



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten

## Rapport från möte nr 99 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg

### 1. Aktuellt möte

Möte nr 99 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC#99).

#### Tid/Plats

Tisdag 21 juni 2023 (10:00-14:00, 15:00-17:00)

Onsdag 22 juni 2023 (10:00-14)

Digitalt via Webex

#### Svenska representanter

Robert Hellström, Transportstyrelsen

Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen (deltog ej)

Najlah Ashrafi, Transportstyrelsen (deltog som observatör).

#### 1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Inga beslutspunkter, frågorna på agendan är endast för information och diskussion.

#### 1.2 Förhandlingsläget

#### 1.3 Handlingslinje för aktuellt möte

Se avsnitt 6.

### 2. Rättslig grund/beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för genomförandeakter med utgångspunkt från förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå<sup>1</sup> (ERA-förordningen) utgörs av artiklarna 25(4), 26(4), 26(5), 55(5) och 80. Beslutsförfarandet i de nämnda artiklarna regleras i artikel 81 i förordningen som hänvisar till artikel 51 i driftskompatibilitetsdirektivet<sup>2</sup>, varvid artiklarna 4 respektive 5 i förordning (EU) nr 182/2011<sup>3</sup> ska tillämpas.

Den rättsliga grunden för beslut som gäller driftskompatibilitet fördelar sig på dels delegerade akter, dels genomförandeakter. Grunden för delegerade akter utgörs av artikel 5(1) och för genomförandeakterna av artiklarna 5, 7, 9, 14, 15, 21, 24, 47, 48 och 49 i driftskompatibilitetsdirektivet. Beslutsförfarandet om genomförandeakter regleras av artikel 51 i direktivet, varvid artikel 4 respektive 5 i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

För beslut om järnvägssäkerhet är den rättsliga grunden fördelad på dels delegerade akter, dels genomförandeakter. Grunden för delegerade akter utgörs av artiklarna 6 och 7 och för genomförandeakterna utgörs grunden av artiklarna 6, 7, 10, 14, 24 i järnvägssäkerhetsdirektivet<sup>4</sup>. Beslutsförfarandet om delegerade akter utgörs av artikel 27 och för genomförandeakter av artikel 28 i direktivet, varvid artikel 4 respektive 5 i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

För beslut om behörighetsprövning av lokförare är den rättsliga grunden artiklarna 4, 20, 22, 23, 25, 29, 31, 34 och 37 i lokförardirektivet<sup>5</sup>. Beslutsförfarandet regleras av artikel 32 i direktivet, varvid de övergångsbestämmelser som regleras i artikel 13 i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

### 3. Prioriteringsgrad (hög, medel, låg)

Medel.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning)

<sup>3</sup> 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

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

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen

#### 4. Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

Att de åtgärder som beslutas i kommittén är samhällsekonomiskt effektiva.

#### 5. Påverkansarbete

Ej aktuellt.

#### 6. Svenska ståndpunkter

##### 6.1 Adoption of the agenda

###### Dokument

- RISC 99 - AG99EN04 - agenda\_clean



###### Handlingslinje

- 1 **SE kan** acceptera agendan.

###### Vad hände

Kommissionen öppnade mötet och hälsade välkomna. Eftersom ordförande Keir Fitch och ERAs VD Josef Doppelbauer var upptagna i ett annat möte så senarelades agendapunkt 3 om erfarenhetsåterföring från TSD revideringen. Agendan godkändes med denna justering av ordningsföljden.

Nya representanter för PL, HU och SI hälsades välkomna.

##### 6.2 Adoption of the minutes of the 97th meeting (8-9 February 2023) and the 98 the meeting (29-30 March 2023)

###### Dokument

- *PV97EN01\_draft*
- *PV98EN01\_draft*



###### Handlingslinje

- 2 **SE kan** godkänna mötesanteckningarna om det före eller under mötet ges tillfälle att granska dem på ett seriöst sätt samt att innehållet i dem kan godkännas. I annat fall **kan SE** verka för att punkten bordläggs.
- 3 **SE kan** i övrigt notera informationen.

## Vad hände

Kommissionen hade mottagit två ändringsförslag från BE och FR, en ny version av anteckningarna med dessa ändringar kommer att laddas upp på CIRCABC.

Eftersom anteckningarna distribuerades sent önskade två MS ytterligare tid för granskning och kommentarer. MS fick till slutet av arbetsdagen på måndag 26 juni att inkomma med ev. kommentarer.

## 6.3 TSIs revision package 2022: return of experience – presentation by the Commission and the Agency and feedback from RISC Members

### Dokument

- *Item 3 - TSI return of experience*



- *Item 3 - Request letter to ERA 2022 TSI revision package*



- *Item 3 - TSI digital & freight 2022 package – actions*



- *Item 3 - CER letter on return of experience*



### Bakgrund

Erfarenhetsåterföring från kommissionen och ERA om den nyligen avslutade TSD-revideringen.

Transportstyrelsen har tillsammans med andra nationella säkerhetsmyndigheter och sektorsorganisationer deltagit i arbetsgruppen för revidering av TSD. Förslag till ändringar har hanterats av experter i dedikerade arbetsgrupper s.k. ”Topical Working Groups”. TS har löpande analyserat ändringsförslagen och framfört synpunkter. Arbetet har trots tidspress fungerat förhållandevis väl till dess att ERA överlämnat sin rekommendation till kommissionen.

Kommissionens efterföljande arbete med förslagen har däremot präglats av otaliga versioner och ändringar med avsaknad av en tydlig linje och bristande transparens. Externremisser (”public consultations”) har pågått samtidigt som arbetet fortsatt parallellt i kommittén och expertgrupper, vilket gett

upphov till svåröverskådliga bedömningar mellan de olika versionerna av dokumenten.

Den 5 juli ordnar ERA en workshop för utvärdering av revideringsprocessen.

### **Handlingslinje**

- 4 **SE kan** framföra att kommissionen måste vara mera involverad i arbetet som sker på ERA-nivå och vara tydligare med vad den vill uppnå i ett tidigt skede för att undvika att experternas kompromisslösningar raderas efter att ERA:s rekommendationer levererats till kommissionen.
- 5 **SE kan** i övrigt notera informationen.

### **Vad hände**

Ordförande menade att detta är en viktig diskussion för att förbättra arbetet i framtiden. Det är ingen lätt process och man kan ifrågasätta om tidsramarna var realistiska. Samtidigt går det inte förlänga allt till framtiden, det var rätt att sätta press på att leverera utan ändlösa revideringsomgångar. Trots forceringen så är vi ändå försenade med FRMCS. Även om vi pressar telesektorn så är det inte troligt att GSM-R finns tillgängligt bortom 2035, vilket är en stor utmaning. Om vi inte får FRMCS på plats i TSD så hamnar vi in i en ohållbar situation där järnvägen inte fungerar. Även ATO är en viktig utveckling som vi måste få på plats för industrins skull.

Kommissionen presenterade sedan de kommentarer som skickats in i förväg, se presentation.

SE instämde i de punkter som tagits upp i presentationen. Vår uppfattning är att arbetet i ERAs arbetsgrupper fungerade ganska väl, även om det var under stor tidspress på grund av optimistisk tidsplanering. När pandemin tvingade oss till digitala möten så underlättade det också för fler möten än vad som annars hade varit möjligt. I slutändan var användningen av digitala möten en positiv faktor för slutresultatet.

SE anser dock att vi spenderade för mycket tid på "enklare" CR och började för sent med de svåra, t.ex. "unique authorisation" och tillämpning/implementering av TSD:er. Arbetet med konsekvensanalyser och kostnadsnyttoanalyser behöver förbättras. De efterföljande diskussionerna i RISC skulle ha underlättats av att ha mer fakta om kostnader och konsekvenser.

SE gick sedan vidare till processen efter leveransen av ERA-rekommendation. En av drivkrafterna för att ändra TSD-

revideringsprocessen var att undvika tekniska diskussioner i RISC. Men vi kan nog alla vara överens om att det misslyckades med att uppnå denna ambition. Experterna i de tekniska arbetsgrupperna lyckades hitta kompromisslösningar för de ändringsförslag som ingick i byråns rekommendation. Tyvärr raserades denna konsensus när kommissionen och dess rättstjänst började göra stora ändringar i förslagen. Det var svårt att hålla reda på ändringar mellan flera dokumentversioner, samtliga offentliga samråd gjorde inte heller situationen lättare.

I framtiden anser SE att kommissionens politiska målsättningar måste vara tydligare i uppdraget till byrån. Kommunikationen mellan ERAs "Core Team" och kommissionen måste förbättras under revideringsprocessen. Om kommissionen inte är nöjd med resultatet eller om den föreslagna lösningen inte tillfredsställer de politiska målsättningarna, måste detta återkopplas till de tekniska arbetsgrupperna för att lösas av experterna, istället för att ha diskussionerna i Expertgruppsmöten och i RISC.

Det skulle också vara bra om de ändringar som kommissionen införde återkopplades till ClearQuest-verktyget för att bevara spårbarheten och transparensen och även förtydliga motivet till förändringen. Många gånger var det oklart varför en viss förändring infördes.

Flera MS instämde med SEs kommentarer.

En stor MS menade att ERA-processen fungerat bra, men eftersom det kommer att bli en dedikerad workshop så gick de inte in på mera detaljer. Kommissionens process var dock inte lika tillfredsställande. Vad som var bra var att kommissionen var öppna för att diskutera ändringar och ordnade flera bilaterala möten och expertgrupper. Det var ofta väldigt tekniska diskussioner, men även dessa kan få stora politiska konsekvenser.

En större fråga var att tidsramarna för de olika stegen var otydliga. För den kommande revideringen av TAF/TAP finns en tydlig tidsram beskriven. Men i det övriga TSD-arbetet gick vi inte in i arbetet med en sådan tydlig process. Alla aktörer har begränsade resurser. En tydlig bild av de olika stegen i processen hade underlättat för att kunna mobilisera nationella experter att granska detta omfattande regelverk.

Det var också svårt att hinna med översättning inom en månad, det medförde stora svårigheter. Översättningarna innehåller mycket felaktigheter och har dålig kvalitet. De har skickat 900 rader med kommentarer och uppmanade kommissionen att ta tillräckligt med tid för att hantera dessa, även om det försenar ikraftträdandet. De vill inte behöva göra ändringar i

efterhand. En punkt de noterade under granskning av översättningar var datum, de uppmanade kommissionen att titta noga på dessa. Vissa datum är bakåt i tiden redan innan publicering.

En MS hann inte svara på ERAs utvärderingsenkät innan 16 juni och nu funkar inte längre länken. De kommer istället att maila in kommentarer till ERA. Alla förslag diskuterades inte i TSIs WP eftersom tiden inte räckte till, det kan organiseras bättre i framtiden.

Vad det gällande kommissionens process så delar de övriga MS kommentarer. De betonade vikten av att få de färdiga förslagen minst tre veckor innan ett möte. Konsoliderade texter förenklar arbetet och gör det enklare att granska och hitta felaktigheter mellan olika TSD:er. I granskningen av översättningen har de sett många problem mellan olika TSD:er som de påtalat.

En stor MS delade vad som sagts av tidigare talare och det som fanns i presentationen, särskilt vad SE sa. Först kommentarer om processen fram till ERAs rekommendation. Det uppstod flera förseningar. De efterlyser en realistisk tidsplanering och bättre mellanliggande kontroller om någon del av arbetet inte är på rätt väg. Efter leverans av rekommendationen var det avsaknad av transparens. De många sena ändringarna devalverar arbetet i arbetsgrupperna och tar bort konsensus.

En sektorsorganisation som deltagit aktivt i revideringsprocessen och stöttat ERA i arbetet med standardisering höll med om de språkfrågor som redan nämnts i presentationen. Medlemmar har hittat problem med nya termer som inte passar in i systemet. En kommentar om den generella processen för att samla in erfarenheter, det finns en stark önskan från sektorn att delta i en erfarenhetsåterföringsövning med kommissionen.

Ordförande svarade att det varit mycket interaktion mellan ERA och kommissionen under processen, och även mycket diskussioner med sektorsorganisationer. Processen var bättre än tidigare, men inte tydlig nog. Ett antal frågor som inkluderades i den ursprungliga planen ströks senare p.g.a. resursbrist. Det fanns även andra frågor som ingen i TWG ville arbeta med. Detta skapar oro hos kommissionen om processen. De förlitar sig på experter från sektorn, men sektorn är ibland väldigt konservativ. För driftsregler i TSD OPE var det svårt att hitta vägar framåt, men det utgör inte någon anledning att stanna upp. Kommissionen var tvungna att gå tillbaka och öka ambitionsnivå. Det går inte alltid att förlita sig på konsensus för att uppnå rätt ambitionsnivå. De vill säkerställa att arbetet drivs framåt

utan att mikrostyra. Vi får försöka hitta bättre sätt att adressera problemen. För TSD CCS var ERAs rekommendation ett förslag som kommissionen kunde leva med, men ett antal intressenter såg sin chans och tryckte på för att öppna upp frågor som redan hanterats, t.ex. övergångsbestämmelser och ”delvis uppfyllande av TSD”. Det är ett naturligt inslag i en tvåstegsprocess. I slutändan så lyckades ju kommissionen ändå hitta stöd från en majoritet av MS.

Vad gäller ERAs del och deltagande i TWG. Många små MS/NSA har inte resurser att delta i processen. Därför viktigt att säkerställa att förslagen tillfredsställer behoven för alla MS i hela EU. Om vi har feedback hur vi kan göra detta utan att öppna upp diskussionen igen i RISC så är det användbart.

Vad gäller översättningsfrågan så är det ett stort paket med mycket tekniskt innehåll. Resultatet av kompromisser är inte alltid kristallklart, och blir inte bättre efter översättningarna. MS är ansvariga för att översättningarna är korrekta. Det finns skillnader i terminologi mellan MS, och ibland även inom MS, t.ex. i UK där Network Rail och London Underground använder helt skilda termer. Vi måste försöka föra samman termer mellan DE, AT och CH, eller BE och NL. Vi måste välja mellan dessa ord och hitta en lösning framåt för bästa möjliga vokabulär i framtiden. Franska och Tyska är språk som många förstår, så det kanske är mera oroande för små språk där inte så många granskar. Kommissionen vill ha TSD-paketet antaget så snart som möjligt, men de måste också säkerställa att översättningarna är korrekta. Det går att förbättra översättningarna i framtiden genom korrigeringar, men de vill begränsa detta.

Översättarna är de första som får kommentarerna, de som avgör om det är ett översättningsfel eller om man behöver se generellt på språket. Inom vissa språk kommer valet av en term att få konsekvenser. Översättningar på Tyska kommer inte skilja sig mellan Tyskland och Österrike. Texterna kommer att publiceras i Official Journal för alla TSD:er samtidigt, förhoppningsvis under sommaren, men de har inte sett alla granskningskommentarerna.

En MS menade att experterna i TWG inte tillräckligt hanterade gränssnitten mellan TSD och överlapp mellan TSD:er, detta är något som måste ses över. De noterade även att ERAs formulär för erfarenhetsåterföring inte var begränsat till representanter eller respondenter med styrkt identitet, så man kunde fylla i formuläret flera gånger.

Processen har varit svår med många ändringar efter ERAs rekommendation, diskussioner som borde hållits hos experterna. Det var svårt att hålla koll på



olika versioner. Ofta var det korta deadlines och svårt att veta vilka versioner som gällde. För den tyska översättningen har det använts termer som inte tidigare använts i aktuell MS. De ville även veta när erfarenhetsåterföring för kommissionens del av processen är planerad?

Ordförande svarade att denna diskussion är en del av erfarenhetsåterföringen. Det kommer även ordnas en diskussion med sektorn, beroende på utfallet från denna diskussion och detta möte kommer de se om det behövs ytterligare diskussioner. Som en MS påpekade, det är tekniska diskussioner, men de får politisk påverkan, t.ex. hastigheter, flexibilitet etc. De kan inte bara låta experterna komma med förslag, sektorn och MS tryckte tillbaka och det var svårt att hitta rätt ambitionsnivå. Vi kan inte lägga frågorna i händerna hos experter och tro att vi hittar rätt nivå. När det gäller gränssnittet mellan experter inom smala områden och generella diskussioner där man för samman experter från olika domäner får vi dra lärdomar hur vi bäst gör i framtiden.

En MS instämde med tidigare talare och innehållet i presentationen. De berömde ERA och kommissionen för arbetet som gjorts. Diskussionerna om TSD i RISC var väldigt tekniska diskussioner. Vi kunde dock ha undvikit diskussioner om vi haft kostnadsnyttoanalyser, och istället kunna diskutera på en mera politisk nivå. Som flera nämnt så var det svårt med flera versioner. Vid externremissen fanns en version från kommissionen, men arbetet i ERAs arbetsgrupper fortsatte, så det fanns ytterligare nya versioner. Så de kommenterade på förslag som redan hanterats i TWG. Vad gäller översättningarna så har det varit kort om tid att hantera. Översättarna är inte heller experter på järnväg, de har också kort om tid för att översätta, så ibland missas ett ord som får en helt annan innebörd. När TSD publiceras i Official Journal så är de bindande. Även om det var den engelska texten vi röstade om så är översättningarna bindande.

Ordföranden svarade att de arbetar med översättarna för att förbättra översättningarna. Vad gäller konsekvensanalyser, så gör ERA "Light Impact Assessment" på förslagen. Det fanns ett antal förslag där kommissionen försökte titta på kostnad/nytta, t.ex. för TSD-kompatibel infrastruktur. Men det var svårt att få feedback. Även för övergångsbestämmelser för gränssnittet mot FRMCS. De försökte få gränssnittet på plats tidigare. ERTMS Deployment Management Team gjorde en analys, men den var ofullständig. Den sa i princip att om ändringarna är små så är det värt att göra, men annars inte. Så frågan var fortfarande hur långt snöret är. Då är det ingen mening att göra analyserna. Ofta vet man inte vad det kostar att

efterutrusta befintliga fordon förrän man faktiskt gör det, det är extremt svårt att kvantifiera. Sen finns det vissa som vill att vi inte ska genomföra saker som inte går att kvantifiera, men då missar vi möjligheter på längre sikt med sänkta kostnader genom harmonisering. Det är inte så enkelt. De vill även undvika att avsaknaden av kostnadsnyttoanalyser används som svepskäl för att blockera en ändring.

En MS hade skickat kommentarer men ville göra några tillägga. Det var många frågor som hanterade sent i processen, modernisering och uppgradering av infrastrukturen och Level 2/Level R. Frågorna hann därför inte diskuteras av experter, det var därför det blev så stora diskussioner senare. Vad gäller översättningarna så anser de att de är hyfsat bra, men de har redan haft en pågående dialog med experter och sektorn. När det saknats termer så skickar de förslag till översättarna istället för att vänta på ett förslag. Det är ett bra arbetssätt som alla borde ta över.

Ordförande hoppades att arbetssättet där översättarna arbetat direkt mot MS nyttjats på alla språk, men det är nog på en fråga om resurser huruvida de gör detta.

En MS stödjer tidigare talare och om dåliga översättningar. De önskade att översättarna ska hålla sig så nära originalet som möjligt. De har sett exempel där singular som blivit plural och aktiva meningar blir passiva etc.

Ordförande skulle återkoppla detta till översättarna.

En MS menade att problem med korsreferenser som hittats i texten visar att vi borde haft mera tid för revideringen. En viktigt poäng som de skickat skriftliga kommentarer om är att det i den engelska texten har lagts till flera ord som inte fanns med i de version som röstades.

Ordförande menade att dessa ändringar främst beror på att översättare för andra språk föreslagit ändringar för att göra texten tydligare. Det ska inte vara några ändringar av kraven. Om det ändå blivit ändringar så får vi höra av oss.

Samma MS replikerade med ett exempel där texten hänvisar till ”trains” och ”train movement”, men nu står istället ”shunting composition”. De är förvisso positiva till att hantera växling i TSD OPE, men de tillagda orden finns nu i Tillägget till TSD OPE och hanterar växling i texten som vi röstade i mars.

Ordförande instämde att detta låter som det går bortom vad som borde hända.

En MS höll med om tidigare ”negativa” kommentarer. Vad som var positivt var att kommissionen hade flera expertgruppsmöten mellan RISC-mötena. I frågan om översättningarna så har de också haft tät kontakt med översättarna innan översättningarna kom, vilket hjälpte till att förbättra kvaliteten.

Ordförande uppskattade denna positiva feedback till översättarna.

Josef tackade för de konstruktiva kommentarerna. Han ville även tacka anställda på ERA, experter och MS för det enorma arbete som gjorts. Detta är det mest omfattande arbetet någonsin, något vi ska vara stolta över. Han höll med om tidspressen, både för ERA och kommissionens process. Men det finns politiska orsaker till tidspressen, även där instämde han med ordförande om att vi inte kan vänta tills det är för sent med att vidta åtgärder. Mandatet till ERA var rätt detaljerat, men bättre motiveringar till varför ändringen inkluderats skulle ha underlättat. Även en bättre planering och bättre förståelse för alla stegen i processen skulle underlättat. Ett område som man är överens med kommissionen om att ha ett Gantschema i framtiden. Under den tekniska processen kommer de ha regelbunden feedback från kommissionen där de kan förklara varför målen inte uppnåtts. På så sätt undvika onödigt arbete och parallella dokument. Kommissionens dokument publicerades till och med innan ERAs slutliga leverans av rekommendationen. Mycket feedback till ERA-processen och TWG nämndes i presentation, men det kommer också att vara en Workshop den 5 juli. ERA välkomnar all input och ser fram emot vårt aktiva deltagande.

Ordförande reflekterade att den största frågan gäller timingen, och han är inte säker vad svaret på den frågan är. Det är tydligt att vi inte kan vänta för evigt, men inte heller ha för mycket tidspress. Det var många frågor som varit på bordet i flera år, men begränsade resurser gör att fokus på detaljer kommer först i slutet, t.ex. RINF. Först när man förstod att vi faktiskt skulle göra ändringarna i RINF så tillkom flera nya parametrar som borde ha identifierats tidigare. För framtida revideringar kommer man göra planeringen mera tydlig. Gällande dokumentversionerna så försökte de vara transparenta om ändringarna och kring behovet av externremiss. Men om de inte skulle ha väntat i flera månader på resultatet av remissen så är det ofrånkomligt med dubbla versioner. De kan så klart försöka undvika dubbla processer, men det är inte alltid möjligt.

En stor MS undrade vilken som är förväntad tidpunkt för publicering och när konsoliderad version finns tillgängliga.

Ordförande svarade att förväntningen är att de tar med alla kommentarer till översättarna, han uppmanade MS att ta direktkontakt där vi ser problem. De hoppas färdigställa översättningsprocessen i början av juli. Men innan texterna kan antas måste flera dokument färdigställas, bl.a. ”Subsets” till TSD CCS. Dessa beräknas vara klara under första tredjedelen av juli, först då kan de begära publicering. Och sedan 20 dagars ikraftträdande efter publicering och enligt övriga tidsramar i övergångsbestämmelser i TSD. Om översättningar eller dokument inte finns på plats så får man revidera tidsplanen. De hoppas att konsoliderade texter finns tillgängliga inom en månad efter publicering. Det väcker också frågan om vi ska arbeta med ändringar eller alltid göra nya akter. Så är inte normalfallet, för TSD CCS var det uppenbart, men i övrigt måste det bedömas från fall till fall beroende på omfattning.

ERAs workshop för erfarenhetsåterföring är den 5 juli. Ett separat möte med sektorn blir också i juli. Sedan får kommissionen se om de behöver återkomma vid ett expertgruppsmöte eller annat möte. Det är viktigt att dra lärdomar för framtiden.

#### **6.4 Review of TSIs relating to the subsystem telematics applications – update by the Commission and the Agency**

##### **Dokument**

- *Item 4 - Telematics applications*



##### **Bakgrund**

TSD TAF avser godstrafik medan TSD TAP avser persontrafik. TSD TAF och TAP reglerar formatet på digital kommunikation mellan olika järnvägsaktörer och mellan järnvägsaktörer och kunder. En revidering av dessa båda kommissionsförordningar pågår. ERA levererade sin rekommendation med revideringsförslag till kommissionen redan i januari 2022, men arbetet har sedan legat vilande i avvaktan på att övriga ”TSD-paketet” skulle färdigställas. Revideringen syftar bl.a. till att slå samman/likrikta TSD TAF och TSD TAP, inkludera realtidsdata enligt tågpassagerarförordningen, standarder för biljettsystem och stängning av öppna punkter m.m.

## Handlingslinje

6 **SE kan** notera informationen.

### Vad hände

Kommissionen presenterade arbetet med revideringen av TAF/TAP med fokus på tidsramar, se presentation.

TSD TAF och TSD TAP är en del av strategin för hållbar och smart mobilitet. Kommissionen har identifierat luckor i ERAs rekommendation, som presenterades för expertgruppen i april 2022. Planen är att ta vid där arbetet pausades och arbeta vidare med dessa luckor. Tanken är att revidera omfattning och struktur runt tre pelare; styrning, planering och drift för både gods och passagerare i gemensam akt och biljettsystem.

Presentationen fokuserar på styrning eftersom det inte är så mycket tekniska ändringar inom andra områden. Kommissionen vill stärka styrningen med ERA som systemansvarig, ta fram realistiska deadlines för implementering ihop med sektorn, mekanismer för att genomdriva regleringen och anpassa och stärka rapporteringen på nationell nivå. Man vill skapa forum för utbyte kring framtida utveckling och gränssnitt mot ERJU (forsknings- och innovationsprogrammet ”Europe’s Rail Joint Undertaking”) och införa en likriktad ändringshangeringsprocess (CCM) för alla TSD och register.

De vill tydliggöra rollen och definiera uppgifter för nationellt organ ansvarigt för att föra in primära koder för positioner (”location code allocation”) i CRDB (”Central Reference Domain”). De vill även tydliggöra RINF som enda källan för data, arbetsflöden och återanvändning av data.

Effektivisera tekniska dokument genom att flytta över funktionella krav i tekniska dokument till förordningen. Datamodeller och meddelanden ska fortsatt finnas i tekniska dokument och vägledande texter ska in i en vägledning.

ERAs arbetar med en datamodell och järnvägsontologi (”ERA vocabulary”) som ska användas i TAF/TAP på motsvarande sätt som för övriga TSD.

Se över hantering av nätverksspecifika parametrar utan nationella regler, samt beskriva processen för anmälan, uppremsning och publicering av accepterade parametrar.

Kommissionen redogjorde sedan för tidplanen för arbetet (sida 10 och framåt i presentationen).

- ERAs rekommendation levererades i januari 2022.

- Luckor i rekommendationen presenterades i april 2022 för expertgruppen. Sedan har de mottagit input från intressenter.
- Efter RISC-mötet i juni 2023 inbjuds MS att delta i arbetet under sommaren med att ta fram ett utkast på ”non-paper” till augusti.
- Förslaget presenteras för expertgrupp i september. Där startar diskussionen om vad som måste justeras och behovet av arbetsgrupper för att hantera tekniska frågor.
- Kommissionens ”non-paper” presenteras för RISC i februari 2024.
- Därefter ska förslaget färdigställas, internkonsultation hos kommissionen och sedan externremiss i april 2024.
- Expertgrupp i maj 2024, återkoppling av feedback från remissen.
- Röstning i juni 2024 (alternativt till hösten).

Flera MS framförde oro kring existerande tidsramar och att sektorn behöver tydlighet om vilka krav som är stabila och inte ändras av revideringen och vilka som kommer att tas bort.

Kommissionen menade att tidsramar är antagna efter diskussioner med sektorn, de väntar inte på kommissionen för att implementera existerande reglering. I projekt med CEF-fondering ser de att implementeringen pågår, och det är bra att sektorn inte inväntar revidering för att implementera vad som redan gäller. Ändringarna gäller inte så mycket innehållet, snarare tidsramarna. De vill inte pådyvla orealistiska deadlines, dessa kommer att utvärderas under RISC i juni 2024.

Det blev även diskussioner kring ansvarig enhet för att utse positionskoder. Flera MS har redan utsett IM som ansvarig. Kommissionen menade att detta är den föredragna lösningen, 99% har redan utsett IM som ansvarig.

Det påtalades att definitioner i RINF och CRD inte är helt överensstämmande och att dessa måste synkas för att undvika problem i framtiden. Kommissionen bekräftade att detta är något som sektorn klagat på, detta kommer att åtgärdas i revideringen. Det pågår redan arbete i samarbete med infrastrukturförvaltare inom EU.

En MS undrade om omfattningen är tillräckligt stabil för att nå deadline till juni 2024. Kommissionen svarade att deadlines inte är isolerade, de hänger samman med andra initiativ, t.ex. kapacitetsinitiativet och MDMS för passagerarspecifika parametrar. Det pågår en intern process för att synka

dessa deadlines. De har förslag på deadlines från sektorn, men även från andra regelverk. Vi får utvärdera dessa tillsammans i juni 2024.

Flera MS var tacksamma för den tydliga tidsplanen och de olika stegen, de hade önskat en lika tydlig tidsram för TSD-revideringen, men det fanns fortsatt farhågor att planeringen är för tight.

Kommissionen menande att en bra tidsplanering är en bra utgångspunkt, men att den får revideras efter behov, vi måste vara realistiska utifrån förutsättningarna.

Huruvida det blir en ny rekommendation eller inte måste de diskutera med ERA. Men de poängterade att de i möjligaste mån vill undvika att ha parallella processer. Bättre med en lista med tydliga frågeställningar att skicka tillbaka till experterna. Även om det inte varit så tydligt tidigare så har de arbetat så innan, något som kommissionen avser att likrikta och vara transparenta med. Om det krävs uppdateringar mellan RISC-möten så kommer de lägga upp underlagen på CIRCABC.

Revidering av texten nu en prioritet. Kommissionen har hört önskemålen om en snabb hantering, men tillägg i processen kommer att försena arbetet, men de kan inte heller begränsa detta. Om ett ”non-paper” inte presenteras i februari 2024 så kan vi inte heller rösta i juni. Kommissionen har som sagt inga tankar om att dramatiskt ändra kraven, snarare uppnå konsistens mellan texterna, deadlines mot andra regelverk och förtydliganden av texten. Lärdomar från TSD-revideringen är att inte ha parallellt arbete och att även behålla en gemensam versionshantering mellan processerna. Det kommer att komma en skriftlig inbjudan för frivilliga att delta i arbetet under sommaren med att ta fram en första text.

*Anm. här anslut ordförande Keir Fitch och Josef Doppelbauer till mötet, agendapunkt 3 diskuterades direkt efteråt.*

## **6.5 EVR regulation: presentation by the Commission and the Agency**

### **Dokument**

- *Item 5 - EVR Regulation*
- *Item 5 - Draft EVR implementing act*



## Bakgrund

ERA har vid tidigare kommittémöte presenterat tankar kring att utveckla det europeiska fordonsregistret (EVR, ”European Vehicle Register”) och bl.a. göra ERA till registrerande enhet (RE) för de fordonsgodkännanden där de är godkännandemyndighet. Dessutom sker en översyn av läsrättigheter, möjliggöra utbyte mellan olika datasystem, borttagande av landspecifika parametrar och förenklad kontohantering. Nuvarande rättsakt ger möjlighet till MS att ha en decentraliserad lösning med nationella fordonsregister kopplade till EVR fram till 16 juni 2024, detta gränssnitt föreslås avvecklas från detta datum.

Transportstyrelsen har ännu inte hunnit analysera förslaget och ev. konsekvenser fullständigt, nedan är några initiala reflektioner och funderingar.

- Det är inte uppenbart att förslaget leder till så stora synergieffekter i och med att ERA registrerar de fordon de godkänner, TS efterlyser en konsekvensanalys.
- Det är fordonsinnehavaren (”keeper”) som söker om registrering, inte sökanden av fordonsgodkännandet. Det är viktigt att hålla isär roller och ansvar.
- Praktiska frågor uppstår bl.a. kring Artikel 4.3. Om ERA är RE, vilket land blir då fordonet kopplat mot och vilken blir landskoden i det europeiska fordonsnumret (siffror 3 och 4 i EVN)?
- Ägaruppgifterna i tabell 1 i bilagan är nu publika, vilket de inte var tidigare. Enligt tidigare utredningar kan ägaruppgifterna utgöra känsliga uppgifter.
- Enligt punkt 3.1.2.9 i bilagan kan ett fordon byta landskod och därmed registrerande land. Om ERA ska registrera de fordon de godkänner finns en risk för att det sedan sker byten till de länder där innehavaren har sina övriga fordon. Därför borde det vara möjligt för en innehavare att antingen välja ERA eller ett av de länder som fordonet är godkänt för. Artikel 4.3 borde därför ändras så att innehavaren avgör vilken RE som ska registrera och ERA kan vara RE i de fall de godkänt fordonet.
- Förslaget att ERA blir registrerande enhet kan få konsekvenser för TS avgifter eftersom man annars skulle ha en högre taxa för nyregistrering jämfört med ändringar i registret. Taxan för registerändringar kan behöva höjas om TS tappar intäkter från



nyregistreringar. Några ökade kostnader för Transportstyrelsen på aggregerad nivå är inte att vänta till följd av förslaget.

- Policy för användarhantering i punkt 3.2.1 i bilagan bör vara gemensam för alla RE.
- I punkt 3.2.2 i bilagan står att ERA ska ha redigeringsrättigheter även för fordon som de inte själva registrerat, TS är inte säker på lämpligheten i det förslaget eftersom RE är ansvarig för datakvaliteten. Vidare är det oklart om användarbehörighet ”Public” måste det vara en organisation med en organisationskod eller om det även kan vara en privatperson?
- I nuvarande EVR-beslut refererar parameter 10.1 till Tillägg 3 som beskriver den tvåsiffriga kodningen för registreringsstatus, detta tillägg saknas i förslaget. Var återfinns dessa när det inte framgår av den nya specifikationen för EVR?
- I presentation beskrivs att en nummerserie i fordonsnumret är på väg att ta slut, dock så framgår inte lösningen på problemet av förslaget.

### **Handlingslinje**

- 7 **SE kan** framföra kommentarer och frågeställningar enligt bakgrundsbeskrivningen.
- 8 **SE kan** i övrigt notera informationen.

### **Vad hände**

Kommissionen och ERA presenterade arbetet med revideringen av EVR i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

Syftet med revideringen är främst att förenkla för sektorn vid fordonsgodkännanden i enlighet med en godkänd typ (”Conformity To Type”, CTT) för fordon som redan är i drift.

En MS ifrågasatte bakgrunden till ändringen, kommer önskemålen från sektorn? Detta innebär inte bara en ändring av EU-regler, utan även nationella regler. De ifrågasatte även tidsbesparingen och menade att tidsåtgången främst beror på kvaliteten i ansökan, inte själva registreringsprocessen. Förseningar vid fordonsgodkännande och registrering ligger främst hos sökanden. Men de vill så klart ha så effektiva system som möjligt. De undrade även vilken landskod som kommer att användas av ERA? Och hade slutligen en fråga om ERA bara ska vara registrerande enhet för nya fordon, eller även för befintliga fordon som ändras?

Josef D instämde i påståendet att handläggningstiden i mångt och mycket styrs av sökanden vid CTT. Men dubbla processer är alltid mera komplicerade och dyra för sökanden, oavsett om de är effektiva eller inte så blir det alltid dubbelt så mycket arbete. ERA godkänner både nya och äldre fordon, så han såg ingen anledning till att begränsa omfattningen för nya fordon enbart, det borde gälla alla fordon som ERA hanterar.

Kommissionen betonade att hela syftet är att effektivisera processen.

SE påtalade att det är fordonsinnehavaren som är ansvarig för registrering, inte sökande för fordonsgodkännandet. Det är viktigt att skilja på roller och ansvar.

ERA instämde i detta, men betonade att det avser hantering av samma data som redan finns.

OTIF har haft många diskussioner om hur EVN ("European Vehicle Number") kan fungera för tredje land och för att korsa gränser mot tredje land. De anser att detta är en bra utveckling och välkomnar mer öppen tillgång till data och gränssnitt maskin-till-maskin, speciellt för aktörer med egna register. Företag och fordonsinnehavare utanför EU måste idag kontakta registrerande enheter i olika MS, vilket är en utmaning. De hoppas kunna förenkla detta med det nya förslaget och genom tydligare vägledning. Vad gäller ERA som registrerande enhet (RE), förutser kommissionen praktiska arrangemang mellan ERA och nationella registrerande enheter?

Kommissionen svarade att EVR ska vara öppet för sökanden från hela EU, och även utanför EU. Principen gäller för SERA, men även för fordon från t.ex. Västra Balkan, Ukraina, Moldavien och Turkiet. Det handlar mera om att effektivisera processer och IT-verktyg.

Kommissionen presenterade sedan förslaget artikel för artikel, se bilagt förslag.

En stor MS var oroad över artikel 2.1 och det faktum att det är en deadline som redan passerats. Det vore mera logiskt att skriva om texten för att inte ha en utgången deadline.

Kommissionen menade att tanken är att bara återupprepa existerande krav om att MS ska säkerställa data överförs till EVR. Vissa MS arbetar fortfarande med överflytten.

En annan MS uttalade stöd för tidigare talare. Även om MS ville överföra data till EVR så var det inte möjligt vid den tidpunkten. Det är förseningar,

inte bara p.g.a. MS, utan även utifrån problem med tillgång till registret. Det är dumt att ha kvar ett datum som inte var möjligt att uppfylla.

Ordförande menade att de normalt brukar behålla existerande datum, men att de skulle kontrollera detta.

En stor MS instämde med tidigare MS, registret var inte färdigt till det datumet och de har fortfarande problem med kopplingen till EVR.

Josef Doppelbauer ville ha till anteckningarna att registret nu finns på plats och att det är flera MS som migrerat data.

Ytterligare en MS hade frågor kring användning av landskod.

En stor MS ville ha ett förtydligande av artikel 4.1 att godkännandemyndigheten kan vara RE. De vill även ha en text om RE för fordon vid gränsstationer.

En MS menade att texten i art. 4.4 om att MS ska säkerställa att den nationella RE har befogenhet och resurser även borde gälla för ERA. Vad gäller datakvalitet så kan RE bara förlita sig på att sökanden fyllt i data korrekt.

Kommissionen svarade gällande landskod för ERA att tanken är att ERA, på begäran av fordonsinnehavaren, kan tilldela en landskod till innehavaren. ERA är inte ett land, så de vill använda existerande landskoder, men de har ingen stark åsikt i frågan, de skulle kontrollera med rättstjänsten och återkomma. De ser inga problem med att godkännandemyndigheten kan vara RE.

ERA betonade att det redan är ett bra samarbete idag, men att det är bristande harmonisering kring registreringsprocessen. Det skiljer sig mellan MS och de behöver diskutera med MS hur processen ser ut. Vad gäller problemet med datakvalitet så måste vi diskutera harmonisering. Alla måste ha en gemensam förståelse om datakvalitet. Det finns idag vissa RE som är väldigt strikta, de kontrollerar fordonsinnehavaren och all dokumentation, men de är även strikta med att ge ut användarkonton. De kontrollerar först att sökanden har mandat att agera som ombud för innehavaren.

En MS skickade i mötets chattfunktion att de inte ser problem med att ha ERA som RE när väl IT-systemet är fullständigt och tillförlitligt för verksamheten, med stöd av harmoniserade förfaranden via ERAs vägledning. Förutsatt att EVN som registreras direkt av ERA har tredje och fjärde siffra som skiljer sig från de som för närvarande identifierar MS.

OTIF påtalade via chatten existerande språkproblem och anförde att det vore bra med ett ytterligare språk för att förenkla kommunikationen med RE.

En MS aviserade via chatten en risk att fordonsnumren tar slut ännu fortare om ERA registrerar fordon med en egen landskod.

Kommissionen svarade att det måste vara tydligt i regelverket vilka krav som ställs, inte i vägledningen. De ser heller ingen mening att skapa byråkratiska processer till ingen nytta.

SE framförde gällande artikel 4.3 att det borde vara möjligt för sökanden att välja RE, inte att det alltid ska vara ERA om de godkänner fordonen. Kommentaren är kopplad till möjligheten i punkt 3.1.2.9 i bilagan att byta RE. Om innehavaren vill ha alla fordon registrerade i samma MS kommer det skapa merarbete, det borde därför vara möjligt att redan från början för sökande att välja registrerande enhet. Josef Doppelbauer instämde i detta.

En stor MS instämmer i ambitionerna att förenkla processer, men det krävs mycket förtydliganden, de har redan haft bilaterala diskussioner med ERA. Fordonsgodkännande och registrering är två skilda processer med olika aktörer; sökanden och fordonsinnehavaren. Kraven på RE för datakvalitet måste också tydliggöras. Om vi behåller landskoden så krävs koordinering mellan ERA och nationella RE.

Mandatet till arbetsgruppen har publicerats, men det är otydligt vad syftet med revideringen är. Det måste vara tydligare med vad som ska uppnås. Gällande timing så hade de inga kommentarer just för tillfället, men de har noterat att arbetsgruppen ska börja redan 12 juli.

Kommissionen svarade att de kommer att förfina mandatet och tidplanen i diskussion med ERA. Kommissionen fortsatte sedan genomgången från artikel 6 och framåt i förslaget.

I artikel 6 förtydligas vilka som har tillgång till registret eftersom EVR kommer att vara tillgänglig i enlighet med specifikationen i bilagan. I bilagan förtydligas vad som är tillgängligt för vem och vad som ska vara allmänt tillgängligt.

Artikel 8 behandlar ”ERA Vocabulary”. Delar som tidigare funnits i beslutet relaterat till datapresentationen saknas inte, de kommer istället att ingå i det tekniska dokumentet som är kopplat till denna förordning. På samma sätt som för alla andra register och data som hanteras av ERA, kommer datapresentationen av dataelementet relaterat till EVR att finnas i ”ERA

Vocabulary”. Tanken här är inte att skapa något nytt eller ändra den nuvarande datapresentationen utan snarare att ändra platshållaren för datapresentationen.

Artikel 9 vägledningar; Det fanns tidigare liknande vägledningar i RINF-förordningen. Det finns också flera deadlines kopplade till denna artikel som är viktiga att särskilja.

En stor MS framförde att sektorn är oroade över vägledningar i Artikel 9. Det vore användbart att få information om vilka krav i texten som flyttas till vägledningar, bl.a. strukturen för EVN försvinner från EVR och flyttas till en vägledning om de förstått saken rätt.

Kommissionen betonade att det måste vara tydligt i lagtexten vad som gäller för RE. Själva strukturen för EVR är inte tänkt att ändras, bara flyttas till en annan platshållare. ”ERA Vocabulary” finns som en refererad version i akten.

ERA gick sedan igenom bilagan till akten, de har bl.a. tagit bort parameter 12 som ersatts av parameter 5.5, även ändringar kopplat till definition av parametrar i ”ERA vocabulary”.

SE framförde att policyn för användarhantering som nämns i punkt 3.2.1 i bilagan borde vara en gemensam policy för alla RE. Gällande åtkomsträttigheter så står det att ERA har full åtkomsträtt att ändra data för alla fordonsregistreringar. SE ifrågasatte lämpligheten i att ERA kan ändra data för alla fordon när RE är ansvariga för datakvaliteten. SE undrade även vad som avsågs med offentlig (”Public”). Avser det alla eller är det alla användare med en organisationskod?

Kommissionen svarade att offentlig betyder alla, men att vi ska spara de detaljerade kommentarerna till arbetsgrupperna. De instämde förvisso i att det låter vettigt med en gemensam användarpolicy.

OTIF påminde om att EU:s EVR-beslut för närvarande är anpassat till OTIF-specifikationerna för fordonsregistrering. Diskussioner mellan OTIF och EU pågår med avseende på fordonsregistrering för fordon som används i internationell trafik (i detta fall EU och tredje land).

Gällande parameter 5.5; Enligt Luxemburgprotokollet är URVIS-numret frivilligt, det är bara nödvändigt för belåning av vagnar. De önskar att vänta med diskussionen kring detta och behålla parametern som frivillig.

Kommissionen ser inga problem med att fylla i numret om det existerar.

En MS pekade på REs ansvar för tillsyn. De anser att det finns en klar koppling mellan tillsyn och registrering. Om ERA ska registrera fordon vill de ha förtydligande om vad som förväntas av ERA kring tillsyn. Och även om ERA får ändra uppgifter för andra RE.

Kommissionen svarade att frågan om behörigheter måste diskuteras bredare, men det finns säkert bra anledningar till att ERA ska kunna ändra för alla fordon. Kommissionen såg ingen uppenbar koppling till tillsynsaktiviteter och registrering. NSA är fortsatt ansvariga för tillsyn, som för övriga MS fordon. På samma sätt som att ERA godkänner fordon och NSA tillsynar, de tog med sig frågan och kontrollerar ytterligare.

En deltagare pekade på svårigheter med parameter 9 och identifiering av underhållsansvarig enhet (ECM). När man uppdaterar ECM-certifikatet så ändras numret för certifikatet, det viktigt att ha i åtanke för framtiden.

ERA svarade att de avser att hämta ECM-data från ERADIS. De kommer att säkerställa att man kan fråga ut data. Den enda källan för uppgifter är ERADIS-databasen där ECM är listade. De som inte är certifierade måste ha en organisationskod, då används denna kod istället.

Kommissionen presenterade sedan tidplanen för arbetet, se presentation sida 11-19.

Kommissionen vill ha kommentarer på utkastet senast 28 augusti. En arbetsgrupp hos ERA kommer arbeta med texten för att färdigställa ett ”non-paper”. (*Anm. en intresseanmälan att delta i arbetet skickades ut 23 juni*). Förhoppningen är att kunna rösta förslaget i RISC under hösten 2023.

## **6.6 FRMCS – update by the Commission**

### **Dokument**

- *Item 6 - FRMCS*



### **Bakgrund**

FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) är järnvägens framtida radiokommunikationssystem som ska ersätta dagens kommunikationssystem för järnväg (GSM-R). Arbetet bedrivs i tätt samarbete med organisationer inom järnvägssektorn och standardiseringsorgan. De funktionella kraven tas fram av International

Union of Railways (UIC) och detaljerade tekniska specifikationer tas fram av European Telecommunications Standards Institute (ETSI).

Statusuppdatering från kommissionen om arbete med specifikationerna.

### **Handlingslinje**

9 **SE kan** i notera informationen.

### **Vad hände**

Ordförande inledde med att detta är en viktig fråga, det kommer att vara en svår övergång. GSM-R kommer att vara obsolet runt 2030, livscykeln kan ev. förlängas något ytterligare. Men att hinna med ett utbyte till dess är en stor utmaning. Därefter övergick man till presentationen, se presentation.

FRMCS står för "Future Railway Mobile Communication System", men "Flexible Railway Mobile Communication System" beskriver bättre vad kommissionen vill uppnå. FRMCS ersätter inte bara GSM-R, det ändrar även hur ETCS interagerar med radiosystemet på ett modulärt sätt, så FRMCS är därför inte en bakåtkompatibel ändring. Signalen från ETCS skicka via ett lokalt Ethernetnätverk, vilket gör det lätt att byta teknik i framtiden, det går även att koppla på andra radiotyper, t.ex. WiFi inne på stationer eller satellit ute på linjer vid störningar.

FRMCS är flexibelt och uppgraderingsbart och med nya funktioner, vilket betyder att det finns stora skillnader gentemot GSM-R. GSM-R når slutet av livscykeln till 2030, sedan blir det svårt att underhålla systemet.

Kommissionen har tittat noga på att byta ut GSM-R till 2035, men det kommer att bli en utmaning. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag måste ha kontrakt för att säkerställa GSM-R-systemet fram till övergången. Det är något enklare för de som nyligen installerat GSM-R, men basen med kvalificerade ingenjörer minskar snabbt i Europa.

Förberedelser för FRMCS introducerades i den nyligen reviderade TSD Trafikstyrning och signalering (TSD CCS). Kommissionen vill involvera aktörerna och möjliggöra inköp av "FRMCS-redo" fordon. Målet med revideringen är att FRMCS funkar "direkt ur kartongen", med Ethernetnät mellan EVC (*anm. datorn i ombordsystemet*) och radio. Att möjliggöra användning av GSM-R och FRMCS samtidigt är en fråga som fram till nyligen diskuterades. Även om man skulle ignorerat FRMCS i SV3.0 så kommer utbytet av GSM-R ändå att behöva hända, men det skulle saknas specifikationer. Med SV3.0 skapas möjligheter till förberedelser.

FRMCS version 1 finns på plats och handlar om att förbereda ETCS/ATO för FRMCS. Version 2 beräknas vara klart Q3 2024 och innefattar testade och validerade specifikationer. Version 3 ska vara klara till 2026 och inkluderar då allt som krävs för kommersiell utrullning.

Första prototyp med ”5G Rail” har genomfört tester av roaming och handskakning över systemgränser.

Hittills har ingen övergripande planering tagits fram över allt arbete i ETSI/UIC/reglering. Systemspelaren inom ERJU hantera detta och även potentiell finansiering för validering.

Problem framöver är bl.a. industriell testning och tillgång till kretslösningar (”chipset”). Diskussion om tillgång till standardiserade kretsar pågår med industrin, förhoppningsvis klart till nästa år.

Vag gäller migreringsscenario så ligger fokus för närvarande på teknik och specifikationer, man vet idag inte bästa sättet att migrera. Kommissionen har sett intressanta presentationer från BE, FR, DE m.fl. om migrering med båda systemen i drift under 7-8år, med 1900-bandet som migreringsband. Migreringsstrategin påverkar både införande och kostnader för FRMCS.

Vad gäller samarbete med publika mobiloperatörer (MNO) så är det tekniskt möjligt. Alla MS använder inte exklusivt RMR-frekvenserna och det finns åtminstone en MS som tittar på ren användning av MNOs, givet deras speciella förutsättningar.

Slutligen visades en schematisk tidsplanering över utveckling av produkter och utrullning, se sida 8 i presentationen.

Ett östligt grannland var oroade över processen och tidsplanerna. De tittar bl.a. på användning av 4G och MNOs.

Kommissionen ville veta mer vad som är problemen med tidplanerna, går det inte tillräckligt fort eller är de orealistiska?

Samma MS svarade att det var en blandning av båda, om specifikationerna är redo först 2026-2028 så måste man verkligen skynda sig för att få FRMCS på plats.

Ordförande tar gärna emot detaljerade kommentarer, ämnet är på agendan för att belysa att frågan börja bli tidskritisk.

En deltagare undrade om diskussioner mellan kommissionen och ETSI. Kan kommissionen bekräfta att vi närmar oss lösning för finansiering för ETSI



att färdigställa FRMCS? Ytterligare förseningar vore olyckliga för efterföljande aktiviteter.

Kommissionen svarade att det tittar på en lösning och analyserar, men de vill inte spekulera i hur sannolikt det är. Speciellt när det gäller legala aspekter där diskussioner pågår så vill de inte uttala sig. Planen var fram till december 2022, det är olyckligt att bara en av fem specifikationer är färdiga utifrån den ursprungliga planen. Kommissionen lovade att återkomma så fort de vet mera.

En deltagare undrade när FRMCS-kraven gäller för kravfångsten för fordon som ska godkännas 2028?

Övergångsbestämmelser för gränssnittet mot FRMCS finns redan på plats, det var långa diskussioner kring detta. Gränssnittet är obligatoriskt 2 år från ikraftträdande av nya TSD CCS. Men ännu finns inte specifikationerna i TSD CCS, detta kommer bli en övning framöver, men det måste förutses att fordonen är klara för övergången. Fordon med SV3.0 kommer att få en produkt som är ”FRMCS-ready”. ETCS kommer inte att behöva ändras hårdvarumässigt och eventuellt inte heller mjukvaran, alternativt mindre justeringar.

## **6.7 Update on CCS subsets – presentation by the Agency**

### **Dokument**

- *Item 7 - Update on CCS subsets*



### **Bakgrund**

Tillägg A till TSD Trafikstyrning och signalering (TSD CCS) refererar till en mängd så kallade ”Subsets”, vilka innehåller en nedbrytning av de tekniska kraven (kan jämföras med referenser till standarder).

Vid röstningen av reviderad TSD CCS i slutet av mars 2023 var ett antal ”Subsets” inte färdigställda. Kommissionen aviserade då att de skulle återkomma till kommittén i slutet av året för att inkludera dessa i TSD CCS.

Presentation från kommissionen om status för utestående ”Subsets”.

### **Handlingslinje**

10 **SE kan** i notera informationen.

## Vad hände

ERA presenterade status för arbetet med ”Subsets”, se presentation.

35st ”Subsets” (SS) är helt färdiga och 39st kvarstår. Vid EECT-mötet i slutet av juli planerar man att stänga de sista CR:arna (1359, 1342), färdigställa den fjärde konsolideringsrundan och därefter frisläppa version 4.0.0.

SS-153 med beskrivning av ”Reduced envelopes” beräknas ta 3-6 månader att färdigställa, med start 23 september. Publicering sker först via ett tekniskt utlåtande.

SS-151 och SS-076 är del i arbetspaket hos UNISIG och EAL (ERTMS Accredited Labs) och ska vara klara till 30 juni 2024.

En MS påtalade att SS-153 måste inkluderas i den legala texten för att göras bindande, det är viktigt med en stabil grund för versionerna. De uppmanade kommissionen att uppdatera TSD i stället för via ett tekniskt utlåtande.

ERA svarade att man med hjälp av ett tekniskt utlåtande kan göra dokumentet tillgängligt tidigare för sektorn, det kommer även att uppdateras i TSD:n. Kommissionen bekräftade att de kommer att gå fram med förslag på en revidering.

En MS påtalade behovet av att skynda på arbetet med SS-153. SE och två stora MS uttalade sitt stöd för detta via chattfunktionen.

## 6.8 Revision of ERA Assessment Scheme – *presentation by the Agency*

### Dokument

- *Item 8 - Revision of ERA Assessment Scheme*



### Bakgrund

”ERA Assessment Scheme” är ett referensdokument som används av ERA, nationella ackrediteringsorgan och erkännandeorgan för bedömning av anmälda organ (NoBo). Presentation från byrån av den reviderade övervakningsregimen som publicerades i december 2022.

Den nya regimen gäller från 1 januari 2023 och MS ska senast den 31 december 2024 uppdatera sitt anmälningsförfarande i NANDO-databasen. Transportstyrelsen har tidigare varit i kontakt med Swedac gällande den

uppdaterade bedömningsregimen och de har återkopplat att de kommer att uppdatera sina procedurbeskrivningar i NANDO.

### **Handlingslinje**

11 **SE kan** notera informationen.

### **Vad hände**

Presentation från ERA i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

Ordförande uppmuntrade till att experterna drar nytta av de informationsaktiviteter som bjuds och påminde om övriga ERA-workshops för TSD-paketet.

Josef Doppelbauer informerade att det första informationstillfället den 15 juni om TSD:er för rullande materiel och TSD CCS var det mest välbesökta webinarer någonsin, med över 1000 deltagare (*Anm. inspelning finns att se i efterhand på [ERAs hemsida](#)*). Nästa [Webinar om fasta installationer och TSD OPE](#) är den 6 juli kl. 12-13.

En MS erkände att de inte var helt insatta i bedömningsregimen, men de ville veta hur ERAs rekommendation kan skapa legala krav för MS?

ERA svarade att det finns krav på den anmälande myndigheten att anmäla bedömningsförfarandet till Nando, det måste bl.a. referera till den nya versionen av ”ERAs assessment scheme”.

En deltagare påtalade att det sker koordinering med European Accreditation, som antar kraven i bedömningsregimen för att säkerställa att ackreditering sker enligt den nya processen. Det är ett större arbete för de MS som erkänner anmälda organ.

En annan MS informerade att de även tillämpar bedömningsregimen för utsedda organ (DeBo). De kommer att ändra lagstiftningen för att få det på plats.

NB-Rail påtalade att vad som gäller för NoBo gäller även *mutatis mutandis* för DeBo, så MS måste anpassa nationell lagstiftning för att bedömningsregimen ska gälla även för DeBo.

## 6.9 Update on NB-Rail activities – presentation by NB-Rail

### Dokument

- *Item 9 - NB-Rail for RISC99\_V0.2*



### Bakgrund

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

### Handlingslinje

12 **SE kan** notera informationen.

### Vad hände

NB-Rail rapporterade om aktiviteter sedan förra RISC, bl.a. upprepning av RFU ("Recommendations For Use") som inte längre behövs efter TSD-revideringen och en utestående fråga om behovet av återackreditering av anmälda organ (NoBo) för TSD CCS.

Kommissionen förväntar sig även att NB-Rail bidrar till arbetet med vägledningarna så att ytterligare RFU kan tas bort. NB-Rail föreslog ett bilateralt möte för att reda ut processen mellan RFU och vägledningar i framtiden.

Kommissionen menade att de inte såg något behov av att förnya ackrediteringen för NoBo. De förväntade sig samma förfarande för samtliga TSD:er, idealt så hade texten kunnat formuleras bättre.

En stor MS undrade om detta var ett slutligt besked från kommissionen och om det kommer att formaliseras. De menade att det kan finnas andra tolkningar, bl.a. finns nya krav som skulle kunna motivera behovet av att förnya ackreditering.

Kommissionen svarade att vi behöver ha ett enhetligt arbetssätt över hela EU.

## 6.10 CSM ASLP: state-of-play and next steps – presentation by the Commission

### Dokument

- *Item 10 - CSM ASLP next steps*



### Bakgrund

Statusrapport från kommissionen om CSM ASLP (*"Common Safety Methods for Assessing the Safety Level and the Safety Performance of Railway Operators at National and Union level, CSM ASLP"*).

Arbetet med gemensamma säkerhetsmetoden har pågått sedan 2019. Det övergripande syftet med förslaget är att ge järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare stöd för att förbättra sin säkerhetsstyrning och kontinuerligt förbättra säkerheten. Förslaget fastställer harmoniserade metoder för bedömning av säkerhetsnivån, säkerhetsprestanda och en process för att hjälpa järnvägsoperatörer, nationella säkerhetsmyndigheter och byrån att kvalitativt och kvantitativt lära sig om orsaker till olyckor och tillbud samt konsekvenser i form av skadade och dödade.

I stora drag går förslaget ut på att rapporter om olyckor och tillbud och vidtagna riskkontrollåtgärder (*"Risk Control Measures"*, RCM) samlas in via ett IT-verktyg som benämns *"Information Sharing System"* (ISS).

Händelserapporterna ligger sedan till grund för bedömning säkerhetsnivån (*"Safety Level"*, SL). För järnvägsoperatörerna finns ett rapporteringstvång, men även andra aktörer, och även privatpersoner, ska i teorin kunna rapportera händelser frivilligt till ISS. Ett antal analysgrupper med experter, *"Group of Analysts"* (GoA), kommer att analysera informationen och ge ut rekommendationer till säkerhetsförbättringar. GoA ansvarar även för vidare utveckling av regelverket, i synnerhet de moduler som kommer introduceras i senare faser, men även taxonomi m.m. Via en självvärdering av mognadsnivån hos operatörerna ska man även kunna bedöma säkerhetsprestanda (*"Safety Performance"*, SP).

Transportstyrelsen har deltagit aktivt i framtagandet av förslaget. På grund av saknad finansiering för utveckling av ISS har arbetet med CSM ASLP stannat av.

Enligt den senaste tidplanen från ERA planeras för en diskussion vid aktuellt RISC-möte. En temporär Sharepointlösning ska tas fram till oktober.

Formellt antagande av arbetssätt för *GoA* och manuell hantering i den första implementeringsfasen i november. Formell nominering av experter till *GoA* i december.

Utveckling av *ISS* planeras under 2024-2025, under förutsättning att finansieringen säkras.

### **Handlingslinje**

- 13 **SE kan** framföra oro kring kostnad/nytta att införa CSM ASLP utan att *ISS* finns på plats, den manuella hanteringen riskerar att bli resurskrävande för ERA som redan har en ansträngd resurssituation.
- 14 **SE kan** fråga kommissionen hur den temporära SharePointlösningen är tänkt att vara utformad.
- 15 **SE kan** i övrigt notera informationen.

### **Vad hände**

Presentation från kommissionen om arbetet framåt med CSM ASLP, se presentation.

Kommissionen har i konsultation med rättstjänsten identifierat brister i förslaget, bl.a. behovet av enhetlig vokabulär ("ontology"), att roller och ansvar inte är tydliga och även brister kring kategorier för säkerhetsmognad ("safety maturity categories").

Kommissionen kommer att arbeta vidare med utvecklingen av vokabulär, definiera KPI för självvärdering och roller och ansvar under sommaren. Till hösten blir det en externremiss, sedan ett expertgruppsmöte och slutligen ett kommissionsbeslut. Utvecklingen av *ISS* sker på längre sikt under 2024-2025.

En MS undrade om det kommer att vara ett temporärt system istället för *ISS*?

SE noterade att det är flera aktiviteter som ska genomföras under sommaren 2023, bl.a. vokabulär, KPI, och tydliggöra roller och ansvar. Kommer det att vara ytterligare möten under juli, eller kommer arbetet att hanteras internt av kommissionen?

Sedan önskade SE i likhet med föregående MS att kommissionen utvecklar hur den tillfälliga SharePointlösningen är tänkt att fungera. Kommer det att göras en skraddarsydd SharePointlösning eller blir det bara en Excelfil som lagras i SharePoint?

Som SE påtalat flera gånger tidigare så anser vi att ISS är en väsentlig del av CSM ASLP och vi är oroad över förhållandet mellan kostnader och nyttor med att införa CSM:en utan tillgång till ISS. Vi befarar att den manuella hanteringen av rapporter kommer att bli tidskrävande, speciellt för ERA, som redan har ont om resurser.

Ordförande förstod vår oro, men de ser att det är många incidenter som inte delas, vi måste få ASLP på plats innan vi det sker flera olyckor.

Kommissionen kommer under de kommande veckor, internt inom kommissionen och med hjälp av ERA, att anpassa texten utifrån önskade ändringar och göra mera lämpligt utifrån IT-verktyget. Det är inga fler möten planerade utöver expertgruppen efter sommaren. Men om det blir fler ändringar så krävs det fler möten.

ERA såg inget värde i att gå in på mera detaljer kring SharePointlösningen, men de ville inte heller dölja sin oro kring resursåtgången.

Kommissionen vet att ERAs resurser är ansträngda, men de ser att ISS-processen och ASLP är ett vitalt verktyg för att identifiera och hantera risker.

ERA menade att antagandet av ASLP kommer påverka sektorns attityd till säkerhet, men för att få fullt utfall krävs en snabb implementering av ISS.

DG-MOVE arbetar tillsammans med ERA för att säkra resurser, men kommissionens resurser är också ansträngda, men det är en fight de tar.

Josef Doppelbauer inflikade att det kommer att vara en presentation vid kommande styrelsemöte för ERA om ”business case” för ISS.

## **6.11 Railway safety assessment**

### **6.11.1 Safety overview 2023**

#### **Dokument**

- *Item 10.1 - Annual Safety Overview 2023*



#### **Bakgrund**

En presentation från byrån om utvecklingen av säkerheten i det gemensamma europeiska järnvägsområdet (SERA). ERA:s översikt baseras på data för 2021 från de nationella säkerhetsmyndigheterna, särskilt

gemensamma säkerhetsindikatorer (CSI) definierade i järnvägssäkerhetsdirektivet (EU) 2016/798.

Allvarliga olyckor och tillbud ökade något under 2021 jämfört med pandemiåret 2020. Kostnader för olyckor inom EU uppskattas till 3,2 miljarder € årligen, vilket ERA ser som en drivkraft att påskynda införandet av CSM ASLP (se avsnitt 0 ovan). Fortsatt råder stora skillnader inom EU, där ett tiotal MS ha väsentligt fler dödsfall än övriga.

### **Handlingslinje**

16 **SE kan** notera informationen.

### **Vad hände**

Presentation från ERA i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

Ordförande pekade på diskussioner med ERA om att återintroducera programmet för prioriterade länder ("Priority Countries Programme"). De ville veta hur ERA ser på skillnader mellan olika MS?

Josef Doppelauer svarade att de ser stora variationer, inte bara 5-10% skillnad, utan en faktor 15x, det ligger inte i linje med att öka säkerhet i Europa. Det är inte alltid jämförbara förutsättningar mellan MS och ser man bara till aggregerade värden så jämför man ofta äpplen och päron. Med CSM ASLP kommer de att få mer tillförlitlig och jämförbara data. Men de ser även ett behov av att hjälpa MS som är på den lägre änden av skalan att komma ner till övriga MS. Ett mål är att säkerställa att prestandan för bra MS inte degraderas, men de ser även att det sker allvarliga olyckor i den vänstra delen av skala, vi har haft olyckor de senaste åren i bl.a. ES, FR och DE. Men för att få ner EU-nivån måste vi hantera MS på den högra delen av skalan.

Ordförande betonade vikten av CSM ASLP och "priority countries programme".

### **6.11.2 Achievement of CSTs 2023**

#### **Dokument**

- *Item 11.2 - Assessment of CSTs 2023*





## Bakgrund

Troligtvis en presentation från byrån om inrapporterade data för gemensamma säkerhetsmål ("Common Safety Targets", CST).

I enlighet med artikel 5 i kommissionens beslut 2009/460/EG<sup>6</sup> ska berörda MS där säkerhetsmålen inte uppnåtts skicka in en redogörelse som förklarar de troliga orsakerna till de resultat som uppnåtts.

SE uppnådde säkerhetsmålen för 2021 (det år som 2023-års bedömning avser).

## Handlingslinje

17 **SE kan** notera informationen.

## Vad hände

Presentation från ERA om resultat för gemensamma säkerhetsmål (CST), se presentation.

Presentationen visar på en möjlig försämring i kategorin "övriga" i CZ, DE, PT och SI. För SI även en möjlig försämring i kategorin "anställda".

ERA konstaterade att nationella referensvärden (NRV) är utdaterade, och referensperioden är okänslig för förändringar. CST ger inte en möjlighet att se de sämsta resultaten, bara en försämring mot NRV. Från ERA föreslås en uppdatering av NRV som en första åtgärd att ta bort brister med dagens CST. I framtiden vill de även förändra så att man tydligare kan se svaga resultat, men det är starkt kopplat till utvecklingen av CSM ASLP.

Ordförande undrade om NRV/CST även inkluderar incidenter så att man kan upptäcka förvarningar för större olyckor och även hur tidplanen ser ut för en eventuell revidering av CST.

ERA svarade att CST inte fokuserar på tillbud, bara data med döda är inkluderat. CST är därför inte ett effektivt verktyg för sådana analyser och för att förbättra säkerhet. Men att revidera NRV är inte så avancerat. Man måste välja vilken referensperiod som är lämplig och se om man ska använda CSI eller CST data. Det är inte en fråga om resursbegränsningar hos ERA för att revidera NRV.

Ordförande undrade om det är möjligt att inkludera "pre-cursor events".

---

<sup>6</sup> Kommissionens beslut av den 5 juni 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål i enlighet med artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG

ERA svarade att metoden inte är anpassad för att hantera sådana data, upplösningen för data är inte tillräckligt detaljerat.

Josef Doppelbauer föreslog att de i samband med NRV-revideringen ser över skräddarsydda lösningar per MS. Från de aggregerade data kan man inte se skillnader. I en MS finns problem med plankorsningar, i andra med spårsporing, då ska man inte fokusera på åtgärder mot tågkollisioner. Han vill gå tillbaka till tidigare, då man hade en plan för att öka säkerheten. Man kan då använda CST för att mäta resultatet.

En MS uttryckte oro över deras säkerhetsnivå och uttalade stöd för förslaget om skräddarsydda lösningar. Det är inte ett enskilt problem utan en uppsättning problem som måste hanteras. Även utan CSM ASLP så har de identifierat lösningar och diskuterade med ERA vid deras övervakning. De har en kulturell utmaning gällande implementering av existerande lagstiftning som inte är så ny, men som ännu inte är fullt implementerat, t.ex. CSM RA. De har stora problem med plankorsningar och spårsporing, men ansvaret ligger hos IM, så NSA måste ha verktyg att adressera sådana problem. Men IM är ofta stora organisationer med långa traditioner. De stöttar revidering av NRV och ASLP.

Men de har också resursproblem och svårigheter. De jämför sig själva med Grekland och de tror att arbetet efter olyckan i Grekland kan vara till nytta även för dem vad gäller storlek och förmåga hos den offentliga administrationen, och hur mycket personal IM och NSA måste ha. De är i stort sett jämförbara eftersom de har liknande längd på järnvägsnätet och antal operatörer.

En stor MS stödjer resultaten och förslaget att uppdatera NRV. De ser för tredje året i rad att de, baserat på utdaterade data, misslyckas uppnå målen. Men det är inte ett reellt problem i aktuell MS.

SE stöttade en revidering av NRV. För vissa kategorier har vi referensvärden som baseras på en period med inga dödade. Så ett enstaka dödsfall gör att vi inte uppnår målen.

Ordförande förstod att detta är ett statistiskt problem som måste adresseras.

Josef Doppelbauer menade att exemplen ovan visar på problemen med CST. Å ena sidan är järnvägen som tur är väldigt säker, vi har få olyckor. Men en enskild olycka gör att man misslyckas statistiskt. Å andra sidan visade utvecklingen i Grekland innan olyckan en positiv utveckling under senare år, så det fanns inte en oro för utvecklingen eftersom det såg ut som

en förbättring. Vi måste gå mot nationella säkerhetsplaner istället för generella mål. CSM ASLP har mycket bättre verktyg som även hanterar även tillbud. ASLP tar hänsyn till låga utfall och är inte alls lika känsligt för få olyckor.

## **6.12 Greek accident (28 February 2023): lessons learnt – presentation by the Commission and the Agency**

### **Dokument**

- *Item 12 - Greece accident lessons learnt*



### **Bakgrund**

28 februari 2023 inträffade en tågolycka i Grekland där ett godståg och ett passagerartåg frontalkolliderade, 57 människor omkom i olyckan. Passagerartåget gavs klartecken att passera en stoppsignal ut på den sträcka där godståget befann sig.

Presentation från kommissionen och ERA, som har varit involverade och gett stöd i det efterföljande utredningsarbetet, av lärdomar från olyckan.

### **Handlingslinje**

18 **SE kan** notera informationen.

### **Vad hände**

Presentation från ERA om erfarenheter efter olyckan i Grekland, se presentation.

Vad gäller utvecklingen av järnvägssäkerheten i hela EU så ser ERA en generell minskning av olyckor. Trots det så är det ändå över åtta olyckor med fler än åtta döda under de senaste åren 15 åren. Även flera allvarliga tillbud, i några fall var man bara sekunder ifrån en olycka. Det är en stor variation mellan olika MS. Därför håller ERA med om behovet av skraddarsydda lösningar. Även MS som har bättre utfall har haft olyckor, i flera fall var det mera tur att det inte blev värre.

Olyckan den 28 februari i Tempi kostade 57 människor livet, varav fem förare. Fler än 85 skadade allvarligt. Det var en frontalkrock mellan ett godståg och passagerartåg, båda färdades i över 100km/h. Trafiken stod stilla fram till den 1 april.

Den Grekiska regeringen begärde stöd från kommissionen. Vid ett möte den 8 mars utlovades stöd till den Grekiska regeringen med att

- Snarast bygga upp kapaciteten hos det oberoende nationella utredningsorganet ("National Investigation Body", NIB) som krävs enligt säkerhetsdirektivet 2016/798 (RSD) för att utföra den oberoende olycksutredningen av Tempioolyckan.
- Stärka den grekiska infrastrukturförvaltaren att genomföra nationella och EU-regler om säkerhet.
- Stärka den nationella säkerhetsmyndigheten.
- För att övervaka framstegen och identifiera kvarstående luckor har kommissionen bitt ERA att rapportera om läget för genomförandet och tillämpningen av unionslagstiftningen om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet.
- Stödja grekiska upphandlingsförfaranden på järnvägsområdet för att påskynda moderniseringen av järnvägssystemet och effektiv användning av EU-medel.

Utan stöd är det inte möjligt för EL att utföra utredningen, trots att det är en uppgift för MS att ha ett oberoende utredningsorgan. Separat från straffrättsliga processer, med syfte att lära från olyckan.

Det finns en pågående straffrättslig utredning och regeringen har även utsett tre professorer att leda en kommitté för att utreda olyckan. En lag om att inrätta en NIB för flyg och järnväg antogs i januari 2023, men fram till idag finns inget formellt beslut att starta en fristående NIB. Med hjälp av NIB Network togs det fram en lista på nationella experter som kunde stödja i arbetet. Men NIB från andra MS och ERA kan bara erbjuda stöd efter begäran från en annan NIB.

Ett av fynden hittills är att signalerna varit ur bruk sedan 2019 efter en brand i ställverket. Signalerna var permanent röda och säkerhet sköttes manuellt via telefon (trots att installation av ETCS pågick sedan 2006). Situationen förvärrades under dagen av tekniska fel som gjorde att enkelspårsdrift användes på flera linjer. Det har också noterats en strukturell underfinansiering av järnvägssystemet.

Kommande steg. En brottsutredning kan inte ersätta en utredning av NIB under Säkerhetsdirektivet. Dokumentation om händelseförloppet beslagtogs i brottsutredningen, och kommittén fick inte tillgång till detta material.

Som stöd till en oberoende olycksutredning föreslås internationella experter delta i arbetet och som möjliggörare. Möjligt med stöd bara om de begär enl. art. 22.5 i RSD, men EL måste först starta en oberoende utredning. ERA kommer att ta fram en rapport enl. artikel 35.5 i ERA-förordningen (2016/796) kring implementering av säkerhetslagstiftning i EL. Det görs även en översyn av den nationella genomförandeplanen för ERTMS. Det tittas även på en åtgärdsplan för att hjälpa till med kapacitetsuppbyggnad och utbildning av NSA/NIB/IM/RU.

En hållbar säkerhetsutveckling är bara möjlig om alla aktörer förstår det legala ramverket och ansvaret. Säkerhetsarbete går bortom att titta på statistik om tillbud och olyckor. Sen måste de även ha tillräckliga resurser.

Ett av fynden när ERA förberedde sig för arbetet var att det inte fanns någon försämring i statistiken för EL, trots usla resultat. CST är inte tillräckligt känsliga, de trycker inte på för förbättring av säkerheten. ERA vill titta på ansvaret som ligger hos MS, om CST inte hjälper, vad kan då göra det? Nationella planer? Det kan vara säkerhetsplaner liknande de inom flyg, politikutveckling och tillräckliga resurser för NSA, och även den viktiga rollen för MS som regelmakare. Men dessa ansvarsområden tas inte på allvar i alla MS. ERA har tydliga indikationer på att fler MS är i en liknande situation som EL. De tror att introduktionen av CSM ASLP kommer att hjälpa till att få en bild över säkerheten i MS, men säkerhet är så mycket mer än att bara titta på data, mer behövs. Mer än lagstiftning, RSD ger en bra bas med tydliga roller och ansvar, vilket är rätt instrument. Vad som saknas är en korrekt implementering. ERA måste hjälpa alla på ett skräddarsytt sätt, olika MS behöver olika lösningar och ERA måste vara redo att hjälpa till på olika sätt. Det ska även göras en kritisk analys av det legala ramverket, inte för att tänka om grunderna, men hur man kan kontrollera, övervaka och även genomdriva implementering. ERA stödjer kommissionen i att gå vidare med nästa steg.

Kommissionen påtalade att RSD kom på plats 2004, och stärktes ytterligare vid revideringen 2016. RSD är tillräckligt och fungerar väl, men vi måste förbättra implementeringen. De planerar för en reflektion kring implementeringsprocessen och sekundär lagstiftning som CST och CSM:er.

Ytterligare förbättringsområden är; stöd till MS om praktiska frågor i implementering, stärka övervakning av implementering.

ERA genomför ”NSA Monitoring” med intressanta resultat. Men övervakningen har en reducerad omfattning, den avser bara NSA. Genom

att titta på NSA kan man så klart hitta brister i övriga sektorn. Men olyckan i EL visar att man måste titta bredare, hur andra aktörer i system implementerat och dagligen arbetar utifrån regelverket.

Det kommer att vara en diskussion i ERAs styrelse kring ”NSA Monitoring”, idag går det att välja ”complicance audit” eller ”matrix audit”. De går att jämföra, men metoderna är inte helt jämförbara. De vill diskutera i styrelsen om att gå mot ”matrix”-modellen i framtiden.

Mycket har redan sagts om CST och CSM ASLP. Det är möjligt att revidera NRV i första skede, men även själva konceptet i framtiden. De kommer även se över behovet av att revidera CSM:er. Det finns tankar om att se över de äldre, då några rätt gamla.

Ordförande konstaterade att bristen på NIB och avsaknad av en ordentlig olycksutredning är besvärande. De vet att åklagare ofta går in för att hitta någon att skylla på. Järnvägen är ett komplext system, det är i väldigt få fall som en olycka beror på en enskild individs brottsliga handlande, det beror oftare på organisationerna. EL försöker inte skylla på individen som direkt orsakade olyckan, de ser att det finns systematiska brister. Kommissionen arbetar med EL för att åtgärda brister. MS skulle ta med sig budskapet att det är fundamentalt viktigt att en fristående NIB finns och kan agera. Det är också viktigt att använda de europeiska nätverken, som tur är är olyckor ovanliga, stöd från andra NIB är möjligt.

En MS beklagade olyckan. Deras transportminister åkte till EL och skrev under en avsiktsförklaring om förbättra samarbete kring järnvägssäkerhet. Avtalet täcker bl.a. implementering av lagstiftning och järnvägsdriften, men även utbildning av personal.

Ordförande avslutade med att fynd från olyckan i EL så klart kommer att spridas. I EL fanns många säkerhetssystem som inte var i drift. ERTMS och GSM-R har installerats för stora summor utan att vara i drift, de måste utreda varför. Beror det på brist på utbildning, uppdatering av säkerhetssystem, inkompatibilitet mellan mark och ombord? Detta är något som kommissionen kommer att följa upp.

### **6.13 Cleaning-up of national rules in the field of safety, operations and fixed installations *presentation by the Commission and the Agency*<sup>(P)</sup>**

#### **Vad hände**

Kommissionen presenterade status för upprepning av nationella regler, kort om processen och de legala förutsättningarna. I takt med ökad harmonisering i TSD finns begränsat utrymme för nationella regler. EU-förordningar är direkt tillämpliga och behöver inte transponeras, se presentation.

Kommissionen presenterade bakgrunden till besluteten i agendapunkterna 13.1-13.4 nedan, de flesta avser dubbelreglering gentemot TSD eller CSM:er.

IT informerade att de satt upp en arbetsgrupp för järnvägstransporter. Men det är svårt att göra en direkt ändring av reglerna, fem ministerier är inblandade samt andra organ. De diskuterar möjliga lösningar för att ändra regler om arbetarsäkerhet så att de är i linje med EU-regelverket. De kommer att hålla kommissionen uppdaterade om utvecklingen.

2021 startades ett projekt för att uppdatera regler från 2011 om säkerhetsprinciper för järnvägen. Utan de aktuella reglerna blir inte regelverket komplett, så de kommer inte att ges ut.

Det nationella kravet på en "safety manager" säkerställer implementering och tillämpning av SMS och fungerar som kontaktpunkt mot NSA. De anser att detta borde regleras som ett minimikrav i CSM SMS. Inom EU-lagstiftning på flygsidan ställs motsvarande krav på ansvar, det finns EASA-regler om "safety manager". De föreslår en ny CSM om kompetensstyrning, till dess är det lämpligt att behålla reglerna.

Ordförande svarade att de behöver diskutera frågorna bilateralt.

Kommissionens inställning är att det är likartade problem med alla reglerna. De större frågorna är om CSM:erna ska revideras för att hantera dessa aspekter, men ERA är inte sugna på att titta på frågorna. Interaktioner mellan aktörer är viktigt att säkerställa, men de måste diskutera med ERA.

Kommissionen aviserade att även en annan regel från IT kommer vara föremål för en negativ bedömning. Att behålla gamla regler inte rätt lösning.

IT svarade att det är en diskussion för framtiden, när nya TSD OPE publiceras måste de inom 6 månader beskriva när och hur kommer att gör ändringar. De förväntar sig ingen negativ bedömning i nuläget, de anser att de har ett sexmånaders fönster på sig.

DK ifrågasatte grunderna för kommissionens beslut. Förslaget omfattning har begränsat för att bara täcka tekniska regler för IM, inte säkerhetsregler för RU. Den andra regeln, ändringar av §57, §116, har de tidigare informerat att de tagits bort ur förslaget. För reglerna kopplat till Stora Bältbroolyckan pågår fortfarande diskussioner mellan NSA och ERA. De ser på vägar framåt som kan leda till borttagandet eller ändringar av reglerna.

Kommissionen bekräftade att de förstått att regeln nu bara avser IM, men de anser att reglerna för IM redan täcks av CSM SMS. De behöver diskutera lämpligheten för kraven.

AT har en "Betriebsleiter" ("Safety manager") som är ansvarig för driften, liknande situation som IT. De är öppna för diskussioner att ändra reglerna om nödvändigt. Den andra regel, §21b, reglerar att förare och personal som ser akuta olyckor måste tas ur drift i minst 72h. Bakgrunden är att det utgör en psykologisk påfrestning att bevittna dödsfall, detta är ett skydd för anställda som varit med om en extraordinär situation. Det är ett viktigt skydd mot traumatisering och för järnvägssäkerhet. De var förvånade att se förslaget på dagens möte, det har inte varit några bilaterala diskussioner mellan kommissionen och AT. De undrade om det finns möjlighet att diskutera vidare eller om kommissionen redan bestämt sig.

Kommissionen menade att själva beslutet är triggern för bilaterala samtal. De har redan haft diskussioner med alla, men det är månader eller år tillbaka i tiden och kanske inte gällande alla detaljer, men i vart fall diskussioner med kollegor genom åren. De är öppna för diskussioner med de som nämnts i diskussionen. De är alltid öppna för att plocka positiva delar från nationella regler och lägga in i EU-regelverket, men om de utgör hinder så måste de tas bort. Kravet på en "Safety manager" gäller alla operatörer som vill köra genom AT. De måste då anpassa sig till reglerna i AT, vilket skapar problem och hinder för sömlös drift genom Europa. Det är inte nödvändigtvis ett dåligt koncept, men var passar den bäst in. TSD OPE eller CSM SMS? Det behövs en diskussion om det är en lämplig regel på EU-nivå. De måste diskutera med ERA om var man bäst diskuterar frågan. Det låter som en CSM-fråga, men det kan även vara för TSD OPE.

En stor MS tackade för påminnelsen om TSD-revideringen och att de nu måste se över sina nationella regler. Arbetet vore enklare med en konsoliderad version av TSD, de hoppas de kommer så snart som möjligt. De var förvånade att se i presentationen att det arbetas med ett utkast till genomförandeakt. Det är en fråga som hanteras av NSA, regeln ska dras



tillbaka, men resurser har fokuserats på TSD-revideringen. Så det är egentligen inget problem med reglerna, mer en fråga om timing.

Men det finns även regler där de inte håller med ERA, de har skickat motiveringar. Men inga diskussioner har skett med kommissionen. De vill veta mer om innehållet och diskussion innan man skissar på ett beslut. De väntar på ERAs utvärdering av regler i NOTIF. De kommer att se över nationella regler med anledning av TSD-revideringen, de är dock oroade över att behöva göra båda övningarna parallellt. Det kan skapa förvirring och förseningar, de har även begränsat med resurser.

Kommissionen svarade gällande TSD-revideringen att de bara kan råda oss att se från ett holistiskt perspektiv. Detta gäller mest frågor som varit väntande under lång tid. I de fall som listas i presentationen kommer det att skickas ett brev om att kommissionen håller med om ERAs bedömning. Det blir en formell start på diskussionerna, men även utan brevet så är de välkomna att höra av sig. MS måste förvarna kommissionen om de inte kan lösa ett problem, eller där de inte håller med om analysen.

En annan stor MS konstaterade att det kommer att behövas diskussioner om flera regler. Det pågår redan diskussioner med ERA, och vissa regler har redan ändrats. På sidan 8 i presentationen finns en not som de inte förstår innebörden av, de önskade ett förtydligande från kommissionen.

Kommissionen menade att de vill möjliggöra en lösning där MS som håller med om ERAs bedömning, och där MS redan har en ny regel som godkänts av ERA men inte har hanterats färdigt i MS. De uppmuntrade MS att hitta effektiva lösningar så att sökanden för fordonsgodkännande kan undvika att tillämpa regler som inte ska gälla. Lagstiftningsprocessen kan vara lång, upp emot 1-2 år. Kommissionen konstaterade samtidigt att det kan vara en legal utmaning.

ERA förtydligade att det avser regler som granskats där både ERA och MS håller med om att de ska tas bort eller ändras. Inte regler där man inte är överens. Bara regler efter upprepning där man är överens. För de flesta MS är det inget problem. I RDD finns de upprepade reglerna. Det fungerar väl för sökanden i kravfångsten. Problemet är för två MS, där de inte vill att sökanden ska tillämpa nya reglerna i RDD. Den nationella lagstiftningen ska revideras först, men det tar över ett år. Under övergångsperioden, måste de stackars sökande uppfylla de formella kraven, som kan vara motstridiga EU-regler. ERA förstår inte varför dessa MS måste ändra nationella regler som är motstridiga EU-regler innan man kan tillämpa nya överenskomna regler.

Kommissionen vill hjälpa sökanden att se vilka krav de ska uppfylla, de är öppna för att diskutera med berörda MS.

SE ville gå tillbaka till de danska reglerna för semitrailers och ”pocket wagons”. SE kan förstå varför NSA DK ville införa tillfälliga åtgärder direkt efter olyckan på Stora Bält-bron. Men nu har dessa restriktioner funnits i flera år.

Det har genomförts både ett brådskande och normalt JNS-förfarande för att hitta harmoniserade europeiska lösningar. Men även efter leveransen av rekommendationen från JNS-procedureerna höll DK fast vid strängare krav än experternas rekommendationer.

Dessa restriktioner har haft en enorm negativ inverkan på järnvägstransporter av semitrailers till och från Sverige, vilket resulterat i en övergång till vägtransporter istället för järnväg. Så det är på tiden att dessa nationella regler tas bort. SE stöder till fullo initiativet att dra tillbaka dessa regler.

Kommissionen konstaterade att vi måste hitta en europeisk lösning.

En MS menade att det inte är tillräckligt bara för att ERA säger att en regel finns i TSD eller CSM, det räcker inte för att det ska vara dubbelreglering. Även kontroller som NSA gör vid den nationella delen av ansökan måste finnas med i regeln. Gällande användning av regler i RDD så är det endast den officiella texten som ska användas. Bara regler som publicerats i deras officiella tidning gäller, de är inte möjliga att tillämpa reglerna annars, det är motstridigt mot vad kommissionen sa tidigare. Även de var förvånade att en genomförandeakt är under framtagande, de har inte haft någon diskussion med kommissionen.

Kommissionen höll inte med om deras tolkning av möjligheterna till nationella regler.

Vad gäller nationella regler kopplade till ändringsbegäran (CR) i TSD, så skiljer det sig om det är en förbättring (”enhancement”) eller en brist (”error”). Om en regel stänger en brist i TSD så ska det trigga ändringar av TSD och MS kan behålla regeln. Men om det istället är en förbättring så kan MS inte behålla en nationell regel. Då är kravet inte väsentligt för hela EU-nätet och andra MS har inte samma problem. Vid senaste revideringen tillkom flera förbättringar utifrån upprepningsarbetet. Motsvarande nationella regler ska tas bort så snart de nya TSD:erna antas.

En MS har mottagit ett utlåtande från ERA förra året, de arbetar med att ändra reglerna. Men de var förvånade att kommissionen inte mottagit deras svar.

Kommissionen konstaterade att det blivit fel i presentationen, brevet har mottagits.

Kommissionen konstaterade att TSD gäller, oavsett vad som står i nationella regler. De kommer att sammanställa alla frågor som uppkommit och göra en FAQ med svar på frågorna. De ska även kolla med rättstjänsten så att vi får en gemensam förståelse även för de som inte deltagit i diskussionen. Om vi har ytterligare frågor kan vi skicka dessa till kommissionen så återkommer de med ett skriftligt svar. De kommer inte vänta till nästa RISC-möte med att presentera akterna, de kommer att ladda upp på CIRCABC så att alla MS kan se dem.

#### 6.13.1 Draft Commission Implementing Decision requesting Austria to repeal and modify national technical rules pursuant to Articles 25(3) and 26(3) of Regulation (EU) 2016/796 of the European Parliament and of the Council

##### **Dokument**

- *Inget dokument tillgängligt*

##### **Bakgrund**

Enligt ERA-förordningen 2016/796<sup>7</sup> ska ERA kontrollera att utkast till nya nationella regler och befintliga nationella regler är förenliga med EU-regelverket. Om ERA och berörd MS inte kommer överens om en regel kan kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemsstaten med en anmodan om att ändra eller upphäva regeln. Presentation från kommissionen om ett sådant genomförandebeslut som riktar sig mot Österrike.

##### **Handlingslinje**

19 **SE kan** notera informationen.

---

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

**Vad hände**

Se agendapunkt 13 ovan.

6.13.2 Draft Commission Implementing Decision requesting Italy to refrain from adopting or applying 30 draft rules in “Regolamento per la circolazione ferroviaria” of December 2021 and further 4 draft rules of May 2022, to modify Ministerial Decree n.19 of 24th January 2011 and to repeal NSA decree 04/11 in accordance with articles 25(4) and 26(4) of Regulation (EU) 2016/796 of the European Parliament and of the Council

**Dokument**

- *Inget dokument tillgängligt*

**Bakgrund**

Enligt ERA-förordningen 2016/796 ska ERA kontrollera att utkast till nya nationella regler och befintliga nationella regler är förenliga med EU-regelverket. Om ERA och berörd MS inte kommer överens om en regel kan kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemsstaten med en anmodan om att ändra eller upphäva regeln. Presentation från kommissionen om ett sådant genomförandebeslut som riktar sig mot Italien.

**Handlingslinje**

20 **SE kan** notera informationen.

**Vad hände**

Se agendapunkt 13 ovan.

6.13.3 Commission Implementing Decision requesting Denmark to refrain from adopting or applying the notified draft national rule on functional requirements for the technical and traffic safety rules on the railway, following Lov number 510 of 1 May 2019, and the notified draft national rules Lov number 686 § 57 a. and § 116 para. 1, and to repeal national rule Order n 1361 – 28/09/2022 setting provisions on the transportation of pocket wagons with semi-trailers on the railnetwork, following Lov number 510, in accordance with Articles 25 o(4) and 26(4) of Regulation (EU) 2016/796 of the European Parliament and of the Council

#### **Dokument**

- *Inget dokument tillgängligt*

#### **Bakgrund**

Enligt ERA-förordningen 2016/796 ska byrån kontrollera att utkast till nya nationella regler och befintliga nationella regler är förenliga med EU-regelverket. Om ERA och berörd MS inte kommer överens om en regel kan kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemsstaten med en anmodan om att ändra eller upphäva regeln. Presentation från kommissionen om ett sådant genomförandebeslut som riktar sig mot Danmark.

Med anledning av olyckan på Stora Bältbron i januari 2019 och ytterligare ett liknande tillbud under 2021 införde Danmark restriktioner i framförandet av ”pocket wagons” för transport av semitrailers. Trots att experter från säkerhetsmyndigheter och sektorn tillsammans i ”JNS arbetsgrupp för Stora Bältbron olyckan/händelsen” tog fram lösningar för att hantera riskerna vidhöll Danmark kraven på 14 ton bruttovikt på trailers, vilket omöjliggjorde transporter av tomma semitrailers. Beslutet fick stora negativa konsekvenser för svenska järnvägstransporter till och från Europa, där godstransporter flyttades över från järnväg till väg.

TS har vid flera tillfällen framfört att bestämmelserna utgör otillbörliga handelshinder och att de omgående bör tas bort, TS välkomnar därför kommissionens förslag.

#### **Handlingslinje**

- 21 **SE kan** stödja kommissionens förslag och erinra kommittén om de stora negativa konsekvenser beslutet medfört för godstrafiken när transporter av semitrailers över Stora Bält-bron begränsats.

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

#### **Vad hände**

Se agendapunkt 13 ovan.

6.13.4 Commission Implementing Decision requesting Austria to repeal General Railway Act §21b. (3), and Railway Act 1957 (EisbG, version 25.01.2021) §21, Railway Regulation 2003 (EisbVO 2003, version 25.01.2021): §9, §10, §11, §13 and §14, and Railway Workers' protection Ordinance (EisbAV, version 25.01.2021) Annex 3 pursuant to Article 26(4) of Regulation (EU) 2016/796 of the European Parliament and of the Council

#### **Dokument**

- *Inget dokument tillgängligt*

#### **Bakgrund**

Enligt ERA-förordningen 2016/796 ska byrån kontrollera att utkast till nya nationella regler och befintliga nationella regler är förenliga med EU-regelverket. Om ERA och berörd MS inte kommer överens om en regel kan kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemsstaten med en anmodan om att ändra eller upphäva regeln. Presentation från kommissionen om ett sådant genomförandebeslut som riktar sig mot Österrike.

#### **Handlingslinje**

23 **SE kan** notera informationen.

#### **Vad hände**







Se agendapunkt 13 ovan.

### **6.14 Information of requests for non-application of TSI**

#### **Dokument**

- *DC203-ES-XX LOCOMOTORAS SERIE 256 (EURO 6000) - EN - JUNE 2023*
- *DC2023-ES-01 23-06-08 Spain DC2023-ES-01 Derogation CIR2016-919 Caceres-Valencia Alcant v0.2 CC*



- *DC2023-FR-06 20230529-VZIF 4 trains\_Derogation TSI  
LOC&PAS\_Presentation*  Adobe Acrobat Document
- *DC2023-FR-07 20230529-VZIF 4 trains\_Derogation TSI  
CCS\_Presentation*  Adobe Acrobat Document
- *DC2023-IE-XX -TPS - Non Application of TSI June 2023 v4*  Microsoft PowerPoint 97-2003
- *DC-2023-IT-05 - RISC99 June 2023*  Adobe Acrobat Document
- *DC2023-NL- 03 - RISC 99 - ERTMS-roll out supported by  
ATB-only functionality - NL presentation*  Microsoft PowerPoint 97-2003
- *DC2022-DK-13 Presentation Non-application TSI INF  
Denmark DC2022-DK*  Microsoft PowerPoint 97-2003

## Bakgrund

Information från MS om undantagsansökningar från TSD, se presentationer.

Grunden för beslut om undantag från tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) utgörs av artikel 7 i direktiv 2016/797. Samtliga ansökningar nedan baseras på ekonomiska konsekvenser enligt i artikel 7.1c.

### **DC203-ES-XX LOCOMOTORAS SERIE 256 (EURO 6000)**

De aktuella fordonen är godkända av ERA utan ETCS och med restriktionen att de inte får användas på korridorer enligt förordning 2017/6<sup>8</sup> eller på linjer till hamnar, terminaler och rangerbangårdar.

ES vill nu kunna nyttja fordonen på den nybyggda sträckningen ”*Pajares bypas*” som leder till hamnarna i Gijón och Avilés, de söker därför om undantag från kravet i TSD Trafikstyrning och signalering<sup>9</sup> (TSD CCS) att installera ETCS till 2029.

---

<sup>8</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/6 av den 5 januari 2017 om den europeiska genomförandeplanen för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg

<sup>9</sup> 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

#### **DC2023-ES-01 23-06-08 Caceres-ValenciaAlcant**

ES vill använda satelittelefoni istället för GSM-R talradio på sträckan Cáceres -Valencia de Alcántara. Livscykeln för GSM-R närmar sig slutet vid 2030 och investeringskostnaden för satelittelefoni är endast 2% jämfört med GSM-R. Sträckan kommer inte att utrustas med ETCS före 2040. ES söker därför undantag från kravet i TSD CCS att använda GSM-R för talradion.

#### **DC2023-FR-06 VZIF & DC-2023-IT-05 4 trains TSI LOC&PAS**

V300ZEFIRO ITALY-FRANCE är ett höghastighetståg godkänt av ERA, fem fordon är i trafik i IT och FR sedan december 2021. En ny version skapades i november 2022 när man uppgraderade talradion. Fyra ytterligare fordon av samma typ har nu beställts. Eftersom delar i det franska signalsystemet inte uppfyller materialkraven i 4.2.10.2.1 i TSD LOC&PAS<sup>10</sup> krävs ett motsvarande undantag som för de ursprungliga fem fordonen. Att uppgradera fordonen skulle försena projektet 52 månader och kosta 8,9 miljoner €. Likalydande undantagsansökningar kommer från både IT och FR.

#### **DC2023-FR-07 VZIF 4 trains TSI CCS**

Denna undantagsansökan omfattar samma fordon som i punkten ovan, men avser istället undantag från kravet i TSD CCS att installera ETCS. Hela fordonsflottan kommer att utrustas med ETCS BL3 till augusti 2027.

#### **DC2023-IE-XX –TPS**

Irland bygger ETCS nivå 1 på linjen Drogheda till Greystone. I TSD CCS finns krav i tabell 6.3 att tester ska utföras med minst två certifierade fordonsbaserade delsystem för trafikstyrning och signalering från olika leverantörer. I dagsläget finns dock endast en leverantör kontrakterad för ombordutrustning i IE, de söker därför om undantag från kravet fram till 2027.

#### **DC2023-NL- ERTMS-roll out supported by ATB-only functionality**

Fordonen ICNG BO är utrustade med både ERTMS BL3-MR1 och NL klass B-systemet ATB. Som en del i utrullningen av ETCS i NL kommer vissa linjer att dubbelutrustas med både ETCS och ATB. På grund av bristen på ETCS-utbildade förare vill NL ha en funktion som gör det möjligt att välja

---

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



enbart ATB på fordonen. Fordonen kan då nyttjas på dubbeltrustade linjer av förare som ännu inte utbildats i ETCS. NL vill därför ha ett undantag från kravet i TSD CCS, punkt 5.10.2.4 i Subset-026 om prioritetsordning för ERTMS/ETCS-nivå. Undantaget ska gälla fram till 2029.

#### **DC2022-DK-13 Non-application TSI INF**

Av utrymmesskäl vill Danmark använda träslipers istället för betongslipers på en tre meter lång sektion (ovanför en plattformstunnel) på spår 2, 3 och 5 på Slagelse station. Motsvarande träslipers används redan med motsvarande axellast och högre hastigheter på andra platser i TEN-nätet i DK. Om inte undantag medges måste krävs ombyggnad av plattformar, broar och kontaktledning. DK söker därför om undantag från punkt 4.2.6 i TSD INF<sup>11</sup>, anläggningen beräknas byggas om i överensstämmelse med TSD INF inom 15 år.

Transportstyrelsen har inte identifierat några negativa konsekvenser för svensk del i ovanstående undantagsansökningar och kan därför stödja dessa ansökningar.

#### **Handlingslinje**

- 24 **SE kan** stödja samtliga undantagsansökningar vid framtida skriftliga omröstningar.
- 25 **SE kan** i övrigt notera informationen.

#### **Vad hände**

Kommissionen konstaterade att det är många undantagsansökningar på gång, som vi har sett utifrån presentationerna. De kommer att ladda upp utkastet till genomförandeakter på CIRCABC och vi kommer få tid att granska dessa.

Kommissionen lyfte fram tre viktiga aspekter för undantagsansökningar; de vill se sunda ekonomiska analyser, de vill ha temporära undantag så att det är möjligt att uppnå driftskompatibilitet och de vill även se hur man kan övervaka att övergången till driftskompatibilitet sker.

Några MS stöttade de egna undantagsansökningarna och det gjordes även några förtydliganden kring innehållet.

---

<sup>11</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1299/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Infrastruktur i Europeiska unionens järnvägssystem

Kommissionen påminde att all korrespondens kring undantag ska skickas till [MOVE-RAIL-DEROGATIONS@ec.europa.eu](mailto:MOVE-RAIL-DEROGATIONS@ec.europa.eu).

## **6.15 Cooperation with international organisations:**

### **6.15.1 OTIF latest developments – presentation by OTIF representative**

#### **Dokument**

- *Item 15 - OTIF Developments*



#### **Bakgrund**

*Anm. agendapunkten tillkom efter skrivande av instruktionen.*

Sedvanlig återrapportering från OTIF, se presentation.

#### **Vad hände**

OTIF presenterade aktuella händelser, se presentation

Vid mötet i tekniska kommittén (CTE) 13-14 juni (Bern/hybridmöte) beslutades bl.a. om ändringar av UTP GEN-E, UTP GEN-G och uppdatering av tekniska dokument för UTP TAF. Även vägledningar för UTP WAG och UTP Noise reviderades (*anm. UTP står för Uniform Technical Prescriptions och är OTIFs motsvarighet till TSD*).

Arbetsordning och arbetsprogram för kommittén reviderades också, under det kommande året kommer man bl.a. arbeta med uppdatering av UTP utifrån TSD-revideringen.

Kommande möten inom OTIF är:

- Joint Coordinating Group of Experts (JCGE) 6 September 2023,
- WG TECH 50, 7-8 September 2023,
- WG TECH 51, 14-15 November 2023,
- CTE 16, 11-12 June 2024,
- WG TECH 52, 13 June 2024.

## 6.16 A.O.B.

### Dokument

- *Item for info - RISC99 Rolling plan*



### Bakgrund

Inga föränmälda övriga frågor.

### Handlingslinje

26 **SE kan** notera informationen

### Vad hände

Georges Scholer från LU som går i pension efter långt deltagande i kommittén avtackades.

## 6.17 Next RISC meeting: 21-22 November 2023 (physical/remote meeting-tbc)

### Bakgrund

Information om nästa kommittémöte.

### Handlingslinje

27 **SE kan** notera informationen.

### Vad hände

Kommissionen informerade att de uppdaterat ”RISC Rolling-plan” och föredrog kort planeringen för kommande möten.

Om några MS vill ingå i arbetet med TAF/TAP så får vi höra av oss.

Kommissionen tycker det vore bra att ha input även från MS-nivå.

En MS framförde att RISC#100 21-22 november borde vara ett hybridmöte.

Kommissionen har dock inga pengar till detta och just nu ser ut nu som att det blir ett rent digitalt möte.

## 7. Bakgrund

RISC, som står för Railway Interoperability and Safety Committee, är en genomförandekommitté som utvecklar regler för driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet inom Europa samt regler med anknytning till

behörighetsprövning för lokförare. Kommitténs ansvarsområde motsvaras av följande rättsakter.

- Förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå 2016/796,
- Driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797/EU,
- direktivet (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet och
- Lokförardirektivet 2007/59/EG

## 8. Konsekvensanalyser

### 8.1 Förslagets förenlighet med grundlagarna

### 8.2 Gällande svenska regler i övrigt

### 8.3 Budgetära konsekvenser

Förslaget att göra ERA till registrerande enhet (se avsnitt 6.5) för vissa fordonsgodkännanden kan få konsekvenser för TS avgifter eftersom man annars skulle ha en högre taxa för nyregistrering jämfört med ändringar i registret. Taxan för registerändringar kan behöva höjas om TS tappar intäkter från nyregistreringar. Några ökade kostnader för Transportstyrelsen på aggregerad nivå är inte att vänta till följd av förslaget.

## 9. Ärendeinformation

Dokumentbeteckning/KOM-nummer: Se respektive punkt i avsnitt 6.

Ansvarig handläggare, departement/enhet, mobiltelefon: Enar Lundgren, Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet, +46 73-0667652

Ansvarig på representationen, mobiltelefon: Nariné Svensson

Deltar på mötet: Robert Hellström och Najlah Ashrafi från Transportstyrelsen

Andra berörda departement: SB/EUK, Fi/BA och Fi/DIS

Rådsformation: TTE

Rådsarbetsgrupp: Land

Ansvarig kommissionär och generaldirektorat: Adina Vălean, DG MOVE

Ansvarigt EP-utskott: TRAN

### Eventuella bilagor

-