTMS kommer att förklara detaljer om genomförandet av TSD:en CCS, mestadels markbaserad, medan TSD:en CCS ska ange övergångsdatumen för ombordutrustningen. TSI OPE är direkt tillämplig, därför behövs ingen översiktsplan. För båda TSD:erna för telematiktillämpningar (TSD TAF och TSD TAP) kommer järnvägsintressenter som identifieras i TSD:en att ansvara för utarbetandet och genomförandet av översiktsplanen för dessa TSD, medan vissa datum och milstolpar kommer att hänvisas till i TSD: ens text för bättre verkställbarhet.

Översynen av kapitel 7 i ett antal TSD: er, nämligen CCS, INF, ENE, TAP och TAF, bör enligt kommissionen leda till bättre tillämpning av TSD:erna och till bättre driftskompatibilitet.

Kommissionen tycker sig uppfatta en brist i genomförandebestämmelserna i INF och ENE. Kommissionen avser att förtydliga bestämmelserna i samband med uppgraderingar av INF- och ENE-delsystem.

Kommissionen noterar vidare att medlemsstaterna ofta begär undantag från att tillämpa TSD. Kommissionen tycker sig dock mena att på grund av karaktären hos TSD:erna OPE, TAP/TAF finns det mindre behov och mindre hållbar motivering för undantagsansökningar. Kommissionen observerar att förslag från vissa medlemsstater om att det kan komma fler begäranden om undantag från att tillämpa TSD, särskilt avseende CCS, INF och ENE. Kommissionen kommer att framledes på ett mer noggrant vis granska och bedöma skälen till begäran om undantag, särskilt utifrån dess påverkan på driftskompatibilitet och den presenterade ekonomiska analysen.

Med utgångspunkt från antalet järnvägsaktörer som ska genomföra tillämpningen av TSD: er för TAP och TAF, och svårigheten att följa deras åtgärder, menar kommissionen att det krävs en bättre övervakningsmekanism. Detta kan kräva en anpassning av förvaltningen av TSD:erna och ett förtydligande av de nationella kontaktpunkternas och myndigheternas roller. När det gäller andra TSD: er anser kommissionen att kontrollen är på adekvat nivå, än så länge.

Slutligen konstateras att EU-finansierade projekt kräver överensstämmelse med TSD. Detta inkluderar även möjligheten att kunna begära undantag från att tillämpa TSD, helt i enlighet med driftkompatibilitetsdirektivet.

Kommissionen avser komma bli mer konsekvent i att begränsa möjligheten till sådana undantag från att tillämpa TSD i projekt som är EU-finansierade.

Transportstyrelsens bedömning

Transportstyrelsen delar 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 oönskad fragmentering av järnvägssystemet med t ex isolerade öar av TSD-kompatibel infrastruktur. Skälet är att TSD-kraven på blir successivt tillämpliga i takt med att anläggningar, fordon och IT-applikationer byggs om eller nyproduceras, vilket sker ganska sällan på grund av materielens ofta långa tekniska och ekonomiska livslängd. Kraven i tillämpliga TSD har hittills också ändrats med ganska korta mellanrum, varför någon fullständig teknisk enhetlighet ofta inte kan uppnås ens på sträckor som projekterats och anlagts i enlighet med krav i (då gällande) TSD.

Transportstyrelsen ser därför att det kan finnas fördelar med framförallt en mer planmässig TSD-anpassning av järnvägssystemets markanläggningar i syfte att i varje fall åstadkomma en mer samhällsekonomiskt effektiv driftskompatibel modernisering av järnvägssystemets markbaserade anläggningar.

Det bör dock ske under förutsättning att man fokuserar på att i första hand åstadkomma sammanhängande TSD-kompatibla stråk/linjer och i en takt som är ekonomiskt hållbar

Eftersom investeringar i markanläggningar av olika slag är kostsamma och långsiktiga är deras anpassning till vid var tid gällande TSD-krav dock svår att åstadkomma snabbt. En mer planmässig TSD-anpassning, liksom en eventuellt ökad TSD-anpassningstakt, måste ta hänsyn till och utgå från MS olika grundförutsättningar. Fokus bör därför ligga på att med utgångspunkt i MS investeringsplaner sikta på en EU-gemensam TSD-anpassning av järnvägsanläggningarna på sammanhängande sträckor som är viktiga för bedrivandet av internationella järnvägstransporter, t ex längs med EUs TEN-T-stomnät,

Generellt finns en låg ekonomisk bärkraft i järnvägssystemet, med en hög kostnadsbild och dålig lönsamhet. Därtill är nyttan med ökad driftskompatibilitet i huvudsak begränsad till marknaden för internationella järnvägstransporter. De nationella tågtransporterna bedrivs ju i nationella, huvudsakligen redan fullt driftskompatibla, järnvägssystem. Bristen på driftskompatibilitet föreligger nästan uteslutande mellan dessa nationella

järnvägssystem. Det är därför av yttersta vikt att alla förslag till anpassning av järnvägens markanläggningar som ska vara genomförda vid visst datum föregås av en noggrann kostnads-/nyttoanalys som kan visa att åtgärden leder till samhällsekonomiskt effektiva investeringar med för varje MS acceptabla kostnadsnivåer.

Att infrastrukturen görs mer TSD-kompatibel är nämligen i sig ingen garanti för att de ytterst önskade effekterna i form av nya och effektivare trafikmönster och ökande gods- och passagerarvolymerna uppstår. Det finns flera andra hinder utöver optimal driftskompatibilitet som måste undanröjas om järnvägen ska kunna öka sin andel av marknaden för internationella transporter. T ex oligopolliknande strukturer på järnvägstransportmarknaderna och brist på ändamålsenlig infrastrukturkapacitet.

Att försöka öka järnvägssystemets markanläggningars TSD-kompatibilitet när kapacitetsbrist råder i många MS järnvägsnät kan därtill riskera att fördyra eller konkurrera med genomförandet av kapacitetshöjande infrastrukturinvesteringar och därmed också minska viljan att investera i sådana. Nyttan av den ökade driftskompatibiliteten blir då svår att växla ut i ökade tågtransportvolymerna. Därmed blir det också svårt att hävda att den potentiellt mycket kostsamma åtgärden kan bidra positivt till realiserandet av ”Green Deal”.

Den svenska järnvägsbranschen anser att TSD i sig är välkomna och bidrar till att förbättra både fordon och andrahandsmarknaden för fordon, men på kort sikt är de kostnadsdrivande. De anser att det saknas ett helhetsgrepp över kostnadsbilden, 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

11. **SE kan, om diskussionsläget medger** framföra att SE delar kommissionens syn på att TSD bör bidra till omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Därtill att det är önskvärt att om möjligt kunna öka den samhällsekonomiska effektiviteten för TSD-anpassning av framförallt järnvägssystemets markanläggningar. T ex genom att fokusera på åstadkommandet av TSD-kompatibla stråk av vikt för de internationella transporterna, men i en för alla MS ekonomiskt hållbar takt.
12. **SE** kan också framföra att det tyvärr inte finns någon garanti för att en snabbare och jämfört med idag mer samhällsekonomiskt effektiv TSD-anpassning av järnvägssystemets markanläggningar i sig är tillräckligt

för att järnvägens gods- och passagerarvolymerna ska öka i Europa på kort eller ens lång sikt. Samma sak gäller för en eventuellt snabbare TSD-anpassning av IT-system och fordon. Det finns nämligen, utöver bristande driftskompatibilitet i järnvägssystemet, ett flertal andra viktiga orsaker bakom järnvägens bristande konkurrenskraft på Europas transportmarknader. Till exempel infrastrukturkapacitetsbrist, oligopolliknande marknadsstrukturer. Hur en snabbare och/eller jämfört med idag mer samhällsekonomiskt effektiv EU-gemensam TSD-anpassning av järnvägssystemet ensamt eller tillsammans med andra planerade åtgärder kommer att påverka dessa andra orsaker är för närvarande oklart. Det är därför svårt att korrekt bedöma den samhällsekonomiska nyttan med de av kommissionen presenterade tankarna om snabbare och jämfört med idag mer samhällsekonomiskt effektiv TSD-anpassning av järnvägssystemet, vars kostnader å andra sidan riskerar att bli mycket höga och ytterst behöva bäras av järnvägsföretagens transportkunder och/eller MS skattebetalare.

13. **SE ska** även framföra att alla förslag till reglering rörande EU-gemensam TSD-anpassning och särskilt av järnvägssystemets markanläggningar måste innehålla mekanismer som garanterar att hänsyn tas till MS olika förutsättningar och suveränitet i budgetfrågor.
14. **SE kan** i övrigt notera informationen och diskussionen.

Vad hände

Kommissionen fann utifrån dels att mötet dragit ut på tiden dels att punktens innehåll framstod kräva ytterligare möjligheter för MS att komma in med kommentarer, synpunkter och förslag, att skäl fanns för att stryka punkten från mötet och istället **låta MS komma in med kommentarer i intill den 15 september 2022**. MS' yttrande ska skickas in till:

Wawrzyniec.PERSCHKE@ec.europa.eu

7 Request for non-application of parts of provisions 4.2.5.1. 'Radio communications with the train' and 4.2.8. 'Key Management' of the Annex to Commission Regulation (EU) 2016/919 (TSI CCS) for the FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-4354)" – presentation by NL RISC member

Dokument

- *Item 07 - 20220705-6 Derogation request FLIRT3 EMU3 Limburg MS*



Item 07 - 202207
Derogation requ

Bakgrund

Begäran från Nederländerna att medges undantag från kraven i 4.2.5.1 samt 4.2.8 i TSD CCS gällande tågvarianten FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-4354). Då tågsättet nyttjas av både NL och DE kommer respektive skicka in likalydande begäran till kommissionen.

Handlingslinje

15. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Inget att kommentera utöver presentationen.

8 Conformity assessment bodies:

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

Dokument

- *Item 08.1 - NB-Rail for RISC95_V1.0*



Item 08.1 - NB-Rail for RISC95_V1.0.

Bakgrund

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

Handlingslinje

16. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

NB-Rail visar verksamhetsresultat, främst mötesaktiviteter och deltagandestatistik.

Vidare presenterades en genomgång av RFUer (Recommendations for Use). Resultatet kommer att publiceras på NB-Rails webbsida.

En fråga som diskuterats är om NoBo kan använda sig av externa tillfälliga experter för utredning. En tolkning av en europeisk institution ((European Accreditation, EA) har dragit slutsatsen att driftskompatibilitetsdirektivet, DKD, art. 31 INTE medger en sådan lösning. Diskussionen fortsätter. Det visar sig att NoBo i majoritet använder sig av sådana experter. Med

utgångspunkt från EA:s utslag så har dessa fått backa tillbaka. Detta leder till att projekt och även NoBo: er får förseningar och till och med att NoBo: er måste stänga ner. I vissa MS godkänns dock användande av externa experter. T.o.m. ERA använder sig av externa experter som kommer från NoBo (!). Ja, tom EA har gjort som ERA (!!).

DE stödjer den flexibla tolkningen, d.v.s. att externa experter kan användas under förutsättning att de följer NoBo:ns systematiska styrning.

ERA anser att EA tolkar DKD på ett extremt begränsande vis, och att ERAs hantering egentligen ligger i linje med DKD art. 31.

PT påpekar att kravet på opartiskhet kan leda till en brist i vissa MS, då det saknas tillgängliga experter, varför nyttjandet av externa experter är en positiv faktor för att genomföra arbetet till slut.

8.2 Update on the revision of the ERA assessment scheme (NoBo notification)

Dokument

- *Item 08.1 - NB-Rail for RISC95_V1.0*



Item 08.1 - NB-
for RISC95_V1.0.

Bakgrund

Uppdatering av revideringen av järnvägsbyråns bedömningsmodell (NoBo-notifiering), se presentation.

Handlingslinje

17. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Inget att rapportera utöver presentationen.

9 FRMCS deployment & migration plans – update by the Member States

Dokument

- *Item 09 - Migration to FRMCS*



Item 09 - Migration to FRMCS.pp

Bakgrund

Genomgång av medlemsstaternas status avseende genomförande och migreringsplaner avseende FRMCS (Future Railway Mobile Communication System). Kommissionen inkluderar i 2022 års översyn av TSD CCS det första av två steg för införandet av FRMCS:

1:a steget: "FRMCS-beredskap": Specifikation av gränssnitt till ETCS/ATO + Migrationsprinciper och -villkor.

2:a steget: "Fullständig FRMCS": fullständig uppsättning FRMCS-specifikationer (inklusive återkoppling av erfarenhet från försök).

FRMCS-specifikationerna ska medge användningen av olika implementeringsscenarier enligt följande:

- FRMCS-radionätverk som ägs och drivs av infrastrukturförvaltare,
- Kommunikationstjänster som avtalats av IM till tredje part (t.ex. offentliga nätverk);
- Hybridscenario med delvis dedikerade och delvis tredjepartsnätverk.

Inom detta ramverk ska en migrationsstrategi utarbetas till FRMCS. Specifikationerna för ombordutrustning påverkas dock av den miljö medlemsstaterna väljer att införa markbaserad FRMCS och avveckling av GSM-R.

Byrån har strax före kommittémötet skickat ut en enkät till medlemsstaterna där man ber om att få in uppgifter om till exempel planerat genomförande; utsträckning av befintliga linjer; introduktion av TCS/ATO och om GPRS övervägts; beräknad avveckling av GSM-R; vilket scenario som medlemsstaten avser välja (dedikerat eller hybrid), m fl.

Svaren avser ERA använda vid sin analys om inverkan på ombordutrustning (teknisk, timing, ekonomisk) och inför planeringen för det mest lämpliga rättsliga upplägget.

För SEs vidkommande har Trafikverket lämnat svar i enlighet med enkäten (2022-06-27) via Transportstyrelsens försorg.

Handlingslinje

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

Vad hände

Inget att rapportera utöver presentationen.

10 System pillar and Innovation outputs - update by the Commission

Dokument

- *Item 10 - ER_JU_Sys_and_Inno_Pillar_v_RISC_050722*



Item 10 -
ER_JU_Sys_and_Ir

Bakgrund

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

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

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

Arbetet är indelat i två delar. Innovationspelaren är mera traditionell FOI på samma sätt som i Shift2Rail. Innovationspelaren består av så kallade "flaggskepp", numer kallade "Destinationer", dess innehåll och förväntade resultat som processats mellan EU-kommissionen, parter inom Shift2Rail, järnvägsbranschen m.fl. De hittills aktuella "destinationerna" återspeglar de högprioriterade områden som är avgörande för att nå visionen, och är fördelade på följande:

- Kapacitetsplanering och Trafikledning.
- Digital och automatiserad och/eller autonom tågdrift (ATO).
- Intelligent och integrerad tillgångsförvaltning (Assets Management).

- Ett hållbart och grönt järnvägssystem (EUs Green Deal).
- Konkurrenskraftig, grön och digital godstrafik på järnväg (Goods).
- Regionala och innovativa järnvägstjänster för lågtrafikerade banor.
- Nya framväxande transportsystem och sökande forskning.
- TT: Tvärfunktionella områden som digitalisering, socioekonomi osv.

Systemspelaren är tänkt att utveckla och driva på digitaliseringen av järnvägen i Europa genom att utveckla, standardisera, implementera delfinansiera och lagstifta funktioner. Systemspelaren avser leverera ett enhetligt operativt koncept och en funktionell, säker och säker systemarkitektur, som beaktar cybersäkerhetsaspekter för det europeiska järnvägsnätet som faller under direktiv 2016/797. Vidare ska man uppnå en integrerad europeisk järnvägens trafikledning, kontroll och signalsystem, samt även omfatta frågan om automatiserad tågdrift. Pelaren ska säkerställa att forskning och innovation inriktas på gemensamt överenskomna och delade kundkrav samt operativa behov.

Medan Shift2Rail dominerades av järnvägsindustrin så består Europe's Rail i högre grad av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Trafikverket medverkar i arbetet och satsar ca 300 Mkr av FOI-medel under 2022-2027, under samma period får de del av ca 25M€ från EU-budgeten, vilket i slutänden blir att man har tillgång till ca 600 Mkr. Trafikverket har satt samman en intern styrgrupp i syfte att genomföra flaggskepps-/numer: Destinationsuppgifterna. Under hösten 2022 ska de aktuella projekten påbörja arbetet. I sin roll och funktion som deltagande medlem i Europe's Rail erbjuder verket vidare följande aktiviteter:

- Som samtalspartner/Kontaktperson
- Som referens(-grupp)
- Ta fram och förmedla faktaunderlag
- Genomföra analyser av möjligheter/förutsättningar, samt
- Införandeanalyser (inkl. kostnad-/nyttoanalyser, KPI...)
- Tillhandahålla fordonstillgänglighet, samt
- Provkörningar (enstaka, kortare tid), och
- Demonstratorer (större skala, längre tid)
- Ge stöd med/utan ersättning (fordon, utrustning, verkstäder, lokaler, ...)
- Agera som projektpartner (aktivt engagemang), och
- Projektmedlem (betalande).

Handlingslinje

19. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

På grund av uppkopplingsproblem kunde inget avlyssnas. Punkten avsåg dock endast ren information om ERJU och dess planerade verksamhet. Inget att rapportera utöver presentationen.

11 European DAC Delivery Programme (EDDP) – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 11 - DAC-RISC*



Item 11 -
DAC-RISC.ppt

- *DAC220429*



DAC220429.ppt

- *DAC 220601*



DAC 220601.pdf

Bakgrund

DAC, digital automatisk koppling, är en teknisk lösning som utgör föremål för det europeiska DAC-programmet – EDDP -, som är ett utvecklingsprogram. Programmets olika mål är att täcka tekniska bedömningar för tillgängliga lösningar, testning och demonstrationer, definition av migreringsplaner, bedömning av gränssnitt med andra program, affärsplaner och –strategier samt kommunikation och informationsspridning, som syftar till att underlätta genomförandet av DAC i Europa. Detta arbete påbörjades inom Shift2Rail och utförs för att säkerställa teknik och inom en överblickbar framtid ett oberoende. Järnvägsföretagen menas ha en viktig roll och position i sin egenskap av framtida användare av de operativa förändringar som kommer att införas, genom att tillförsäkra att systemet möter kundens förväntningar. Det europeiska DAC-programmet kommer fokusera på

- Val av en öppen, fullt fungerande, funktionstestad, säker och hållbar europeisk DAC modell redo för tillverkning och marknadsplacering.
- Leverera en slutlig öppen design till den utvalda modellen som ska inarbetas i driftskompatibilitets- och säkerhetskraven inom TSD, Gröna given (Green Deal) och digitaliseringspaket 2022.

- Identifiera dels migrations- och affärsplaner som också är kompatibla över hela Europa dels de nödvändiga resurser som krävs för att matcha dem.

Kommissionen ser vissa problem i samband med genomförandet, hittills angett till 2025, eftersom det inte är effektivt att ha två olika system. Detta kan komma att leda till ett särskilt upplägg för genomförandet av DAC. Förslaget kommer att beröra ett mycket stort antal vagnar, upp till en halv miljon vagnar.

Handlingslinje

20. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA beskriver processen och förutsättningarna för det pågående arbetet gällande DAC. En studie om migreringen har påbörjats, tidslinjen är inte helt fastställd, men man ser cirka 5 år framåt innan ett resultat kan presenteras. En avgörande faktor är att man syftar till att nå en harmoniserad lösning som kan tillämpas i hela Europa, för att undvika olika lösningar, vilket endast skulle leda till barriärer och hinder. En kostnads-nytta-analys ska tas fram inför genomförandet och bytet från gällande kopplingslösning till DAC. De ekonomiska villkoren är överhängande. Analysen utgår från Makroekonomiska förutsättningar. Vidare har man identifierat direkt nytta och direkt kostnad. Problemet är att dra linjen mellan det som är direkt följd av DAC och andra omständigheter. Analysen appliceras på olika transportformer; utvecklingsarbetet har delats in i 4 tech packages som i respektive nivå fastställer villkor och målsättningar. För att se vilka kostnader och nyttor arbetet hittills identifierat hänvisas till presentationens s. 7. Vidare omfattas även exempel på finansiering och medel, se s. 9 i presentationen. Vissa investeringslösningar har också, fast på en mycket översiktlig nivå, tagits fram, vilka hittills omfattar CEF, SPV (Special Purpose Vehicle) och även DAC Deployment manager (som ska likna hur man gör SESAR – motsvarande ERJU inom luftfart och som har som uppgift att modernisera flygledningen i EU), se gärna s. 12 i presentationen.

CZ pekar på att det förvisso är positiv utveckling men att det också är påfallande dyrt och kan belasta företagen negativt. Därför vill de gärna se ett stegvis genomförande. Kommissionen motsätter sig detta, och hänvisar till att vagnslasttrafiken beror av en vagnpool där vagnarna är tillgängliga över hela Europa. Det blir enligt kommissionen ohållbart att ha två (2) system under en längre tid.

Safety issues

12 Hyperloop – update by the Commission

Dokument

- *Item 19 - Hyperloop Presentation_RISC*



Item 19 - Hyper
Presentation_RIS

Bakgrund

Kommissionen är aktiv inom ett pågående arbete med att ta fram ett legalt ramverk för Hyperloop, HL. Kommissionen samarbetar med olika aktörer/promoters, även utanför EU. Det pågår utveckling av funktionell definition av HL och även säkerhet är viktigt. Kommissionen har i mars 2022 mottagit en studie om ett legalt ramverk där man har analyserat existerande standarder och sett ut vad de kan ta med sig från järnväg, flyg och rymd. Ett antal forsknings- och standardiseringsarbeten pågår bl.a. Hypernex som ingår i Shift2Rail. HL ingår i åtgärd 47 i strategin för smart och hållbar mobilitet, och även åtgärd 48 där man sätter upp en ny grupp för nya tekniker. Syftet är att stödja driftskompatibla lösningar och undvika utveckling på olika håll i olika riktningar. Ambitionen är att skapa harmoniserade produkter, främst inom EU, men helst globalt. Det har tagits fram egenskaper och principer för ett legalt ramverk. Kommissionen vill skapa tydlighet gällande villkor för utveckling, testning och validering och betonade att förutsättningar för finansieringslösningar tar tydliga från början av processen.

HL ses som ett nytt transportslag, inte ett tillägg till järnväg eller flyg. Man vill lära från andra transportslag, mest kopplat till järnväg, men även flyg där EASA är inblandade i diskussionerna.

Kommissionen avser att starta med en konsekvensanalys under nästa år. Diskussioner med MS, andra regleringsorgan (ERA/EASA) och standardiseringsprocessen har startat. Det finns en indikativ tidsplan med milstenar. Man ser en möjlig start efter 2030 och vill därför ha ett legalt ramverk på plats till 2025. Eftersom utvecklingen pågår så är milstenar och deadlines flexibla och kommer att förändras.

Det finns stora oklarheter i hur tekniken kommer att utvecklas och hur man ska uppnå driftskompatibilitet. Tidsramarna för ett ramverk är beroende av utfallet av förhandlingar. Hur villiga MS är att investera i HL är fundamental för framdriften.

Handlingslinje

21. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Inget kom fram utöver presentationens innehåll.

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

Dokument

- *Item 13 - Presentation TDD-updates RISC_5_6_July 2022*



Item 13 -
Presentation TDI

Bakgrund

Presentation från kommissionen om det pågående arbetet med revidering av lokförardirektivet (2007/59/EG). Kommissionen har nu publicerat ett offentligt samråd, öppet till och med den 1 september. Genom samrådet vill kommissionen ge berörda parter möjlighet att framföra synpunkter på de huvudsakliga inslagen i den konsekvensbeskrivning som publicerades i januari 2022, samt samla in erfarenheter och synpunkter på potentiella effekter av de olika åtgärder som övervägs i konsekvensbeskrivningen.

De frågor som ställs i samrådet rör exempelvis hur attraktiviteten för yrket kan ökas för i synnerhet kvinnor och ungdomar, nivån på nuvarande krav som ställs för att erhålla de två behörighetshandlingarna, fördelning av uppgifter i behörighetsprövningsramen, på vilken nivå och inom vilka områden utbildningskrav bör harmoniseras och om ett eventuellt gemensamt register på nationell eller europeisk nivå. Även mer specifika frågor lyfts, som exempelvis språkkrav, verktyg för att bättre kontrollera förarens arbetstider, vilka åtgärder som ska kunna vidtas vid större störningar i järnvägstrafiken där omledning via andra medlemsstater kan bli nödvändig samt om kommissionen bör överväga att föreslå lagstiftning om ett system för behörighetsprövning för övrig ombordpersonal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Kommissionen tar ännu inte ställning till vilket av de policyalternativ som presenterades i konsekvensbeskrivningen man avser gå vidare med. Den problembeskrivning som kommissionen utfört bedöms som övergripande svag. Det är svårt att se hur de angivna problemen har relevans för

realiserandet av Green Deal. Vidare är det inte tydligt hur lösandet av problemen som anges i problembeskrivningen leder till ökad efterfrågan på järnvägstransporter. Det kan noteras att många av förslagen pekar mot ökad europeisk reglering och överstatlig inblandning, exempelvis genom att uppgifter som idag ligger på de behöriga myndigheterna, järnvägsföretagen eller utbildningsanordnarna skulle kunna utföras på EU-nivå, samt att införa system för behörighetsprövning för ytterligare en personalkategori. När det gäller åtgärder vid trafikstörningar och omledning via andra länder frågas i och för sig endast om vilka åtgärder som anses lämpliga. Transportstyrelsen noterar dock att dessa tänkta lösningar, som verkar vara hämtade från UIC:s ”contingency handbook,” skulle kräva regeländringar. Åtgärderna skulle innebära tillfälliga sänkningar av befintliga krav på exempelvis linjekännedom och språkkunskaper, vilket rimligtvis innebär risker. Det framgår dock inte hur dessa risker skulle omhändertas. Transportstyrelsen anser att det finns skäl att efterfråga hur kommissionen avser möta dessa risker.

Det har i det underlag som hittills publicerats av kommissionen inte framkommit något om att vissa av de policyalternativ som beskrivs rimligtvis också kommer få ekonomiska konsekvenser i form av ändrad finansiering, ökade kostnader eller kostnader inom andra områden än nuvarande certifieringssystem. Transportstyrelsen har därför tidigare påtalat att det bör vara av högsta vikt att kostnaden inte överstiger den faktiska nyttan med en gemensam behörighetsprövning. Harmonisering i sig bör rimligtvis inte vara målet, om det inte klart framgår på vilket sätt det skulle stärka järnvägens förmåga och konkurrenskraft. Transportstyrelsen ser därför anledning att begära svar hur kommissionen avser nå en lösning med proportionerliga effekter avseende kostnad-nytta med beaktande av järnvägens konkurrensförmåga.

Handlingslinje

22. **SE kan** be kommissionen visa på vilket sätt de angivna problemen i kommissionens problembeskrivning har relevans för realiserandet av Green Deal.
23. **SE kan**, vid en eventuell diskussion om alternativ med ökad överstatlig inblandning, efterfråga information om faktisk nytta och mer konkret på vilket sätt detta stärker järnvägens förmåga och konkurrenskraft.
24. **SE kan** vid diskussion om åtgärder vid trafikstörningar och omledning via andra länder efterfråga hur riskerna med sänkta krav avses bli omhändertagna.
25. **SE kan påpeka att** det saknas visad relevans att lösningar som kommissionens valt leder till ökad efterfrågan på järnvägstransporter.
26. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen går igenom presentationen

Vissa MS har begärt förlängningen till att komma in med svar, vilket nu medges till den 25 juli 2022. Det kommer att bli fler tillfällen till samråd.

IT förstår inte riktigt vad en mixed option innebär. Kommissionen menar att mixed menas att det finns olika procedurer för t ex certifiering i olika MS. Den slutliga lösningen kommer att sträva mot det kommissionen anser vara den mest lämpliga (?). Kommissionen vill gärna ha svar från alla olika aktörer, d.v.s. företag, myndigheter, ministerier m fl.

DE är osäker på vilken form slutresultatet kommer att få, direktiv eller förordning. DE föredrar ett direktiv. Kommissionen har ännu inte valt, men förordning är att föredra, men konsekvensanalysen får utvisa den lämpligaste formen.

AUT frågar hur alla initiativ; enkät, work shops och samråd kommer att behandlas inför utredningen. Kommissionen menar att samtlig inkommen information ska beaktas, oavsett varifrån den kommer.

FR stödjer revideringen. I likhet med DE så föredrar FR ett direktiv då det medger nödvändig flexibilitet. Ber om förklaring om utredningen även kommer att beröra arbetstid.

Kommissionen förklarar gällande arbetstid att frågan är komplicerad och rör egentligen arbetsrätten primärt, men måste ändå beaktas i någon form.

SEs handlingslinje/frågor skickades in skriftligen beroende på dålig uppkoppling.

14 Presentation of the latest (2022) report on assessment of achievement of safety targets – presentation by the Agency

Dokument

- *Item 14 - Assessment of CSTs in 2022*



Item 14 - Assessment of CSTs in 2022.

- *Item 14 - CSM CST Report 2022 - public*



Item 14 - CSM Report 2022 - public

Bakgrund

Presentation från byrån om analys av inrapporterade data för gemensamma säkerhetsmål (Common Safety Targets, CST), se bilaga.

Bedömningen omfattar de 26 av EUs medlemsstaterna som har ett järnvägssystem samt Norge och baseras på Eurostat och byråns uppgifter för åren 2016–2020.

Resultaten indikerar en möjlig försämring av säkerhetsprestanda för vissa kategorier i vissa medlemsstater (CZ, DE, ES, FR, NL, PT, SL) bland annat SE, men indikerar samtidigt att säkerhetsnivån på EU-nivå förblir acceptabel för alla kategorier av järnvägsanvändare.

Berörda MS där säkerhetsmålen inte uppnåtts ska skicka en förklaring till kommissionen med de sannolika orsakerna till de uppnådda resultaten.

Utifrån det faktum att Sverige för tredje året i rad år 2020 hade två anställda som förolyckades på sin arbetsplats så lever SE inte upp till målet (NRV) om högst 0,5 avlidna (en avliden vartannat år alternativt fem allvarligt skadade per år).

Sverige får därmed en korrekt bedömning utifrån den vedertagna metoden som används. I kategorin ”anställda inklusive entreprenörer” erhålls bedömningen ”möjlig försämring av säkerheten”.

ERA härleder uppnådda säkerhetsmål från en beräkning av nationellt referensvärde (NRV, national reference value) per riskkategori och en beräkning av gemensamma säkerhetsmål (CST, common safety target).

Bägge beräkningarna genomförs enligt en metod som beskrivs i Kommissionens beslut (2009/460/EG) av den 5 juni 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål.

Gemensamma säkerhetsmål för anställda (inklusive entreprenörer) i järnvägen utgår från utfallet per medlemsstat över antal omkomna och allvarligt skadade i samma grupp för en referensperiod 2004-2009. Under referensperioden omkom endast två (2) anställda. Jämfört med perioderna före och efter referensperioden kan det noteras att målvärdet är satt utifrån en referensperiod med ovanligt få omkomna. ERA rekommenderar i sin rapport "Assessment of achievement of safety targets – 2022", punkt 8 Conclusions att *”In order to resolve issues related to outdated NRVs (particularly concerning the category ‘Others’) the Agency recommends a revision of the NRVs”*. Se anledning nedan i punkt 7.3.1 Data limitations, 7.3.2 Method limitations.

7.3.1. Data limitations

The second set of NRVs was established using 2004-2009 safety data. The accuracy of the data from that period is lower than that of more recent years. Notably, for years 2004 and 2005 the safety data in some categories were not fully harmonised and there have been cases of underreporting in the category 'Others'.

It is also noted that railway safety data available in Eurobase was used in the assessments for the years until 2015. CSI data is used for the years as of 2016. Whilst the differences in data from these sources are generally small, an effect on the results has been observed, notably on the number of deteriorations under the category 'Others'.

7.3.2. Method limitations

The 2022 assessment confirms that negative results are more likely to be obtained when the FWSI has a low value (e.g. in the category of 'staff' or 'others'). This points to a particular limitation of the method, which would become more pertinent if a new set of NRVs (using more recent and generally lower FWSI values) were to be used.

En analys av de dödsolyckor som skett visar inte på några tydliga gemensamma orsaker till att olyckorna skett – de händelser som resulterat i dödsfall och omständigheterna kring dessa händelser är sinsemellan olikartade. Transportstyrelsen ser inte heller att det är någon trend i att allvarliga olyckor för anställda ökar - möjligen kan man konstatera att konsekvensen för den som varit inblandad i en olycka förvärrats då SE har en något högre andel avlidna. Dock är talen så små vilket gör att det är svårt att uttala sig om trender eller dra slutsatser.

2020 omkom två anställda; en inom växling och en i arbete i spår. Båda dessa områden är prioriterade områden för tillsyn under 2022.

Byrån har nyligen utfört en utvärdering av de gemensamma säkerhetsmålen där de identifierat ett antal styrkor och svagheter med metoden.

Utvärderingen utgår från ett fem bedömningskriterier.

- **Relevansen** ("relevance") påverkas negativt av bristande revideringar av nationella referensvärden (NRV) och gemensamma säkerhetsmål (CST). CST minskar inte variation i säkerhetsnivåer.
- **Effekten** ("effectiveness") är begränsad på grund av den låga efterlevnaden av åtgärder och avsaknaden av en effektiv interaktion med MS om säkerhetsförbättringar.
- Metodens **effektivitet** ("efficiency") bedöms vara hög eftersom få krav ställs på intressenter och fördelarna uppväger kostnaderna.
- **Samstämmigheten** ("coherence") mellan CSM CST och andra säkerhetskrav inom EU är hög och metoden kompletterar ofta också nationella insatser.
- Det finns ett **mervärde inom EU** ("EU added value") eftersom CSM CST ofta är den enda källan till kvantitativa säkerhetsmål i MS och bidrar även (om än indirekt) till säkerhetsförbättringsåtgärder.

Utifrån utvärderingen förslås följande rekommendationer:

- 1) Uppdatering av nationella referensvärden och säkerhetsmål
- 2) Snabbare publicering
- 3) Användning av enbart CSI-data
- 4) Automatisk uppdatering av NRV
- 5) Tillse att åtgärder tillämpas
- 6) Revidera CST-konceptet
- 7) Justering av den statistiska metoden

Transportstyrelsen var en av de säkerhetsmyndigheter som svarade på utvärderingen, där vi ansåg att de flesta förslagen är rimliga. Vad som poängterades var att de mer långsiktiga förslagen 3-7 behöver synkas med kommande CSM ASLP.

Denna redogörelse inför det nu kommande kommittémötet är i linje med vad Transportstyrelsen avgett som svar i sin rapport som sändes till kommissionen med anledning av myndighetens bedömning för 2019.

Handlingslinje

27. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

DE och IT pekar på att det finns olika metoder som används och kan ge olika resultat, vilket ERA bekräftar sig vara uppmärksam på.

15 ECM compliance with Regulation (EU) 2019/779 – Commission/Agency's presentation and update by RISC members

Dokument

- *Item 15 - ECM state – RISC*



Item 15 - ECM s:
RISC.pptx

Bakgrund

Genomgång av status på medlemsstaternas genomförande av ECM-förordningen.

Från 16 juni 2022 skall ECM, Entity in Charge of Maintenance, eller underhållsansvarig enhet, vara certifierade för underhåll för alla fordon som finns i fordonsregistret. Bara i specifika undantag kan kravet på certifiering undantas. Kommissionen och ERA har identifierat en stor differens beträffande registreringar av ECM i fordonsregistret, och registrerade certifierade ECM enligt ERADIS. När ERA kontrollerade i fordonsregistret

nyss kunde man konstatera att det fanns 3600 olika ECM registrerade på fordon, men det finns endast 750 certifierade ECM registrerade i ERADIS-registret.

ERA och Kommissionen är bekymrade över den iögonfallande bristen på överensstämmelse som finns mellan de två registren och har i brev till de nationella säkerhetsmyndigheterna (2022-06-13) vädjat om att snarast kontrollera att registren är korrekta.

Kommissionen kommer att följa upp detta vid nästa RISC möte 5-6 juli 2022.

Transportstyrelsen är av uppfattningen att felen i vårt fordonsregister är få. Myndigheten kontrollerar noga att de ECM som läggs in i systemet är certifierade. Transportstyrelsen har under ett års tid informerat och kommunicerat till järnvägsföretagen om detta, både brevledes och vid anordnade branschmöten. Transportstyrelsen har noterat att företagen byter ECM på fordon i registret. Slutsatsen är att det inte bedöms vara något reellt problem. ECM kontrolleras även vid tillsyn.

Handlingslinje

28. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

PL har genomfört en kontrollåtgärd som innebär att både ECM och järnvägsföretag kontrollerats i förhållande till fordon i registret.

GR redogör att deras NSA är medveten om problemet och vidtagit åtgärder för att nå överensstämmelse med villkoren. Vissa företag har lämnat in ansökan för att registreras på korrekt sätt.

DE är medvetna om läget, och har informerat branschen under det gångna året. NSA ska vidta åtgärder för överensstämmelse till slutet av året i samband med den sedvanliga tillsynen. DE har analyserat varför fordon kan ha missat att bli korrekt registrerade då de egentligen är fordon för andra syften, eller att man dubbelregistrerat pga. stavningsfel (!?) samt att ECM glömt (!) att registrera under sin verksamhet.

PT tycker sig se att man kan ha registrerat ECM (ERADIS), men glömt göra det i EVR.

ERA understryker att ECM har en (1) vecka på sig att registrera sig i ERADIS om villkoren har ändrats.

SE framställde i korthet läget i SE, vilket noterades av kommissionen.

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

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 16 - NRs Presentation intro+safety_RISC July*



Item 16 - NR
Presentation intr

Bakgrund

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

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

Handlingslinje

29. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen går igenom principerna för hur nationella regler kan antas samt grunderna för en giltig sådan. Processen förklaras närmare i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet, DKD. Vad gäller databasen för fordon så ska RDD vara den unika databasen. Det sagda gäller även för fasta installationer. SRD är nu tillgänglig för fasta installationer och man kan alltså registrera redan nu.

FR frågar när det gäller nationella säkerhetsregler om det är ERA som ska kontaktas?

ERA förtydligar att man kan skicka in direkt till ERA med en Excel-fil, eller så kan en MS registrera direkt i SRD.

Kommissionen uttalar i avslutningen av punktens genomgång att även företagsbestämmelser som binder andra ska anses utgöra nationella regler i direktivets mening. Detta uttalande kom oförhappandes, och ingen MS hann formulera en fråga, inte SE heller då uttalandet kom utan egentligt samband och i det absoluta slutet av punktens genomgång.

17 ERA evaluation: key findings from the stakeholder consultation – presentation by RICARDO

Dokument

- *Item 17 - ED15407 Evaluation of ERA – RISC*



Item 17 - ED15
Evaluation of ER.

Bakgrund

Återkoppling med utvärdering från järnvägsbyrån utifrån utvärderingsenkäten gällande byråns verksamhetsresultat och -förmågor.

Handlingslinje

30. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Konsulten som genomfört utvärderingsenkäten går igenom det nu tillgängliga resultatet, vilket redovisas i presentationen. Nästa steg blir att analysera och identifiera informationsbrister, formulera ytterligare frågor, formulera svar på frågor inom enkäten, jämföra utfallen och därefter ta fram rekommendationer och ta fram ett förslag till resultat i slutet av september varpå den slutliga rapporten kan levereras i slutet av 2022.

IT reagerar på kostnadsresultatet och handläggningstiden gällande säkerhetsintyg.

18 Cross-border agreements – update by the Commission

Dokument

- *Item 18 - Cross border agreements Note*



Item 18 - Cro
border agreeme

Bakgrund

Enligt säkerhetsdirektivet (2016/798) ska ett järnvägsföretags säkerhetsintyg omfatta alla MS de avser att trafikera. Undantag ges dock för trafik till första gränsstation, d.v.s. inget utökat tillstånd krävs om berörda NSA/MS

har ett avtal, alternativt att det löses ad-hoc i samband med tillståndsgivningen.

Ett motsvarande undantag från att utöka ett järnvägsfordons område för användning finns i driftskompatibilitetsdirektivet (2016/797) för fordon som endast används till första gränsstation.

Skillnader i implementering hos medlemsstaterna av lokförardirektivet (2007/59) bl.a. gällande språkrav kan också skapa barriärer för gränsöverskridande trafik.

Avsaknad av avtal och oklarheter vållar problem bl.a. för NSA, ERA och sökanden vid tillståndsgivning och fordonsgodkännanden. Gamla historiska avtal bör därför uppdateras till att gälla enligt de nya direktiven.

Mellan SE och FI finns en gammal överenskommelse från 1920-talet om trafik mellan Finland och Sverige. Avtalet har praktiskt hanterats av respektive lands infrastrukturförvaltare. Diskussioner om att förnya avtalet med FI gällande gränsövergången Haparanda-Torneå har aktualiserats efter att FI har uttryckt ambition om att bygga ny infrastruktur med finsk spårvidd (1524 mm) in till Haparanda.

Något avtal med NO är inte aktuellt. Säkerhetsmyndigheterna är överens om att förekommande fall av trafik till gränsstationer kan hanteras ad-hoc i samband med ansökan (vilket redan gjorts för ett fordon som endast skulle gå från NO fram till Storlien). Alternativt får sökande ansöka om ett område för verksamheten/område för användning ("area of operation"/"area of use") som omfattar både NO och SE. Inga avtalsdiskussioner har hittills förts med DK, eftersom trafik till gränsstation i DK troligen inte är aktuellt.

Kommissionen har tagit fram ett diskussionsunderlag där de beskriver förutsättningarna för gränsöverskridande avtal mellan MS, se bilaga.

TS anser att underlaget ger en rättvisande bild av rättsläget och överensstämmer väl med TS' tidigare bedömningar.

Handlingslinje

31. **TS kan** vid behov redogöra för hantering i SE.

32. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Punkten ströks med anledning av tidsnöd.

Vad hände

Pga. av tidsbrist togs inte denna punkt upp.

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

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

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

Handlingslinje

35. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Pga. av tidsbrist togs inte denna punkt upp.

Other issues

21 AOB new request for temporary non-application of point 7.4.2.3, par. 3, lett. b) of CCS TSI (Applicant: Leonardo AnsaldoBreda; RU: Trenitalia) – information by IT RISC member

Denna punkt gällande presentationen från IT tillsammans med förslaget från SFR att kommissionen såsom en övrigt-punkt skulle redovisa om standarder utgick med anledning av tidsbrist.

22 Next RISC meeting: 22-23 november 2022.

Handlingslinje

36. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen höll en informell och inte fastställd diskussion om den i tiden närmaste arbetsgången fram till att det tidigare avsedda expertgruppmötet i september 2022 möjligen istället blir ett extrainkallat kommitté-möte. Kommissionen återkommer i frågan.

Oavsett formen kommer nästa möte att hållas den 27-28 september 2022.
Troligen blir även det mötet ett distans/video-möte.

Till det mötet ska kommissionen ha slutgiltiga versioner av bl. a TSDerna. I
strax anslutning till det mötet avser kommissionen starta det öppna
samrådet/public consultation.

Items for information only (see documents on CIRCABC)

Dokument

- *Implementation of TSIs - list of non-applications
(derogations) DV03EN18 RISC95 - July2022*



Implementation
TSIs - list of non-

- Indicative Work Programme of the Committee [16/797 – DV02EN18]
- Implementation of TSIs: list of derogations [16/797 – DV03EN18]
- State of play of the acts submitted for opinion in the last Committee sessions [16/797 – DV04EN16]
- List of TSI deficiencies