



Regeringskansliet

Rapport

2024-11-21
LI2024/02035

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Rapport möte nr 103 i kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) den 6 – 7 november 2024

1. Aktuellt möte

Möte nr 103 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC).

Tid/Plats

Onsdag 6 november 2024 (10:00-18:00)

Torsdag 7 november 2024 (10:00-17:00)

Centre Borschette (CCAB), meeting room 4B, Rue Froissart 36, 1049 Brussels (samt videokonferens)

Svenska representanter

Robert Hellström, Transportstyrelsen

Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

Monica Åsman, Transportstyrelsen

1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Inga beslutspunkter, frågor på agendan är 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 järnvägsbyrå¹ (ERA-förordningen) utgörs av artiklarna 25(4), 26(4), 26(5), 55(5) och 80. Beslutsförfarandet i de nämnda artiklarna regleras av artikel 81 i förordningen som hänvisar till

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

artikel 51 i driftskompatibilitetsdirektivet, varvid artiklarna 4 respektive 5 i förordning (EU) nr 182/2011² ska tillämpas.

Den rättsliga grunden för beslut som gäller driftskompatibilitet fördelar sig på dels delegerade akter, dels genomförandeakter. Grunden för delegerade akter utgörs av artikel 5(1) och för genomförandeakterna av artiklarna 5, 7, 9, 14, 15, 21, 24, 47, 48 och 49 i driftskompatibilitetsdirektivet³.

Beslutsförfarandet om genomförandeakter regleras av artikel 51 i direktivet, varvid artikel 4 respektive 5 i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

För beslut om järnvägssäkerhet är den rättsliga grunden fördelad på dels delegerade akter, dels genomförandeakter. Grunden för delegerade akter utgörs av artiklarna 6 och 7 och för genomförandeakterna utgörs grunden av artiklarna 6, 7, 10, 14, 24 i järnvägssäkerhetsdirektivet⁴. 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 lokförardirektivet⁵.

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

4. Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

Att de åtgärder som beslutas i kommittén är samhällsekonomiskt effektiva.

5. Påverkansarbete

Inte aktuellt.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning)

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

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

6. Svenska ståndpunkter

6.1 Adoption of the agenda

Dokument

- Item 01 - RISC 103 draft agenda_v3_TC



Handlingslinje

1. **SE kan** acceptera agendan.

Vad hände

Ordförande Keir Fitch öppnade mötet och hälsade välkommen. Ordförande aviserade att vissa agendapunkter skulle diskuteras i en annan ordningsföljd än angivet, i övrigt godkändes agendan utan ytterligare tillägg.

6.2 Adoption of the minutes of the 102nd meeting of the Committee

Dokument

- *PV02EN02 RISC102 minutes_approved*



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

Mötesanteckningarna godkändes med inskickade kommentarer från FR och SE.

6.3 Draft Commission Implementing Decision accepting a request submitted by the Netherlands pursuant to Article 7(4) of Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council not to apply temporarily point 4.2.2.3.2. (12) of the Annex to Commission Regulation (EU) No 1300/2014, in particular with respect to the required external sound pressure level of audible alert signals – presentation by the Commission^(D,P)

Dokument

- *Item 03 - DV59EN01 - Derogation DC2024-NL-25 – Act*



- *Item 03 - DV59EN01 - Derogation DC2024-NL-25 - Annex*



Bakgrund

NL håller sedan 2015 på att modernisera flottan av VIRM-fordon (Verlengd InterRegio Materieel) bestående av dubbeldäckade multipelkopplade passagerarfordon. Uppgradering av VIRM av generation 1-3 är färdigställd, medan modernisering av den fjärde återstår (VIRM4).

I samband med moderniseringen vill man utrusta fordonen med en likadan akustisk dörrsignal som använts för övriga fordon. Denna ljudsignal uppfyller alla TSD-krav förutom kravet på ljudstyrka 1,5 m utanför fordonet (65dB LA_{eq,T} (+5dB/-4dB) istället för TSD-kravet 70 dB (+6dB/-0dB)).

Även om det inte är obligatoriskt att eftermontera akustisk dörrsignal vill man ändå göra denna åtgärd ur säkerhets- och tillgänglighetssynpunkt, men då nyttja existerande lösning för att förenkla underhåll och uppnå enhetlighet i flottan.

Att bygga om fordonen för att uppfylla samtliga TSD-krav beräknas medföra merkostnader på 6 miljoner €. NL begär därför undantag från punkt 4.2.2.3.2(12) i TSD PRM⁶. Utifrån de ekonomiska konsekvenserna anses villkoret i artikel 7.1c i direktiv (EU) 2016/797 vara uppfyllt och undantaget bör beviljas.

⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014

om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet

Handlingslinje

- 1 **SE kan** rösta ja till förslaget vid en kommande skriftlig omröstning.
- 2 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen beskrev undantaget i enlighet med bakgrundsbeskrivningen.

En MS undrade om det verkligen behövs undantag när det inte är obligatoriskt för projektet att installera dörrsignaler. Kommissionen svarade att om man installerar en dörrsignal så ska denna vara i enlighet med TSD, därför krävs ändå undantag för projektet.

Undantaget kommer att skickas ut för skriftlig omröstning inom kort.

6.4 Draft Commission Implementing Decision accepting a request submitted by Sweden pursuant to Article 7(4) of Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council to temporarily not apply point 7.4.2.2 of Commission Regulation (EU) 2023/1695 (case DC2024-SE-22) – presentation by the Commission^(D,P)

Dokument

- *Item 04 and 05 - SE non-applications of CCS TSI*



- *Item 04 - DV60EN01 - Derogation DC 2024-SE-22*



Bakgrund

Grenland Rail AS har köpt åtta ellok av typen ÖBB1144 från Österrike för användning på den svenska och norska marknaden.

Brist på hårdvara och designresurser hos ETCS-leverantören gör att installation av ETCS/STM-utrustning försenar användning av fordonen med 30 månader. För att tidigare kunna nyttja fordonen vill man i stället installera ATC2 till dess att ETCS-installationerna är klara. Två av fordonen kommer att nyttjas som reservdelslok, fem kommer att utrustas med ATC2 och det sista fordonet används som pilot för ETCS-installation.

Utan ett undantag hotas projektet av en väsentlig försening på grund av väntetiden för ETCS-installation, vilket medför merkostnader och uteblivna intäkter som hotar projektets övergripande lönsamhet.

Grenland Rail AS ansöker därför om tillfälligt undantag fram till 1 juli 2028 från kravet i punkt 7.4.2.2 i TSD CCS om att fordon ska vara utrustade och klara för drift med ETCS. Utifrån de ekonomiska konsekvenserna anses villkoret i artikel 7.1c i direktiv (EU) 2016/797 vara uppfyllt och undantaget bör beviljas.

Handlingslinje

- 3 **SE kan** rösta ja till förslaget vid en kommande skriftlig omröstning.
- 4 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade om undantagsansökningar från SE i enlighet med bakgrundsbeskrivningarna under agendapunkterna 4 och 5. De konstaterade att båda undantagsansökningarna från SE har stora likheter. I båda fallen avser man att tillfälligt installera ATC på äldre fordon eftersom det annars innebär kraftiga förseningar för användandet av fordonen om man tvingas invänta installation av ETCS.

SE konstaterade att kommissionen beskrivit undantagsansökningarna på ett korrekt sätt och uttryckte samtidigt oro kring det faktum att det tar 3-4 år att få ETCS installerat på fordonen. Särskilt mot bakgrund av den stora insats som kommer att krävas för att lyckas med den framtida utrollningen av FRMCS.

Kommissionen delar oron, om MS har mera detaljer kring problemen får vi gärna dela med oss av dessa.

6.5 Draft Commission Implementing Decision accepting a request submitted by Sweden pursuant to Article 7(4) of Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council to temporarily not apply point 7.4.2.2 of Commission Regulation (EU) 2023/1695 (case DC2024-SE-24) – presentation by the Commission^(D,P)

Dokument

- *Item 04 and 05 - SE non-applications of CCS TSI*
- *Item 04 - DV60EN01 - Derogation DC 2024-SE-22*



Microsoft
PowerPoint-present



Microsoft
Word-dokument

Bakgrund

Nordic Re-Finance AB avser att köpa 16 ellok av typen SBB-CFF-FFS Re 620 från Schweiz.

Brist på hårdvara och designresurser hos ETCS-leverantören gör att installation av ETCS/STM-utrustning försenar användning av fordonen. Leverantören uppger leveranstider från tre år och uppåt för att installera ETCS, medan tidsåtgång för installation av ATC2 är en månad från att lok och material levererats till verkstaden. För att tidigare kunna nyttja fordonen vill man i stället installera ATC2 till dess att ETCS-installationerna är klara.

Utan ett undantag hotas projektet av en väsentlig försening på grund av väntetiden för ETCS-installation, vilket medför merkostnader och uteblivna intäkter som hotar projektets övergripande lönsamhet.

Nordic Re-Finance AB ansöker därför om tillfälligt undantag fram till 30 juni 2029 från kravet i punkt 7.4.2.2 i TSD CCS om att fordon ska vara utrustade och klara för drift med ETCS. Utifrån de ekonomiska konsekvenserna anses villkoret i artikel 7.1c i direktiv (EU) 2016/797 vara uppfyllt och undantaget bör beviljas.

Handlingslinje

- 5 **SE kan** rösta ja till förslaget vid en kommande skriftlig omröstning.
- 6 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Se anteckningar under agendapunkt 4 ovan.

6.6 Update from the Commission – presentation by the Commission

(P)

Dokument

- *Item 06 - Update from the Commission*



Bakgrund

Uppdatering från kommissionen om den senaste utvecklingen inom järnvägsområdet, se presentation.

Handlingslinje

- 7 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Ordförande informerade att Apostolos Tzitzikostas från Grekland godkänns som kommissionär för ”hållbara transporter och turism”. Han är ansvarig för transportindustrin, bilar, fartyg och järnvägsindustri. Flyg stannar kvar i portföljen för ”försvar och rymd”, men övriga landbaserade trafikslag ingår i portföljen.

Preliminärt startdatum för den nya kommissionen är den 1 december. Den nya kommissionen fortsätter arbete med fokus på gröna given, de har även lagt till ”EU clean industrial deal”. Prioriteringar inom järnvägsområdet är:

- Koppla samman huvudstäder med höghastighetsnätverk och nattåg
- Enhetlig digital boknings- och biljettreglering
- Digitalisering, inkl. ERTMS
- Hyperloop
- Industriell strategi för järnväg

Ordförande presenterade Peter Behyl som är ny jurist i C4-teamet, samt visade en översikt över organisationen.

Vidare informerades om kommissionen, ERA och Europes Rail Joint Undertakings (ERJU eller EU-Rail JU) gemensamma monter på InnoTrans, som är världens största järnvägsutställning med strax under 3000 utställare. De noterade en stor närvaro från Kina på mässan och betonade vikten av att behålla EUs konkurrenskraft.

Digitala automatkoppel (DAC) var en framträdande del på mässan, med bl.a. livedemonstration av DAC, som är en nästan färdigstandardiserad produkt. Visst arbete med det digitala gränssnittet kvarstår. Det pågår också fortsatt arbete med migreringsstrategi, men först måste DAC bevisas i verklig drift. Kommissionen har tidigare informerat om pionjärtågsinitiativet där 50 aktörer anmält intresse att delta i projektet, allt från tillverkare, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, underhållsverkstäder etc, hela spektret av aktörer. Projektet täcker även hela EU geografiskt. Det finns möjligheter till CEF-finansiering som utlystes i september, ansökan är öppen till 21 januari. Utmaningar kring godkännande återstår, först för pionjärtågen, sedan för massutrollningen. Eftersom specifikationerna inte är klara arbetar man med att beskriva hur de anmälda organen ska granska och hur man ska godkänna fordonen; en viktig lärprocess inför kommande migrering till DAC. DAC-ambassadörer inom European DAC Delivery

Programme kommer att kontakta de nationella kontaktpunkterna för DAC gällande nationella event för ökad transparens.

En MS uppskattade förenklingar och effektiviseringar kopplat till utrullning av DAC, men påtalade att vi behöver gå i samma riktning även för ERTMS. Inom några år kommer vi alla att bombarderas av ansökningar för FRMCS, därför viktigt att förenkla godkännanden i enlighet med godkänd fordonstyp (CTT) så långt som möjligt. De menade att det är vad vi borde arbeta med de närmaste 2-3 åren.

Ordförande konstaterade att det är en viktig fråga, intressant att se hur erfarenheter från EDDP- och FRMCS-processerna kan kombineras. Generellt måste godkännandeprocessen effektiviseras för att hantera kommande volymer, men det är samtidigt tydligt att vad vi gör inte får äventyra säkerhet eller driftskompatibilitet. Normalt när man godkänner ändringar av ett fordon är de delar som inte berörs av ändringen fortsatt godkända under tidigare godkännande. Men att montera DAC kräver t.ex. att man testar strukturell hållbarhet, men betyder det då att man måste testa mot moderna hållbarhetskrav? Äldre fordon är inte byggda för att uppfylla sådana krav. De arbetar intensivt med sådana punkter.

ERAs VD Josef Doppelbauer påminde om syftet med godkännandet, att vi är tillräckligt övertygade att fordonet kan användas säkert. Syftet med DAC är att öka järnvägens konkurrenskraft. Men en enda olycka kan förstöra ryktet för järnväg, vilket får motsatt syfte. ERA har hittills godkänt över 90000 fordon, de hinner tyvärr inte upp till 100000 innan Josef slutar. Vi måste säkerställa att processen är effektiv och inte påverkar säkerheten. ERA var tidigare besvikna över kvaliteten på ansökningar för CTT, över 50% blev underkända. Nu under ligger man under 5%, vilket är bättre, men fortfarande inte bra. ERA har goda erfarenheter av stora volymer gällande eftermontering av tågradio i DE. Det bygger på bra underlag från sökande, med en strävan efter kvalitet. Kvalitet och säkerhet är EUs konkurrensfördelar, vi får inte underminera detta rykte.

Ordförande konstaterade att detta är ett svårt problem, ERA måste leverera effektivt utan att kompromissa med säkerheten. Han gick sedan vidare med rapporter och utvärderingar. ERA Evaluation report tittar på samspel och uppdelningen mellan ERA/NSA kring godkännande och tillsyn. De undersöker även behov av förändringar av ERA-förordningen. De ser kortsiktigt behov av tekniska justeringar och grund för ytterligare finansiering för ERA. Kommissionen anser att ERA gör ett bra jobb, men

att de är underbemannade. De överväger en begränsad revidering för att hantera vissa problem i ERA-förordningen, vilket de även diskuterat med ERAs styrelse.

Utvärdering av ERJU; Liknande utvärderingar är standard för alla forskningsprogram, denna kommer dock lite för tidigt i arbetet, men måste göras nu för att matcha nästa arbetsprogram från och med 2028. ERJU erbjuder mekanismer för gemensam utveckling och nya produkter som DAC och FRMCS. Kommissionen anser att ERJU spelar en viktig roll. Det finns även stora skillnader mot övriga forskningsprogram. Om vi ska kunna försvara vad vi gör måste vi kunna övertyga kollegor varför vi ska fortsätta arbetet och att vi gör ett bra jobb. De betonade återigen vikten av att prata med kollegor i staternas representantgrupp i ERJU. Att vi känner till vad som är på gång och fortsätta med, vad de anser är, en stark process för utveckling av järnvägssystemet. Under direktivet måste de rapportera till parlamentet om arbetet, rapporten ska levereras tidigt under nästa år och ligger även till grund för revidering av ERA-förordningen.

Kommissionen informerade sedan om det pågående arbetet med korrigeringar av språkversioner av TSD. För de som har status ”pending” på sida 7 i presentationen har man haft internt samråd, men de fick nyligen veta att istället för rättelser måste man göra rättningsakter vilket är mera omständligt, gäller bl.a. svenska versioner av OPE, CCS och ”Mega Pack”. Kommissionen tipsade om att det på <https://eur-lex.europa.eu> finns möjligheter till RSS-flöden där man kan se om en akt har ändrats. När man går in på konsoliderade versioner och öppnar dokumentet så listas där alla ändringar. Detta avser de fel de jobbat med. För hantering av nya mindre redaktionella fel vill man skapa en lista på ERAs hemsida för att göra felen transparenta, så att sökanden kan känna till felen, men att dessa fel rättas först i samband med kommande ändringar. Denna hantering berör bara TSD, inte andra beslut som t.ex. RINF, och av sådan art att de inte kräver omedelbar rättning. Fel i konsoliderade versioner är enklare att rätta. Det finns även en process för hantering av kritiska fel.

Kommissionen informerade om ”Rail directors letter”; alla MS har fått ett personligt brev med utestående frågor från TSD2023-paketet, t.ex. långt framskridna projekt, nationella genomförandeplaner, överflödiga nationella regler, CCS och fortsatt användande av uppsättning#1 av kraven, migrering till EVR och RINF.

En MS önskade bekräftelse att kommissionen mottagit deras svar på brevet och några andra redogjorde för återstående arbete med bl.a. genomförandeplaner.

Kommissionen gick vidare med information om att militären i större utsträckning än tidigare vill nyttja järnvägen. De arbetar tillsammans för att förenkla detta. De har tagit fram dokument för NATO och EU Defence Agency och PRIME (Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe).

Militär mobilitet är ett nytt område, där några av problemen är kopplade till driftskompatibilitet. "Military mobility action plan" finns redan idag. MS vill minska tiden till max tre dagar för att korsa gränser, idag är det fem dagar. Det är mer en diplomatisk fråga, inte teknisk. Andra delar som ingår är koordinering på nationell nivå. Kommissionen uppmuntrar oss till att se till att vi deltar på nationell nivå för att få det att fungera i praktiken. Området är nytt för kommissionen, eftersom militär- och säkerhetsfrågor i stort är nationella frågor. De ser behov av koordinering mellan infrastrukturförvaltarna för specialtransporter, eftersom militärtransporterna ofta är specialtransporter. Det är en generell diskussion mellan flera infrastrukturförvaltare planerad. De ser fram emot utfallet och hur de kan hjälpa till att göra militärtransporter mera driftskompatibla. Det finns inga undantag i direktivet eftersom man inte har beaktat frågan tidigare. En annan viktig fråga är personaltransporterna. De försöker känna av vilka andra tekniska krav som måste ändras. Trycket på militära transporter är ett tryck efter driftskompatibilitet.

Ordförande konstaterade att särskilt fjärde punkten på sida 12 är av intresse för RISC. Att militärtransporter går som specialtransporter som kräver manuell hantering, vilket tar tid, detta är något man vill undvika i militära sammanhang. Diskussioner pågår i PRIME för att se hur de normala processerna kan erbjuda flexibilitet för att snabba på processen. t.ex. lastprofiler som inte alltid är de faktiska maximala profilerna; en tanke är att man kan se över om man kan kodifiera på ett annat sätt för att förenkla. Personer som hanterar militär logistik är inte bekanta med utvecklingen inom driftskompatibilitet på senare år. Det är många delar som fortsatt är nationella, hur vapen får hanteras, NATO, tull etc. Militärtransporter är undantagna från ADR-kraven (*anm. transporter av farligt gods*), om militärtransporter inkluderas under normala processer skulle de kanske kunna falla in under ADR.

Ovan är bara en hint om vad som kommer diskuteras på PRIME om en månad, de avser att återkomma efter interna diskussioner och feedback. De är tacksamma över input de kan få inom området. Utifrån CEF-finansiering och arbetet med TEN-T tittar de också på att göra järnväg bättre anpassade för militära transporter.

Kommissionen vill veta om NSA är inblandade i militära transporter, undantag och liknande vid gränsöverskridande trafik för gemensamma övningar. IM kanske kan besluta nationellt, men för gränsöverskridande transporter borde NSA bli inblandade. Har vi nationella processer för att hantera detta? Sker godkännande på andra sätt? Har vi information från infrastrukturförvaltare, NSA-nivå, utrikespolitiskt eller andra nationella myndigheter?

Ordförande informerade vidare att ett antal direktörer har lyft farhågor med ökade kostnader för järnväg gentemot andra trafikslag. Hur kan EU hjälpa till? De undersöker nu orsaker till kostnadsökningarna. De har fått larm från flera av oss, gällande risken för ökade kostnader utöver inflationen, där inflationen i sig redan är ett problem. De titta på vad som är i händerna på järnvägen och vad vi gemensamt kan göra för att minska kostnader. De har identifierat ett antal möjliga åtgärder, men vi måste avvakta tills dokumentet är tillräckligt stabilt. En snabbtitt på ett första utkast kommer att erbjudas vid ett kommande möte med järnvägsdirektörer. Ett mera detaljerat dokument kommer vara klart till PRIME-mötet, så att infrastrukturförvaltarna kan kommentera närmare. Ökade kostnader för underhåll och nybyggnation träffar i första hand infrastrukturförvaltarna. Parallellt arbetar de vidare med kostnader för ETCS-ombord, de kommer att dela med sig kring kostnader vid nästa RISC - vad är kostnadsdrivande och vilka är lösningarna. Återkomma vid nästa RISC för att se vad vi behöver göra för att nyttja lösningarna och få våra reflektioner kring vilka delar vi vill undersöka närmare och även kring prioriteringar.

Flera MS var positiva till initiativet och instämde i att det är stora kostnadsökningar för underhåll och felrättningar av ETCS.

Kommissionen förtydligade att de arbetar med flera frågor kring kostnader. Ett utkast för ETCS-ombord är nästan redo, detta kan delas informellt för kommentarer. Det har redan diskuterats med intressenter, järnvägsföretag och leverantörer. Feedback visar att de inte gjort några större fel. Vissa vill inte öppet dela kostnadsdata, men vad konsulterna sammanställt överensstämmer bra med verkligheten. De arbetar samtidigt med kostnader

för underhåll för infrastruktur. Man samarbetar även med infrastrukturförvaltarna kring kostnader för ETCS för infrastruktur, både gällande underhåll och installation. Analysen kräver data, och de är tacksamma för de infrastrukturförvaltare som vill dela data på en aggregerad nivå.

En MS instämde med tidigare talare om kostnader. Även tillgång till material, skapar problem, det gör det svårt att hålla genomförandeplaner, vilket kräver omplaneringar som påverkar totalkostnader och även andra infrastrukturprojekt.

Kommissionen påminde om arbetet i ESG gällande ”standard input”, där man försöker fastställa genomsnittliga enhetskostnader inom EU. Det finns problem med sekretessfrågor, men framtagandet går bra. Det blir ett bra verktyg för framtida kostnadsnyttoanalyser och konsekvensanalyser. Mera information kommer vid nästa RISC-möte.

6.7 Amendment of TSI LOC&PAS concerning unique authorisation for personnel carriages - presentation by the Agency and the Commission (D, P)

Dokument

- *Item 07 - Amendment of TSI LOCPAS - Personnel Carriages*
- *Item 07 - ST18EN02 - TSI LOCPAS personnel carriages - Annex - track changes*
- *Item 07 - Draft ERA TD on EMC for personnel carriages*



Microsoft
PowerPoint-present



Microsoft
Word-dokument



Microsoft
Word-dokument

Bakgrund

Utifrån det oroliga omvärldsläget i Europa har efterfrågan på militära järnvägstransporter ökat. Militära eskortpassagerarvagnar (”military escort coaches”) är vagnar avsedda att integreras i tåg tillsammans med militära godstransporter. Dessa vagnar behöver även kunna användas gränsöverskridande. Kraven på militära eskortvagnar skiljer sig från vanliga personvagnar och de uppfyller inte alla krav i TSD LOC&PAS. Under arbetets gång har behoven utökats till att även kunna transportera annan än militär personal, t.ex. brandmän eller personal från infrastrukturförvaltaren, vagnarna benämns nu istället personalvagnar (”personnel carriage”).

För att underlätta godkännande och undvika fördröjningar kopplade till undantagsprocesser så föreslås att personalvagnar arbetas in som en egen underkategori av passagerarvagnar i TSD LOC&PAS.

Skillnaden består främst i att dessa personalvagnar är integrerade i godståg, vilket innebär att många funktioner som finns på personvagnar i passagerartåg inte fungerar, exempelvis kommunikation och nödbromsöverbrygning och liknande, på grund av avsaknad av tekniska gränssnitt. Tomma personalvagnar får under vissa förutsättningar framföras i ett passagerartåg om vagnarna är placerade sist i tåget.

Förslaget består förenklat av tre delar i TSD LOC&PAS:

- En ny kategori av fordon införs i TSD LOC&PAS.
- Krav i kapitel som ska tillämpas för denna kategori ändras i TSD LOC&PAS
- Ytterligare krav i kapitel 7 som ska ställas på denna kategori i samband med ”unique authorisation”.

TS hade inför ett tidigare kommittémöte en inledande dialog med Försvarsmakten för att utröna dess behov och syn på förslaget. Den var positiv till att det införs en specialreglering av passagerarvagnar för militära ändamål i TSD, men den ansåg att förslaget var för snävt formulerat för dess transportbehov. Transportstyrelsen bedömer dock att den nya definitionen av personaltransportvagnar öppnar upp för en bredare användning som svarar upp mot Försvarsmaktens transportbehov. Försvarsmakten såg gärna att hastigheten 140km/h ökas till 160km/h. Hastighetsbegränsningen 140km/h är dock satt utifrån att undvika att fordonen omfattas av nationella regler och öppna punkter, varför en sådan höjning inte är möjlig.

TS har skickat skriftliga synpunkter att utformning av krav på brandkategori i punkt 7.1.1.6.1(11) borde uttryckas som att kategori A är en lägstanivå (eftersom kategori B är ett hårdare krav borde denna kategori också vara tillåten), vilket accepterats av kommissionen. TS anser dock fortsatt 7.1.1.6.3(3) innehåller överflödiga krav, men det är av ringa betydelse.

Handlingslinje

- 8 **SE kan** påtala att texten ”The unit shall be of category A or category B” i punkten 7.1.1.6.3(3) bör strykas eftersom punkten utgör tillägg till 7.1.1.6.1 och att detta krav redan återfinns i 7.1.1.6.1(11).
- 9 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade arbetet med personaltransportvagnar, se presentation.

Man vill kunna nyttja möjligheten till ”unique authorisation” för personaltransportvagnar för att ERA ska kunna godkänna vagnarna för hela EU. De flesta kommentarerna har kretsat kring tågdetektering. Arbeta med kompatibilitet med tågdetekteringssystem är nu färdigställt och uppdaterat i bilagan. Det hänvisades till ERAs tekniska dokument som beskriver filter med gränsvärden för frekvenshantering. Kommissionen har mottagit kommentarer från CER, DE, SE, NL, FR och AT. De planerar att skicka ut förslaget för röstning via skriftligt förfarande under december.

En MS ville ha förtydligat huruvida personaltransportvagnarna enbart är avsedda för användning i godståg eller även för passagerartåg?

En stor MS välkomnade utvecklingen av förslaget, gällande EMC är det nu ok utifrån kriterierna i ERAs tekniska dokument. De ser dock problem att ta bort GSM-R, och menade att man måste hantera frågan om radiotrafik inom ”unique authorisation”. De aviserade att de har fler detaljerade frågor/kommentarer, bl.a. samma fråga som föregående talare kring passagerartåg, det måste vara tydligt vad som avses.

En annan stor MS informerade att deras experter skickat kommentarer kring frekvenshantering och undrade om dessa mottagits, om inte, hur länge kan man skicka kommentarer?

En annan MS hade skickat kommentarer kring sekretess och publicering i register. De undrade om kommissionen funderat över säkerhet för bagage och last som personal för med sig? Militärer tar med vapen och ammunition, brandmän sin utrustning. Varför tillämpas inte kraven i TSD PRM? Och även planering för TSD:n.

Kommissionen svarade att förslaget hanterar krav på godkännandet, vad som stoppas i vagnarna hör till driften, speciellt kring integrering i passagerarvagnar. Gällande frågan om att inkludera i passagerartåg; Syftet är inte för användning i passagerartåg. I tredje kapitlet förtydligas att vagnen måste vara tom om man har den i ett passagerartåg. Det återkopplar till frågan om tågdetektering, tomma och utan kraftförsörjning. Max två vagnar i ett tågsätt utgår från nedbrytning av EMC-krav till vagnsnivå.

De kunde inte svara kring sekretessfrågorna, men gällande PRM så är vagnarna inte för passagerare, för personal så är tillgänglighet inte ett

problem. Utifrån ursprungssyftet med militärtransporter så ligger det definitivt utanför PRM, men inte bara militär, även brandmän etc..

Ordförande inflikade att bara för att det inte används av passagerare kan man ha mobilitetsproblem, men att det är osannolikt vad gäller militärer. Om militären säger att vagnarna ska vara tillgängliga kan de ta hänsyn till detta, men det är troligen inte relevant för soldater som vaktar militär utrustning.

En MS återkom till att tågdetekteringskompatibilitet bara gäller för personalvagnar i godståg, men skrivningen i bilagan innebär att det är öppet att ha sammansättningar tillsammans med passagerarvagnar. Det är inte konsistent mellan texten och rubriken för 7.1.1.6.3 om att inkluderas i passagerartåg. Det måste vara tydligt i texten att vi får vad vi vill ha och att vi vet vad vi vill ha.

Kommissionen konstaterade att det fallit bort ett ”inte” i texten i 2.3.1.

Ordförande svarade att fordonen kan användas i godståg, där är påverkan på tågdetektering inte ett problem om man uppfyller kraven. I passagerartåg kan man transportera dem om de är avslagna och inte har påverkan på EMC. Att lösa frågan för detta ändamål kan möjliggöra att man kan använda motsvarande även för nattvagnar.

SE informerade att vi fortsatt har några detaljerade kommentarer kring brandklassning och även kring SE specialfall för tågdetektering, men att dessa är så detaljerade att vi återkommer bilateralt om detta.

6.8 Amendment of TSI WAG concerning RID requirements - presentation by the Agency and the Commission ^(D, P)

Dokument

- *Item 08 - TSI WAG Amendment*
- *Item 08 - TSI WAG Amendment - ERA slides*
- *Item 08 - ST17EN01 - TSI WAG amendment - Act*
- *Item 08 - ST17EN01 - TSI WAG amendment - Annex*



Bakgrund

Presentation från ERA om revidering av TSD WAG⁷ för att införliva vissa befintliga krav från regelverket för transporter av farligt gods på järnväg - RID ("Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail").

Syftet är att flytta krav på vagnar som används för transporter av farligt gods till TSD WAG så att dessa parametrar ingår i fordonsgodkännandet och kontrolleras av ett anmält organ, bl.a. krav för tankvagnar, krav på gnistskydd och märkning av vagnar. Ett nytt *Tillägg I* läggs till för att hantera särskilda krav för vagnar avsedda för transport av farligt gods.

Ändringsförslaget får ingen teknisk inverkan på fordonen eftersom de fordonsrelaterade kraven i RID redan är tillämpliga och ingår i fordonsgodkännandeprocess utifrån kravfångstprocessen. Däremot ökas transparensen, kvaliteten på bedömningen förbättras genom kontrollen av anmälda organ och administrativa processer effektiviseras.

Handlingslinje

10 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade om den pågående revideringen som syftar till att flytta vissa krav från RID till TSD WAG. Under arbetet med JNS-proceduren om termisk överbelastning, där låsta bromsblock blev aktuella, har behovet av att inkludera krav på gnistskydd framkommit. ERA har nyligen presenterat förslag på krav för låsanordningar för "king-pin", vilka planeras att inkluderas i TSSs arbetsprogram, med en förväntad rekommendation i januari. För att undvika flera separata ändringar av TSD WAG inkluderas nu alla dessa ändringar tillsammans. Non-papers om TSD har lagts upp på CIRCABC, där krav på gnistskydd redan ingår, men framtida ändringar kan tillkomma kopplat till låsanordningar. Slutförslag för RISC-mötet är planerat till februari, och ett godkänt förslag förväntas under andra kvartalet 2025, utifrån hänsyn även till OTIF.

ERA presenterade en genomgång av RID-kraven, särskilt för tankar, och diskuterade överflytten till TSD WAG. RID utgår från att specifikt farligt gods identifieras och ett nytt kapitel, 7.1, med övergripande krav har införts,

⁷ Kommissionens förordning (EU) nr 321/2013 av den 13 mars 2013 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem och om upphävande av kommissionens beslut 2006/861/EG

som kan uppfyllas genom TSD-kraven. En översikt över tillgänglig utrustning finns i tabell A (RID 3.2), och DAC har redan hanterats till viss del. En ny punkt, 4.2.7, hänvisar till Tillägg I med specifika krav för farligt godstransporter. ERA:s rekommendation inkluderar krav på både gnistskydd och märkning.

En MS har skickat detaljerade kommentarer, särskilt gällande tjocklek på gnistskyddet (1 eller 2 cm) samt krav på märkning för samtliga vagnar, även de som inte transporterar farligt gods. Frågor ställdes också om tidsplanen, med hänvisning till att ändringar i RID förväntas träda i kraft 2027 och de undrade hur detta hänger ihop.

En annan MS framförde liknande synpunkter och kommenterade även dimensionerna för gnistskyddet samt krav på överensstämmelse. De frågade också om kraven skulle gälla för arbetsfordon.

Ytterligare en MS efterfrågade redaktionella ändringar, saknade definitioner och länkar till EU-reglering, och har förberett ett dokument med kommentarer. Skriftliga kommentarer kommer att skickas för vidare justeringar.

En deltagare påminde att kommissionen bör reflektera kring frågan om anmälda organ behöver återanmälas eller inte för dessa ändringar. De uppmanade kommissionen att konsultera med bedömningsorganen för att avgöra eventuell påverkan.

Kommissionen nämnde att några av frågorna även togs upp vid förra mötet i TSIs Working Party. De förtydligade att publicering förväntas i slutet av nästa år snarare än 2027 och att korsreferenser kommer finnas under tiden fram till RID-revideringen. De tackade även för påminnelsen och ska kontrollera om återanmälan av anmälda organ är nödvändig, även om det bedöms osannolikt.

ERA påpekade att gnistskydd är en form av brandskydd och att det finns en EN-standard som reglerar materialtjocklek för olika tillämpningar, vilket beaktas i revideringen. Ändringar kring gnistskyddet kan även påverka andra områden relaterade till tålighetskrav.

En deltagare sammanfattade vad ERA och kommissionen sagt kring tidsramarna och bedömde dem som rimliga. De noterade att ändringar i UTP kommer att ingå i revideringen 2026, och ändringar av RID kommer att träda i kraft 2027.

6.9 Digitalisation:

6.9.1 Update on ERA's work concerning data and registers – *presentation by the Agency* ^(P)

Dokument

- *Item 09.1 - Data & Digitalisation*



Bakgrund

Uppdatering från ERA om arbetet med data och register.

Generellt så arbetar ERA sedan ett par år tillbaka med en datacentrerad strategi för att länka samman data och register. ERA:s ontologi är en människa/maskinläsbar vokabulär som representerar de begrepp och relationer som är kopplade till järnvägsregelverket. Med hjälp av denna kan man länka samman och återanvända data från andra system och etablera en enda datakälla ("Single Source of Truth"). Data ska dessutom vara "FAIR" ("Findable", "Accessible", "Interoperable", "Reusable") och tillgängliggöras via ERAs "Knowledge Graph".

Handlingslinje

- 11 **SE kan** fråga om status för arbetet med revidering av EVR-förordningen ("European Vehicle Register").
- 12 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA presenterade en uppdatering av sitt arbete med data och register, som är i linje med målet om ett interoperabelt Europa. ERA förklarade att RINF-data har stora brister, särskilt eftersom de flesta parametrar borde ha varit inrapporterade senast 2016, med vissa tillägg 2019. Arbetet fokuserar nu på att identifiera de verkliga hindren för datarapportering, och ERA diskuterar dessa frågor med CER och EIM. ERA betonade också vikten av att medlemsstaterna kontaktar ERA om parametrarna anses otydliga, även om detta inte helt kan förklara den befintliga bristen på data. En tidplan för utvecklingen av RINF presenterades, med nya applikationer planerade för sommaren 2025 och en funktion för flerfaktorauslösnings i september samma år.

En MS uttryckte sitt stöd för ERA:s arbete med att utveckla en gemensam vokabulär. De betonade vikten av en central databas för att kunna

strukturera TSD och samla information om järnvägssystemet. De uppmuntrade också till fortsatt samarbete med ERA för att harmonisera definitioner och ontologier för data från olika källor.

Ordföranden påpekade att medlemsstaternas stöd är avgörande för att uppnå en gemensam ontologi.

En annan MS medgav de existerande bristerna i RINF och informerade om att de arbetar på en implementeringsplan för att fylla på data.

En deltagare lyfte vikten av att inkludera hela processen, med hänsyn till bedömningsorganen NoBo, DeBo, och AsBo, samt att deklARATIONER från sökande behöver inkluderas för att få en helhetsbild.

En annan MS hänvisade till sida 5 i presentationen och nämnde att de fått information från sektorn om att tidsplanen för ontologiimplementeringen kan behöva förlängas för att möjliggöra realistisk fyllnad av de 170 parametrarna. De betonade vikten av utveckling av ontologin, men uppmanade till hänsyn till infrastrukturförvaltarnas förutsättningar.

Josef Doppelbauer redogjorde för besök i Litauen och samtal med järnvägssektorn, särskilt om behovet av att frikoppla länder med 1520-nätet från äldre system under rysk kontroll. En ”greenfield”-applikation för ett enat europeiskt dataområde för järnväg hade diskuterats.

Ordföranden noterade att fyllnadsgraden i RINF har förbättrats, men att mycket arbete återstår. Han betonade att RINF är anpassat för att fungera som den enda datakällan och att datakvaliteten är avgörande, även kopplat till tidigare diskussioner om militärtransporter. Han påminde om att detta är ett legalt krav och uppmanade MS till frivilliga åtgärder, men varnade samtidigt för att tvingande åtgärder annars kan behöva övervägas.







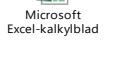
ERA återkom och tackade för stödet från medlemsstaterna, särskilt med hänvisning till workshopen i Verona, samt de positiva planerna från en MS. De bekräftade att de beaktar helhetsbilden och för existerande parametrar använder XML-schema som konverteras till RDF inom ERAs kunskapsgraf. För nya parametrar överväger ERA att tillåta andra format som är kompatibla med RDF, men detta ska testas innan beslut.

OTIF frågade om detaljer kring nya ansökningar och undrade om de behöver justera sina processer för att anpassa sig till framtida utveckling med ERA, särskilt i relation till länder utanför EU.

ERA avslutade med att beskriva hur de ser över systemarkitekturen och undersöker hur dessa kan integreras i kunskapsgrafen.

6.9.2 TSI Telematics: non-paper for discussion – presentation by the Commission^(D, P)

Dokument

- *Item 09.2 - 2nd ERA advisory note on telematics* 
- *EC EG 2024.09.30 TSI TELEMATICS (timeline update)* 
- *Item 09.2 - ST16EN05 - TSI Telematics - Act* 
- *Item 09.2 - ST16EN05 - TSI Telematics - Act - track changes* 
- *Item 09.2 - ST16EN05 - TSI Telematics - Annex* 
- *Item 09.2 - ST16EN05 - TSI Telematics - Annex - track changes* 
- *Item 09.2 - TSI Telematics comments - Overview (2024.10.25)* 

Bakgrund

TSD TAF⁸ och TSD TAP⁹ reglerar formatet på digital kommunikation mellan olika järnvägsaktörer och mellan järnvägsaktörer och kunder. TSD TAF avser godstrafik medan TSD TAP avser persontrafik.

En revidering av båda dessa förordningar pågår, bl.a. i syfte att slå samman/likrikta TSD TAF och TSD TAP, inkludera realtidsdata enligt tågpassagerarförordningen, inkludera standarder för biljettsystem och stängning av öppna punkter m.m.

Revideringen struktureras runt tre pelare; styrning, planering och drift för både gods och passagerare i en gemensam akt samt biljettsystem. Kommissionen vill stärka styrningen med ERA som systemansvarig, ta fram realistiska deadlines för implementering ihop med sektorn, mekanismer för

⁸ Kommissionens förordning (EU) nr 1305/2014 av den 11 december 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av förordning (EG) nr 62/2006

⁹ Kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Telematikapplikationer för persontrafik" i det transeuropeiska järnvägssystemet

att genomdriva regleringen och anpassa och stärka rapporteringen på nationell nivå.

Ett första utkast till rättsakt publicerades inför ett expertgruppsmöte den 19 oktober 2023. Utkastet innehöll en rad, enligt SE, tveksamma förslag för att genomdriva och övervaka implementering av lagstiftningen (sanktioner/böter, nya roller hos medlemsstaten och klagomålshantering etc.). I och med senaste utkastet är nu samtliga av dessa förslag borttagna, då även kontrollen av nya eller ombyggda IT-systemöverensstämmelse med specifikationerna ("Compliance Assessment") lagts över på aktörerna genom en självbedömning. ERA ska i stället erbjuda en webbapplikation för automatiserad självtestning av enskilda meddelanden som ett sätt att bekräfta att telematiktillämpningar överensstämmer med kraven. I händelse av påstådd bristande efterlevnad kan ERA på begäran bedöma efterlevnaden och kontrollera riktigheten av självbedömningen.

SE har tidigare varit kritiskt till att göra all information om godstransport allmänt tillgänglig, t.ex. transporter av farligt gods, där informationen kan användas för antagonistiska syften. Nuvarande förslag reglerar tydligare informationsutbytet mellan berörda aktörer och möjliggör exkludering av känslig information.

För att underlätta för mindre aktörer tydliggörs att infrastrukturförvaltare utöver det gemensamma gränssnittet ("common interface") även ska tillhandahålla en webblösning för kapacitetshantering, tågförberedelse och trafikledning. Det är numera också möjligt att två eller flera telematikoperatörer kan ha en gemensam applikation för att implementera TSD:n, t.ex. i en hamn.

SE har tidigare opponerat sig mot kommissionens förslag att göra ERA ansvarig för tilldelning av platskoder/referenskoder. Framst utifrån att det saknas en juridisk grund att ge ERA detta ansvar. ERA:s roll enligt ERA-förordningen är att övervaka och hantera systemkrav, inte att administrera tilldelning av koder.

Kommissionens argument för att centralisera hanteringen av platskoder på EU-nivå beror på vad de anser är flera problem med det nuvarande systemet. För närvarande används flera olika ramverk för att tilldela koder till samma platser på järnvägsnätet, vilket skapar inkonsekvenser och förvirring. Trots att infrastrukturförvaltare är skyldiga att tilldela koder i RINF, är informationen ofta inte korrekt integrerad eller uppdaterad. Dessutom visar infrastrukturförvaltarna inget intresse för att hantera koder som enbart

används för biljettändamål. Vid gränsövergångar kan det också uppstå svårigheter om det saknas bilaterala avtal om kodningen. Kommissionen menar att en centralisering skulle lösa dessa problem genom att harmonisera processen och säkerställa att samma kod används konsekvent över hela EU. Tidigare försök att låta sektorn hantera detta själv har misslyckats, vilket förstärker behovet av centraliserad kontroll.

Transportstyrelsen anser dock att processen inte behöver kompliceras ytterligare genom att involvera ERA. Koderna utgör endast en enkel referensmekanism till platser i järnvägssystemet och infrastrukturförvaltarna är redan ansvariga för att tillhandahålla denna information till RINF.

Det är fortsatt en diskussion mellan ERA/kommissionen och MS/sektorn kring standarder för utbyte av tidtabell- och biljettinformation.

Kommissionen föreslår användning av den multimodala CEN-standarden NeTEx ("Network Timetable Exchange"). Stora delar av sektorn (CER, CIT, EPTO, UIC m.fl.) önskar att den öppna standarden OSDM ("[Open Sales and Distribution Model](#)") för biljettförsäljning refereras i förslaget. Flera företag är i färd med att implementera lösningar baserat på OSDM, bl.a. i Sverige för Samtrafikens nya digitala infrastruktur för tågbokning som togs i bruk 5 mars 2024, med försäljningsstart 16 april.

ERA och kommissionen hävdar dock att OSDM har inbyggda konkurrenshämmande effekter, och har delat med sig av en framtagen analys av OSDM:s funktioner jämfört med kommissionens förslag till system, NeTEx. I analysen gör ERA jämförelser mellan OSDM, TSD TAP, förordningen om tågpassagerares rättigheter och aktuella rättsfall/beslut från konkurrensmyndigheter. I rapporten har redogjorts för den praxis som man har hittat gällande biljettförsäljning online kopplad till konkurrens, och ERA drar i rapporten slutsatserna att avgörandena är relevanta för sammanhanget, och att de därför ska beaktas. SE å sin sida anser att jämförelserna med rättsfallen haltar eftersom OSDM inte använts i något av fallen. Att generalisera och dra slutsatser utifrån bedömningar av aktörers beteenden för att sedan försöka applicera dessa på en teknisk standard anser SE blir missvisande. Flera av ERA:s observationer och påstådda avvikelser grundar sig på antaganden om tillämpning utifrån de möjligheter som OSDM-standarden erbjuder. Huruvida informationen som levereras uppfyller kraven beror snarare på företagens interna affärslogik, inte på standarden eller formatet för datautbyte.

Vad gäller genomförandeplaner och deadlines har kommissionen hänskjutit diskussionen tills det övriga innehållet är tillräckligt stabilt. Därmed har inget fokus legat på lämpligheten av de föreslagna datumen 14 december 2025 för passagerartrafik och 13 december 2026 för godstrafik. Transportstyrelsen har därför avsett att återkomma till bedömning av rimligheten i föreslagna tider när förslaget är stabilare.

Sedan senaste RISC-mötet har kommissionen hållit expertgruppsmöten om TSD Telematik den 30 september och den 9 oktober. Svenska RISC-representanter har deltagit samt även experter inom OSDM från den svenska sektorn. Vid det senaste expertgruppsmötet meddelade kommissionen att de datum som gäller genomförande och ikraftträdande till stora delar ska ligga kvar enligt det två och ett halvt år gamla ursprungsförslaget. Man framför att det brådskar nu att få en harmoniserad telematik på plats i transportsystemet. Ett undantag som nämndes var eventuellt att tidsplanen för funktioner som har kopplingar till den kommande kapacitetsförordningen kan behöva synkroniseras med den förordningen.

Sammantaget bedömer SE att kommissionen visat visst gehör för förbättringar av förslaget. Flertalet av de svenska önskemålen om ändringar i akt och bilaga har också tagits om hand, även om vissa otydligheter kvarstår främst kring implementering och genomförande. Transportstyrelsen delar fortsatt sektorns uppfattning att OSDM bör inkluderas i förslaget.

Kommissionen har kommit in med en sen version av förslaget. Däri finns nya och ändrade lydelse där ERA tillskrivits befogenheter att genomföra överprövningar på eget initiativ samt medgetts vidta kraftigt negativa åtgärder. Transportstyrelsen finner vid en inledande översiktlig läsning att dessa förslag ter sig sakna laga stöd och i vissa fall att det saknas fog för de aktuella åtgärderna.

Handlingslinje

- 13 **SE kan** framföra att OSDM-standarden för biljetthantering ska refereras via bilagorna B.5 och B.13, eller åtminstone att regelverket utformas så att användande av OSDM inte omöjliggörs.
- 14 **SE kan** motsätta sig att ERA ska allokera platskoder eftersom det saknas lagstöd och gör processen onödigt komplicerad.
- 15 **SE kan** framföra att tidsramar för implementering behöver ses över, men att vi i dagsläget saknar ett konkret förslag. Med nuvarande lydelse uppfattar vi att rapporteringsskyldigheter kring implementeringsstatus och planer ligger efter det faktiska genomförandet, artikel 18 bör utgå om inte övriga genomförandetider justeras.

- 16 **SE kan** ställa frågor om på vilka grunder kommissionen tilldelat ERA befogenheter att genomföra överprövningar av gjorda egenbedömningar samt därtill medgett ERA rätt att upphäva eller ta bort telematikapplikationen från listan.
- 17 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Ordföranden inledde diskussionen med att notera att flera medlemsstater deltog i ett tidigare möte om ERAs rapport om OSDM, det system som utvecklats av sektorn för internationell biljettförsäljning. Diskussionerna har pågått länge kring om systemet ska inkluderas i TSD och om det är förenligt med EUs konkurrenslagstiftning. Även om OSDM är en standard kan den påverka dominanta aktörers marknadsställning, vilket gör att det är avgörande att den inte strider mot konkurrensregler. Det har även framkommit risker att OSDM inte inkluderar hela utbudet, vilket innebär att förbättringar behövs för att säkerställa att systemet är förenligt med konkurrenslagstiftning. Ordföranden klargjorde att om OSDM är förenligt med konkurrenslagstiftningen, skulle kommissionen inte ha något emot dess användning. Det finns lösningar i OSDM för dynamisk data som kan vara användbara att integrera i bilagorna, förutsatt att konkurrensfrågor hanteras. Detta arbete måste också vara i linje med liknande lösningar inom andra trafikslag i EU.

ERA presenterade sitt uppdrag från kommissionen att ta fram en fördjupad analys av telematikspecifikationerna. Analysen är uppdelad i fyra områden, inkluderat tidsfrister och påverkan på intressenter. Arbetet startar i november och planeras att rapporteras i maj 2025.

Kommissionen presenterade övergripande artiklarna i det aktuella förslaget och de mottagna kommentarerna. De förtydligade att datadelning är kärnan i arbetet och betonade att artiklarna 4–6 reglerar dataåteranvändning, transparens för resedata och tillgängligheten via NAP i NeTEx-format. De uttryckte att även om OSDM kan vara en del av lösningen, krävs ytterligare anpassningar för att säkerställa datatillgång och marknadsöppning.

En MS nämnde att de observerat sektorns kommentarer och att de stöder dessa. De håller på att analysera om de svar som givits av kommissionen är tillfredsställande. Dock uttryckte de oro över att kostnaderna för systemet kommer att öka med den ökande komplexiteten i TSD Telematik. Denna MS påpekade att specifika krav på minsta anslutningstid nämns i

diskussionerna, men de har inte kunnat hitta detta krav i TAP TSD. De bad om klargöranden kring detta.

En annan MS uttryckte sitt stöd för tidigare talare och framhöll vikten av att ta hänsyn till sektorns kommentarer och överväga ändringar som krävs. De meddelade också att de planerar att inkomma med ytterligare skriftliga kommentarer för att fördjupa diskussionerna.

En MS tackade kommissionen för att de har tagit medlemsstaternas behov av mer tid i beaktande, även om processen går långsamt ur kommissionens perspektiv. De uttryckte oro över de stora kostnader som kan uppstå om implementeringen går för snabbt. De pekade på att de kostnader som hittills uppskattats för RU är svåra att beräkna, och det är skattepengar som står på spel. De framhöll att detta är en utmaning som de flesta medlemsstater delar, eftersom de måste kunna motivera tillkommande kostnader inför både politiker och allmänhet. De betonade också behovet av att se över implementeringsdeadlines och potentiellt senarelägga rapporteringskrav.

Kommissionen svarade att slutliga deadlines fastställs vid röstningen, men påminde samtidigt om trycket från hierarkin och passagerarna. Vi måste få en lösning på plats så snart som möjligt.

En stor MS påpekade att det finns stora ändringar i den nya versionen av förslaget och betonade behovet av mer tid för att experter ska kunna analysera ändringarna och inkomma med välgrundade kommentarer. De lyfte också vikten av mötet om OSDM och framhöll att frågan är viktig både för dem och för andra medlemsstater. De noterade att det finns tydliga motsättningar i diskussionerna, där två läger verkar ha grävt ned sig. De nämnde också kommentarer från DG COMP som framhåller att dominanta aktörer kan utgöra ett hinder och betonade att tekniska och kommersiella villkor inte bör blandas samman. De efterfrågade tydligare kopplingar mellan TSD Telematik och de nya reglerna i ”single booking och ticketing regulation”.

Kommissionen hänvisade till svaret på sektorns brev och MS frågor genom att förklara pågående arbete med att tydliggöra och implementera regleringar. De påminde om att sektorn har möjlighet att delta i bilaterala samtal för att ge konkreta förslag. De framhöll också behovet av en framtida standardisering för bokningsgränssnitt via CEN/CENELEC och betonade att sektorns engagemang i dessa processer är avgörande.

En MS lyfte problem kopplat till RailNetEurope (RNE), där det framkommit klagomål om höga avgifter för tjänster.

Kommissionen förklarade att RNE ägs av infrastrukturförvaltarna och klargjorde att kostnader för gemensamma IT-verktyg, inklusive telematik, ska vara relevanta och rimliga. De nämnde att man mottagit klagomål, bland annat från hamnar, och att dessa frågor diskuterats med RNE. Om kostnader anses orimliga kan de bestridas. Vidare betonades vikten av att separera kommersiella aspekter från tekniska regleringar och hänvisade till tidigare diskussioner under RISC-mötet, där en pyramidmodell presenterades för att illustrera vad som regleras idag. Det framhölls att standardisering måste ske genom öppna processer, exempelvis via CEN, för att överensstämja med konkurrenslagstiftningen enligt artikel 101 i fördraget. Dokument från UIC kan därför inte användas som referens i TSD. Kommissionen betonade att framtida standarder, exempelvis från COROM-projektet, måste baseras på sektorns årliga engagemang och resultera i en EN-standard. I nuläget saknas dock underlag för att gå längre än tillgänglighetskontroller.

ERA påpekade att kravet på minsta anslutningstid mellan transporttjänster redan finns i regelverket, men att det nya förslaget tydliggör ansvaret för att specificera denna tid.

Ordföranden varnade för att vissa specifikationer kan skapa konkurrensproblem om de ses som överenskommelser mellan marknadsaktörer, även om de inte är förbjudna. Därför bör inte privata dokument, som UIC-leaflets, inkluderas i TSD.

Kommissionen tog upp tidsplaner och implementeringsfrågor, där det framgick att implementeringen redan är pågående och att det finns finansiering tillgänglig via exempelvis CEF. Vidare betonades att ERA övervakar implementeringen av befintliga TSD och publicerar årliga rapporter om framstegen, baserat på data från sektorn. Dessa rapporter finns tillgängliga på CIRCABC och ERAs hemsida. Kommissionen noterade också att förhandlingar om kapacitetsförordningen pågår, med deadlines runt 2030, vilket påverkar tidsramarna för implementering av nya regleringar. De framhöll att realistiska deadlines måste beakta framtida arbete med marknadsaspekter och biljetthantering samt att detaljer senare kan behöva kompletteras i TSD. Det klargjordes även att den föreslagna akten måste antas senast under första halvan av 2025, i linje med kraven i förordningen om järnvägspassagerares rättigheter (PRR).

En MS uttryckte sitt stöd för de tidigare nämnda synpunkterna om komplexiteten i förhållande till kapacitetsförordningen och RNEs roll. De

framhöll att de många ändringarna i TSD innebär att det krävs tid för att granska förslagen. De påpekade även att flera gränssnitt påverkar driften och att de måste säkerställa stabila och fungerande system innan ändringar implementeras.

En stor MS förklarade att de har en granskningsreservation för version 6 av TSD:n. De betonade att sektorns kommentarer måste tas i beaktande, och de tackade ERA för att ha påbörjat arbetet med en konsekvensanalys.

SE tackade för förtydligandena från DG COMP och betonade att vi har fortsatta reservationer kring att inte inkludera OSDM i de tekniska dokumenten B5 och B13, även om vi valde att inte utveckla dessa just nu. SE nämnde att våra kommentarer kring artikel 10 inte heller är ett nytt ämne, vi är fortsatt emot att ERA allokerar platskoder eftersom det saknas lagstöd för detta i ERA-förordningen. SE anser också att den föreslagna processen är onödigt komplicerad. Gällande deadlines efterfrågade SE att dessa ses över. Vi förstår det som att rapporteringsskyldigheten kommer efter nuvarande implementeringstider, därför borde art. 18 tas bort om deadlines inte revideras.

En MS uttryckte uppskattning för mötet om OSDM och gav positiv återkoppling. De tackade också för ändringar i artikeln om ”train ready messages”. De nämnde att de skickat konkreta textförslag och att dessa accepterats, de föreslog att man gör samma för OSDM vs NeTEx, att komma med konkreta förslag. Det är sant att inte OSDM löser allt, men det gör inte heller NeTEx. Det viktiga bör vara försöka hitta en lösning snarare än att kasta ut befintliga system. De lyfte även kostnader för RNE, där IM förser dem med data gratis, men att medlemsavgifterna är höga. De påpekade vikten av transparens i kostnadsfrågan.

Kommissionen motsätter sig synen att sektorn inte fått tillträde till utvecklingen, men det finns heller inget övergripande skäl att alltid finna konsensus. Utveckling av vissa områden måste leda till ett resultat och nå målen, vilket inte utesluter en balanserad lösning där man faktiskt beaktat kostnadseffekterna.

Josef Doppelbauer påpekade att de haft diskussion med sektorn i många år, och positionen hos kommissionen och ERA har varit konsistent under åren. De ser inga problem med OSDM så länge den överensstämmer med TSD. Om det saknas delar i TSD kan vi lägga till det i det berömda tekniska dokumentet B5. Gällande ”CERs ticketing roadmap”, allt som implementeras måste överensstämma med konkurrensregler och PRR. Han

ansåg att man kommit långt med förslaget. Det enda sättet att minska kostnader är att implementera på gemensamt sätt utifrån EN-standarder.

Kommissionen upprepade vad som sades vid mötet igår, att tillgänglighetskontroll, reservation och bokning är det enda som ingår i TSD. Det behövs ett format, flexibiliteten i MMTIS hjälper inte järnvägssektorn. Artikel 5 säger ”at least NeTEx”. De har också hört att NeTEx inte heller löser allt, vilket är sant. Det är därför man begränsar sig till tillgänglighetskontroll och reservation, det behövs mer standardisering av boknings-API. Och rätt kanal för att undvika konkurrensproblemen är gå via CEN. Framtida utveckling bortom B5 är under CEN och COROM-projektet. De tror att OSDM kan användas i framtiden genom standarden. De säger inte heller att OSDM inte kan användas idag. Rapporten är tänkt att upplysa nationella konkurrensmyndigheter om problemen. Att rapporten inte är relevant håller de inte med om. Rapporten finns publicerad på hemsidan för användning av konkurrensmyndigheter, tillsynsmyndighet för PRR etc. Gällande art. 10 och allokering av platskoder i art. 23 i ERA-förordningen så anser kommissionen att det finns stöd.

SE kommenterade att även problem med lagstöd för art. 19 och ERAs mandat att rätta självbedömning och att man ger kommissionen möjlighet att överpröva. Vi förstår dilemmat med självbedömning, men vi borde hitta annat sätt att lösa problemet, t.ex. genom att använda WP eller arbetsgrupp för inkorrekt hantering. Istället för lösningen i art. 19 där ni avslår och tar bort från listan, vilket är ett beslut där ni saknar stöd. Återkommer kring detta och hitta alternativt förslag för att lösa dilemmat.

Kommissionen betonade att trots sektorns engagemang i utvecklingen under många år kvarstår behovet av att nå en långsiktig balans mellan kostnader och nyttan för sektorn. Kostnadsfrågor måste adresseras, men de ser det också som viktigt att förslaget adderar värde. De uttryckte att deras arbete med sektorn fortsätter och att konstruktiva förslag från MS integreras när det är möjligt.

6.10 TSI CCS

6.10.1 Latest developments, including inclusion of three new subsets and National Implementation Plans – presentation by the Commission(P)

Dokument

- *Item 10.1 - CCS TSI 2024 amendment for RISC103 MS_update*



Bakgrund

Statusuppdatering från kommissionen om arbetet med saknade ”Subsets” i TSD Trafikstyrning och signalering (TSD CCS). Sannolikt blir det även en diskussion kring FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) och möjligheterna att använda FRMCS tillsammans med befintlig ETCS Baseline 3-utrustning.

Tillägg A till 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 senare skulle återkomma till kommittén för att inkludera dessa i TSD CCS.

Vid den kommande ändringen avser kommissionen att lägga till testfall för ATO SS-151 och ETCS SS-076, samt beskrivning av ”reduced envelopes” i SS-153. Samtidigt görs även mindre ändringar av felaktigheter, bl.a. justera skrivningar av övergångsbestämmelser, tidsramar för felrättningar, omfattning av aktiviteter i punkt 7.4.1 i förhållande till driftsregler, samt redaktionella felaktigheter.

Artikel 5.4 i TSD CCS anger att MS ska anmäla sina nationella genomförandeplaner för ERTMS till kommissionen och ERA senast den 15 juni 2024. SE skickade något försenat in planen i början på oktober, se bilaga.

Handlingslinje

18 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Anm. i den reviderade agendan har de tidigare agendapunkterna 10.1 och 10.2 slagits samman och en ny punkt om ERAs tekniska utlåtande kring kompatibilitet mellan ETCS Baseline 3 och FRMCS har tillkommit som agendapunkt 10.2.

Kommissionen presenterade ändringar som ingår i den kommande revideringen av TSD CCS, vilka ändringsbegäran (CR) som är klara och de CR där arbete kvarstår, se presentationen. Tidsplanen är att ERAs rekommendation inkl. alla Subsets är klar till december 2024, externremiss under januari-februari 2025, slutliga diskussioner vid RISC i februari och röstning via skriftligt förfarande under Q2 2025 alternativt vid ett RISC-möte.

En stor MS lyfte ett ärende om att CR649 saknades i presentationen.

En MS ifrågasatte CR647 och menade att det inte finns någon grund för förslaget om harmonisering av ERTMS genom Trackside approval och föreslog att det istället borde rikriktas via systemspelaren.

SE framförde att vi har en pågående diskussion kring CR696 med vår sektor och önskade inkomma med skriftliga kommentarer senare.

En MS hade en fråga om ändring CR1287, där det påpekades att om föraren i ett nationellt läge väljer att använda ETCS, men där infrastrukturen inte stödjer det, kan detta skapa en säkerhetsrisk eftersom tåget inte skulle läsa de nationella baliserna.

Kommissionen svarade på MS kommentarer. Angående CR647 konstaterades att den nuvarande texten är redo och har tidigare röstats. De förklarade att den hanterar projekteringsregler som redan är krav och att de inte ville lägga till några nya krav, utan snarare förenkla processen för att ERA enbart ska kontrollera om det finns exporterade villkor. Vidare konstaterade kommissionen att de gärna tar emot kommentarer kring CR696 från SE.

Det blev även frågor kring CR697 och kommissionen planerar att ta upp CR697 senare, men att den inte hade diskuterats än.

ERA förklarade att CR649 inkluderade text från SS153 och eventuellt andra delar kopplade till ATO. Den stora MS:en önskade få en bekräftelse på att den skulle inkluderas, vilket ERA bekräftade. Presentationen kommer att uppdateras för att klargöra att texten är klar hos ERA, men ännu inte diskuterats.

Diskussionen fortsatte med ett förtydligande från kommissionen om att de inte ville införa några nya ändringar i BL4, utan endast göra förtydliganden och hantera Subsets. Kommissionen förklarade också att de inte ville öppna upp för nya ändringar genom att ta upp frågan om CR1287, utan att hantera det som en del av den normala hanteringen av CR.

När det gällde CR643, där MS tidigare hade föreslagit att specialfordon skulle undantas från ETCS, diskuterade man hur texten kunde förtydligas för att undvika tvetydigheter. Kommissionen och ERA betonade att tillverkarna av specialfordon måste vidta åtgärder för att standardisera installationen av ETCS, för att minska kostnaderna. En kommentar handlade om bristen på standardisering hos ETCS-leverantörer och Josef Doppelbauer påpekade att det fanns två relaterade problem: standardiseringen av ETCS-funktionaliteten och behovet av att förenkla ETCS-installationen för specialfordon för att minska kostnaderna.

Diskussionen avslutades med frågor om processen för felrättningar och hur infrastrukturförvaltare ska reagera på ändringar. Kommissionen förtydligade att IM har 12 månader efter ikraftträdande av TSD att genomföra åtgärder, men eftersom analysen över bakåtkompatibilitet (BCA) inte hade slutförts i tid, skulle tidsramarna relatera till antingen TSDs ikraftträdande eller BCA, beroende på vilket som inträffade senare. En MS efterfrågade information om när frågeformulären från ERA skulle skickas ut, vilket kommissionen bekräftade skulle ske efter att BCA var publicerat, planerat att vara klart innan sommaren 2025.

Avslutningsvis diskuterades tidsplanen för röstning, där en MS uttryckte en preferens för att rösta vid RISC-mötet istället för skriftligen.

Kommissionen gick vidare i presentationen gällande NIP (National Implementation Plans), bl.a. status för inskickande där några fortfarande saknas.

Berörda MS informerade att de var i olika stadier av att färdigställa sina planer. EE, EL och IT förväntade att deras NIP skulle vara klara inom slutet av året.

Kommissionen uttryckte uppskattning för kvaliteten på BEs NIP och presenterade vidare sin första analys av de inskickade planerna, med styrkor, svagheter och utmaningar, se presentation.

MS visar i allt högre grad engagemang för att implementera ERTMS. De uppsatta målen verkar vara realistiska och det finns en tydlig vilja att gå

utöver de minimikrav som ställs inom ramen för TEN-T-nätverket. Det finns dock fortfarande utmaningar, särskilt när det gäller finansiering i vissa medlemsländer.

För att säkerställa en framgångsrik utbyggnad av ERTMS i Europa behöver medlemsländerna stärka sina NIP:er genom att öka samrådet med berörda parter, ta hänsyn till gränsöverskridande aspekter, tydliggöra planerna för tågbasead utrustning, diversifiera finansieringskällorna och utveckla mer detaljerade planer för ATO och FRMCS.

Det finns en risk att utbyggnaden av ERTMS kommer att försenas om inte åtgärder vidtas för att öka antalet kontrakt, snabba upp utbyggnadstakten och minska de långsiktiga underhållskostnaderna. Det är viktigt att medlemsländerna tar dessa utmaningar på allvar och vidtar nödvändiga åtgärder för att säkerställa en framgångsrik implementering av ERTMS.

Kommissionen kommer att slutföra sin analys av genomförandeplaner senast i slutet av 2024. Resultaten av denna analys kommer att delas med MS. Under första och andra kvartalet 2025 kommer den europeiska ERTMS-koordinatören att ta fram en arbetsplan för att samordna utbyggnaden av ERTMS i Europa. I slutet av 2025 planerar kommissionen att anta en europeisk implementeringsplan för ERTMS i form av en genomförandeakt under TEN-T.

Kommissionen gick sedan vidare med status för FRMCS (Future Railway Mobile Communication System). Arbetet med specifikationerna pågår för fullt inom både ERA och ETSI. Funktionerna i FRMCS är redo, man vet "vad" men inte "hur".

EECT har fått in över 2000 kommentarer till specifikationerna, vilket kräver noggrann utvärdering. ETSI:s arbete har försenats på grund av olika beroenden. De skulle varit klara Q1 2025, nu planeras för Q4 2025. I princip är de klara Q2 2025, men det är en sex månaders konsultation med nationella standardiseringsorgan, så det går att använda dessa specifikationer i slutet av Q2 2025. ERA planerar att publicera ett teknisk utlåtande (TO) av FRMCS v2 senast i slutet av 2024.

Nästa steg är att starta testning och validering, stänga öppna punkter från ERAs TO, och säkerställa att FRMCS V3 är redo för TSD CCS-revidering 2027. Inte bara att specifikationerna finns framme i tid, utan testade och validerade. All funktionalitet finns redan beskriven i SRS. Funktioner kan begränsas utifrån behoven, men det ska vara enkelt att uppgradera när ytterligare funktioner tillkommer.

EU-Rail har inrättat en arbetsgrupp för att koordinera implementeringen av FRMCS. Arbetsgruppen kommer att arbeta på liknande sätt som det europeiska programmet för utrullning av digitala automatkoppel (EDDP).

Arbetsgruppens uppgift är att bl.a. att - kartlägga den nuvarande situationen för järnvägskommunikation i Europa, -beräkna kapacitetsbehov, finansiella aspekter och regulatoriska ramar, -gränsöverskridande frågor och koordinering, -riskbedömning och beroenden samt ta fram rekommendationer för hur man kan migrera från befintliga system till FRMCS. Arbetsgruppen kommer att arbeta fram till slutet av 2027, med delrapporter varje år.

En MS beskrev de utmaningar som finns med genomförandet av ERTMS utifrån TEN-T-förordningen, där tre olika implementeringsdatum är satta mellan 2030 och 2050. Det konstaterades att FRMCS måste införas, vilket medför ekonomiska konsekvenser både för infrastruktur och ombordutrustning. Av presentationen om genomförandeplaner framgår, med ett undantag, en tydlig geografisk uppdelning inom EU. De gör vad de kan, men det är inte enkelt att ta fram en NIP som är i linje med EU-kraven. EU-koordinatorsplan väntas vara klar 2025, men de uttryckte viss pessimism kring genomförandet.

En representant framhöll vikten av att minska kostnaderna för FRMCS och föreslog att kommersiella mobilnät ska kunna användas tillsammans med dedikerade nät för att undvika alltför höga kostnader.

Ordföranden påpekade att möjligheten att använda kommersiella nät är intressant för flera länder. Övergången till FRMCS är nödvändig, inte enbart för järnvägens skull, utan för att GSM-R är en föråldrad teknik som fasas ut. För att kunna upprätthålla GSM-R fram till 2035 krävs ett koordinerat genomförande av FRMCS, trots förseningar från UIC. Ordföranden betonade att det är normalt att planer för både ATO och FRMCS är rudimentära i nuläget, men att de måste utvecklas framöver.

En representant uttryckte oro över kostnadsökningarna för ERTMS och berättade att nya systemversioner medför särskilt höga kostnader för godstransporter. De ser kostnadsökningar på cirka 1,5 miljarder € till 2030 och efterlyste strategier för kostnadsminskning. Utifrån detta måste reviderade tidsplaner beaktas, 2030 är inte längre aktuellt men målet är att kunna behålla 2040, även om det kan bli aktuellt att förlänga ytterligare.

En MS beskrev svårigheter med GSM-R i kombination med ETCS och noterade att många stopp inträffar på hårt trafikerade linjer. Detta skapar

problem på huvudlinjer och de uttryckte oro över att leverantörerna kanske inte är redo för ETCS-drift på linjer med hög belastning, samt långsiktiga underhållsutmaningar för ombordsystem.

Ordföranden underströk vikten av fortsatt uppföljning och att lärdomarna från dessa frågor bör delas bredare i framtiden.

Kommissionen kommenterade att de inte förväntar sig fullständiga planer för ATO och FRMCS ännu, även om några NIP redan innehåller detaljer om ATO. Syftet är att öka medvetenheten om de kommande utmaningarna. De betonade att implementeringen av ETCS är ett stort projekt med många utmaningar som kräver gemensamma lösningar. Erfarenheter från tidiga implementerare har varit till hjälp för andra länders implementeringsprocesser. TEN-T-deadlines ses som en drivkraft och kommissionen kommer att följa upp att dessa tidsfrister nås. ERTMS-koordinatören planerar att besöka medlemsstaterna för att diskutera NIP och gränssnitt mellan olika NIP i detalj, i syfte att uppnå bättre sammanhållning.

Kommissionen bekräftade att de är medvetna om kostnadsutmaningarna för FRMCS och planerar att dela ett utkast till rapport om ETCS-kostnader där kommentarer är välkomna. De ser fram emot att inkludera förslag i presentationen om kostnader som planeras till RISC i februari. Vad gäller möjligheten att använda kommersiella mobiloperatörer för FRMCS, framhöll kommissionen att det är ett ständigt undersökt alternativ, även om det finns flera sätt att minska kostnaderna. Återanvändning av GSM-R-master eller andra operatörers master är ett alternativ som kan matcha olika behov hos infrastrukturförvaltare i EU.

Kommissionen avslutade med att adressera problematiken kring oönskade stopp för ERTMS och underhåll av OBU (ombordutrustning) och noterade att en uppdatering av den nuvarande kostnadsrapporten kan bli aktuell beroende på ny information.

6.10.2 ERA Technical opinion on compatibility of ETCS baseline 3 with FRMCS – presentation by the Agency(P)

Dokument

- *Item 10.2 - ETCS FRMCS Compatibility*



Bakgrund

Anm. i den reviderade agendan har de tidigare agendapunkterna 10.1 och 10.2 slagits samman och en ny punkt om ERAs tekniska utlåtande kring kompatibilitet mellan ETCS Baseline 3 och FRMCS har tillkommit som agendapunkt 10.2.

Handlingslinje

19 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA presenterade sin analys om kompatibilitet mellan FRMCS och ETCS Baseline 3 som levererats till kommissionen i oktober, se presentation.

Systemversion 3 av ETCS är redo för FRMCS, men CTO Council uppmanade ERA att titta på alternativa lösningar. 2023-versionen av TSD CCS inkluderar gränssnittet mot FRMCS, medan själva FRMCS blir tillgängligt först 2027. Därefter kommer det ske en gradvis övergång till FRMCS under 5-10 år. ETCS är redo för FRMCS, CR1359 ingår i CCS2023. Det finns även en övergångsregim för att balansera kostnader. Tidigast 5 år för att stänga av GSM-R efter CCS2027.

CTO Council föreslog två alternativa lösningar

Koncept 1 – Baseline Light: Detta koncept bygger på att utöka den befintliga ETCS BL3MR2 med en enda ändringsbegäran CR1359 för att möjliggöra kommunikation med FRMCS. Det innebär att man inte implementerar andra förändringar eller förbättringar som föreslagits för BL4.

Koncept 2 – adapterlösning: Detta koncept föreslår att man använder en adapter för att koppla samman ETCS och FRMCS. Detta alternativ har redan 2019 analyserats inom ramen för CR1359 och förkastats av CTO Council på grund av tekniska och ekonomiska hinder.

Ett tredje förslag skickades direkt till ERAs direktör, därför inkluderades även detta i rapporten. Koncept 3 – FRMCS+2G: Här föreslås en lösning där man kombinerar FRMCS med befintlig 2G-teknik på marksidan. Detta koncept har inte utvärderats lika ingående och en enkät har skickats ut till telekomindustrin och vissa medlemsstater för att bedöma dess ekonomiska genomförbarhet.

ERA beskrev sedan arbetsmetodiken och slutsatser. ERA menar att alla tre koncept endast är presenterade på en övergripande nivå, utan detaljerade tekniska lösningar eller djupgående analyser. Det innebär att det skulle krävas ytterligare 1-2 år för att utveckla fullständiga specifikationer för något av

koncepten. För koncept 1 och 2 har ERA:s tekniska experter identifierat flera säkerhets-, kostnads- och ergonomiska problem. Att enbart implementera CR1359 ovanpå BL3-specifikationerna bedöms dock som tekniskt möjligt. Men utvärderingen har visat att det finns betydande motstånd mot denna lösning. Både diskussioner om nationella tekniska regler och individuella ekonomiska bedömningar pekar på att en lösning som endast bygger på CR 1359 inte kommer att räcka för att fungera på de olika nätverken. Det finns en hög risk att MS eller infrastrukturförvaltare kommer att kräva ytterligare förändringar utöver CR 1359, vilket kan leda till en ytterligare fragmentering av ETCS-systemet. Detta skulle i sin tur kunna försvåra gränsöverskridande trafik och skapa en situation där det finns många olika versioner av ETCS. ERA varnar för att en sådan fragmentering kan leda till säkerhets- och driftskompatibilitetsproblem. Varje medlemsland eller nätverk skulle behöva utveckla sin egen version av ETCS, vilket skulle kräva nya certifieringar och godkännanden.

Enkät svar från industrin och medlemsstater visar på ett begränsat intresse för att utveckla eller investera i koncept 3.

Kommissionen uttryckte oro över ökande kostnader för ERTMS utifrån nationella sär lösningar. De anser att det är nödvändigt att standardisera för att undvika dyra och fragmenterade system.

En MS noterade behovet av att se skillnad mellan olika lösningsförslag och uttryckte stöd för ett mer moget "BL Light"-koncept som ansågs enklare att införa än en fullständig BL4-lösning. De betonade också att övergången till FRMCS är osäker då specifikationerna väntas först 2027, vilket fördröjer produktutvecklingen och försvårar upphandlingen.

En MS påpekade att kostnaderna för godkännandeprocesser är stora och behöver minskas.

Ordföranden svarade att en lösning som genererar fler nationella regler inte är acceptabel då det motverkar EU:s mål om driftskompatibilitet och enhetliga system. Han efterlyste därför en pragmatisk lösning och uppmuntrade fortsatta diskussioner kring godkännandeförfaranden för att hålla nere kostnader.

Kommissionen återkom till frågan om migrering och ifrågasatte signalindustrins påstående om att utrullningen av FRMCS-färdiga produkter måste vänta tills 2029. Det är bara en ursäkt från industrin att man måste avvakta FRMCS-specifikationerna innan man kan bygga sin produkt. De menade att industrin gömmer sig bakom FRMCS-utvecklingen. Frågan till

industrin är varför man inte utvecklar produkter för BL4? ERA måste lämna en rapport till kommissionen om tillgång till ETCS och FRMCS-produkter och industrin har redan fått ut enkäter. Han inser dock att det kan bli en ensidig rapport som säger att industrin inte vill dela med sig av status. Utifrån en specifikationssynpunkt förväntar de sig att produkter ska finnas 2027 med ett standardgränssnitt mellan fordon och ETCS-ombord för att förenkla installation så långt som möjligt. De ifrågasatte industrins tillvägagångssätt.

Ytterligare en MS stöttade tidigare talare och underströk att "BL Light"-lösningen är det mest kostnadseffektiva sättet att rulla ut systemet.

En MS meddelade att de kommer att analysera TO när den blir tillgänglig. Som en tidig implementerare av ETCS har de fått många erfarenheter. De ser kompatibilitet mellan FRMCS och BL3 som en nyckel. Det är en utmanande tidplan för migrering, fem år kommer inte att vara tillräckligt för migrering till BL4. Nuvarande tidsramar gör att sektorn avvaktar för att undvika BL3-installation i avvaktan på BL4. De ser stora risker med migreringen som kan minska både säkerhet och driftskompatibilitet.

Gällande tredje punkten på sida 13, konkreta priser för verkliga produkter; Det sades att övergången från BL2 till BL3 skulle vara en ren mjukvaruändring, så de litar inte längre på industrin.

ERA tillade att BL3 och FRMCS är tekniskt möjliga men att det krävs tydlig vägledning för att säkerställa kompatibilitet.

Ordföranden föreslog att ett expertmöte kunde behövas för att undersöka om det finns luckor i analysen och för att samordna en pragmatisk lösning, vilket välkomnades av flera MS. (*Anm. mötet är 9:30-15:30 den 18 december*)

En deltagare tackade för förtydliganden och TO, det visar vad som är möjligt och inte. Men samtidigt blir de förvirrade, det är inte så lätt att förstå alla element och villkor som samverkar. Som tidiga implementerare av ETCS har de över 2000 fordon ETCS-utrustade, det är inte lätt att migrera dessa.

En MS menade att detta visar på vikten att vara försiktig med att lägga till nya funktioner som gör att man måste ta fordon ur drift. Vi måste ha stabila system, det finns problem med ETCS som gemensamt system för hela EU.

Kommissionen konstaterade att nya funktioner kostar. I tabellen på sidan 11 i presentationen, är allt som är grönmarkerat funktioner som efterfrågades. Allt grönt var topprioriterade behov för driften. De hoppas kunna sänka kostnader genom gemensamma gränssnitt, så att det blir snabbt att installera

och godkänna. ERA tittar på att effektivisera godkännandeprocessen baserat på bra dokumenterade ansökningar. De hör att övergången från BL3 till BL4 i princip är en mjukvaruändring, och därmed kan kostnader hållas nere.

En MS konstaterade att alla som nu installerar BL3 OBU vill skydda sina investeringar så att de inte måste uppgradera till BL4. Till nästa RISC kan de presentera hur många fordon med BL3 som kommer att levereras 2032-33.

Ordförande konstaterade att TSD CCS 2023 inte bara ramlade ner på industrin utan diskussion. Beslutet att gå mot BL4 togs 2019 av industrin. Det är olyckligt att industrin vaknade upp dagen efter nya TSD:n trädde i kraft. Om vi kan göra saker för att förenkla så är de så klart med på att implementera dessa. Men hittills har de inte sett detta. Om vi fortsätter diskussionen kommer det att ta flera år att hitta en lösning.

6.11 EC request to ERA on the revision of TSIs: next steps - presentation by the Agency ^(P)

Dokument

- *EC request – Letter*



EC request - Letter.pdf

- *EC request - Explanatory Note-Priorities guiding the EC request*



EC request - Explanatory Note-Pr

- *EC request - Multi-annual TSI revision framework List and description of actions*



Microsoft Excel-kalkylblad

Bakgrund

Information från ERA om det fortsatta arbetet utifrån det nya TSD-mandatet. Mandat för framtida revidering av TSD som diskuterades vid RISC-mötet i juni överlämnades i slutet av augusti till ERA, se bilagor.

Innehållet i det nya ”TSD-mandatet” utgår bl.a. från politiska prioriteringar, framtida utvecklingsområden identifierade i TSD2023, befintliga ändringsbegäran (CR) i ClearQuest, kvarvarande delar från 2020-mandatet (t.ex. DAC och FRMCS, önskemål från sektorn och NSA, harmonisering av befintliga nationella regler), stängning av öppna punkter och input från Europe’s Rail ”Standardisation and TSI Input Plan” (STIP).

Mandatet är flerårigt och innehåller ett åttiotal utvecklingsområden. Ändringar har delats in i leveranstider via ERA rekommendationer antingen i ”slutet av 2026”, ”slutet av 2028”, ”2027-2030” eller ”efter 2030”.

Kommissionen har bl.a. bett ERA ta fram en arbetsplan för att uppfylla de begärda leveranstiderna för rekommendationerna; planen bör inkludera alla punkter i begäran, viktiga milstolpar och leveranser, samt ta hänsyn till extern input. ERA ska också ägna särskild uppmärksamhet åt att identifiera lösningar som bidrar till att minska kostnaderna för industrin och de sökande, förenkling av tillståndsprocessen och den övergripande konkurrenskraften på den europeiska järnvägsmarknaden. Man pekar även på vikten av en gedigen kostnads-nyttoanalys samt regelbunden återrapportering till RISC.

Handlingslinje

20 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA har påbörjat arbetet med att uppfylla kommissionens begäran om att revidera TSD. ERA har den 21 augusti 2024 fått ett brev från Magda Kopczyńska till Josef Doppelbauer om att skapa ett arbetsprogram för rekommendationerna. Detta program ska inkludera alla delar av förfrågan, milstolpar och leveranser samt beakta externa bidrag.

För att effektivisera arbetet har ERA etablerat flera arbetsgrupper och gränssnitt med andra EU-aktörer, inklusive EU-Rail. Utöver existerande arbetsgrupper (TWG) har man redan startat upp nya grupper; ”Ontology Change Control Management Board”, plattform-tåg-gränssnitt, redaktionell och konsolidering, buller, specialfordon och en task force för DMI. Ytterligare grupper för cybersäkerhet, ESC/RSC och hybrid tågdetektering är under utvärdering.

ERAs så kallade ”Tiger Team” möts var fjärde vecka för att säkerställa att arbetsgruppernas arbete följer tidsplanen och att gränssnitt hanteras korrekt. ERA förbereder även ett dokument för att övervaka aktiviteterna, med ett första utkast som väntas vara klart vid årets slut och som kommer att användas som grund för ERAs årliga rapportering till RISC i juni.

6.12 [topic moved to presentation under item 6]

6.13 Standardisation: amendment of the current mandate to - presentation by the Commission ^(D, P)

Dokument

- *Item 13 - Amendment to CENELEC mandate - draft regulation*
- *Item 13 - Amendment to CENELEC mandate - draft annex*
- *Item 13 - Amendment to CENELEC mandate*



Bakgrund

Kommissionen ansvarar för att förbereda och utarbeta standardiseringsförfrågningar (benämndes tidigare mandat) till de europeiska standardiseringsorganen.

Uppdatering från kommissionen om status för arbetet med att revidera nuvarande standardiseringsförfrågan från 2023, bl.a. avseende innehåll och tider för leverans av standarder.

Handlingslinje

21 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade innehållet i det uppdaterade mandatet, se presentation.

Genom tillämpning av harmoniserade standarder kan tillverkare utgå från att deras produkter och system uppfyller de väsentliga krav som ställs i TSD och driftskompatibilitetsdirektivet. För att säkerställa att direktivet förblir relevant och effektivt har kommissionen tidigare gett en standardiseringsförfrågan (M/591) till CEN/CENELEC.

Syftet med uppdateringen är att utveckla de europeiska standarderna i linje med de senaste tekniska framstegen och marknadskraven, bl.a. inkludera utfall från STIP, ny standard för energistyrningssystem, nya krav på hjulaxlar och boggier utifrån arbetet i ”JNS Broken Wheels”, anpassningen till den senaste versionen av standarden för elektrisk utrustning inom

järnvägsapplikationer, där man tagit hänsyn till nya säkerhetskrav. Målet är att standarderna fortsatt ska vara anpassade till den senaste tekniken, de ökande kraven inom järnvägssystemet och för att säkerställa högsta möjliga säkerhet.

För närvarande genomförs konsultationer med olika aktörer, bland annat Europeiska Standardiserings Organens experter och MS representanter via RISC. Nästa steg är att ett utkast presenteras för standardiseringskommittén. Efter detta kommer en formell antagningsprocess att inledas, som inkluderar offentliggörande, intern konsultation inom EU-kommissionen, en granskningsprocedur inom standardiseringskommittén (planerad till första kvartalet 2025) och slutligen publicering.

En stor MS framförde att de mottagit feedback från sektorn om att förlänga deadlines för standarder. Sektorn är osäker på om deras kommentarer har beaktats och undrar när de kan förvänta sig återkoppling. Representanten bad ERA att utveckla detta.

En annan stor MS påpekade att vissa tidsfrister i utkastet redan har passerats, stämmer detta eller behöver dessas justeras när mandatet antas?

Kommissionen förtydligade att mandatet är en uppdatering av det befintliga, vilket innebär att det helt ersätter den tidigare bilagan. Vissa delar av arbetet har redan levererats och de deadlines som rör dessa ändras inte.

Kommissionen bekräftade att de har mottagit kommentarerna från sektorn och avser att diskutera dem vidare för att kunna tillgodose sektorns behov. Samtidigt behöver kraven på CEN/CENELEC vara rimliga för att möjliggöra genomförandet. Inga deadlines kommer att ändras för befintliga standarder i mandatet, om inte CEN/CENELEC uttryckligen begär det.

För de 20 nya standarderna finns det olika deadlines, och kommissionen förväntar sig att CEN/CENELEC återkommer om det finns behov av att revidera dessa deadlines. Kommissionen poängterade också att samarbetet med CEN/CENELEC har fungerat bra.

En MS undrade om ett reviderat förslag med uppdaterade deadlines, utifrån kommentarerna från CEN/CENELEC, kommer att publiceras innan mandatet antas? För att tydliggöra vilka deadlines som eventuellt har ändrats.

Ordföranden bekräftade att det är möjligt att dela ett reviderat förslag för information om det blir aktuellt. Om det skulle uppstå betydande problem med förslaget behöver dessa givetvis hanteras.

6.14 Notified Bodies

6.14.1 NB-Rail activities – presentation by NB-Rail ^(P)

Dokument

- *Item 14.1 - NB-Rail update for RISC103*



Bakgrund

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

Handlingslinje

22 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

NB-Rail presenterade deltagarstatistik för föregående möten, arbete med RFU-STR-022 om tester, sammanslagning av RFU-STR-036 (QMS of manufacturer or applicant) och RFU-STR-065 (QMS Approval) samt likrikta med NoBo Assessment Scheme V2. Diskussioner om hur NoBo ska hantera användningsvillkor och begränsningar i sina rapporter och certifikat, inklusive kopplingen till register och även diskussioner kring checklista för att säkerställa att deklARATIONEN som krävs enligt TSI ENE 6.2.4.1a är relevant för det aktuella projektet. Problem som tidigare lyfts kring saknad ackreditering eller erkännande för några anmälda organ kvarstår, likaså bristen på experter hos ackrediteringsorganen, se presentation.

6.14.2 Monitoring of notified bodies – presentation by the Agency ^(P)

Dokument

- *Item 14.2 - NoBo monitoring*



Bakgrund

ERA ska enligt artikel 34 i ERA-förordningen (2016/796) övervaka de anmälda organens verksamhet. Återrapportering från ERA om denna övervakning.

Handlingslinje

23 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA uppmärksammade deltagarna på att den nya bedömningsregimen, ERA Assessment Scheme 2.0, kommer att påverka anmälda organ i MS. Från och med den 31 december 2024 måste samtliga ackrediterade och erkända anmälda organ uppfylla kraven i den nya regimen. För närvarande finns det 41 NoBos som inte är uppdaterade i Nando-systemet för att visa att de uppfyller dessa krav. Om en NoBo inte har uppdaterat sin information i tid, kommer den anmälände myndigheten i aktuell MS att begära att NoBo tas bort från Nando.

Den 18 februari 2025 ordnar ERA en workshop i Bryssel (med möjlighet till digitalt deltagande). Workshopen fokuserar på erfarenhetsåterföring från övervakning av anmälda organen. Workshopen är öppen för sektorsorganisationer, ackrediterings- och erkännandeorgan, nationella säkerhetsmyndigheter, NB-Rail, kommissionen, OTIF-sekretariatet med flera.

En MS tog upp svårigheterna med att hinna återanmäla alla anmälda organ i tid, med hänvisning till att de nyligen informerats om kravet och att en audit är planerad först i februari nästa år. De undrade om det fanns möjlighet att förlänga tidsfristen för återanmälan?

ERA svarade att anmälda organ är ackrediterade enligt en resolution från European co-operation for Accreditation (EA), som är svår att frångå. ERA betonade att beslutet inte är deras, utan EAs, och att anmälda organ som inte är återanmälda inte kommer kunna utfärda certifikat under en tvåmånadersperiod tills de har genomgått återanmälan.

En representant informerade om att nästa möte med EAs generalförsamling är planerat till om två veckor och att en resolution har antagits baserat på ett brev från ERA.

Avslutningsvis tillade ERA att inbjudan till workshop ännu inte har skickats ut, men att den kommer att skickas antingen under innevarande vecka eller nästa vecka.

6.15 JNS procedure concerning crosswinds - presentation by the Agency ^(P)

Dokument

- *Item 15 - JNS Crosswind*

Bakgrund

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 olycka/händelsen” hade tagit fram lösningar för att hantera riskerna vidhöll Danmark behoven av särskilda tillstånd och åtgärder för att få genomföra aktuella transporter. Danmarks krav är dock inte förenligt med TSD Drift och trafikledning (TSD OPE) 2019/773, gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem (CSM SMS) 2018/762 och järnvägssäkerhetsdirektivet 2016/798.

Kommissionen arbetade därför under våren 2024 med ett förslag till genomförandeakt enligt vilken Danmark måste upphäva den aktuella regeln. Utifrån protester från Danmark och andra MS avbröts den skriftliga omröstningen till fördel för diskussioner under RISC#102. De ansåg bl.a. att risker med sidvindar inte var tillräckligt hanterade.

Vid RISC-mötet föreslog kommissionen vidare arbete på kort respektive medellång sikt. Det kortsiktiga arbetet (under 2024) är en JNS-procedur i snabbspår där förslag till regler på området tas fram och att ERA antar en utökad AMOC (”Acceptable Means Of Compliance”) om säkerhet för last kopplad till TSD OPE. På medellång sikt (Q2 2025) leverans av handlings-/implementeringsplan för sidvindar. Avsikten är att Danmark därmed ska upphäva de nationella reglerna.

JNS proceduren för sidvindar (”crosswinds”) startade i januari 2024. Utöver AMOC:en ovan förväntas arbetet även resultera i förslag till ändringar av TSD WAG kopplat till sidvindar och krav på låsanordning för king-pin. Det innebär i korthet krav på låskrafter för lastsäkringsanordningar på semitrailervagnar, samt att dessa lastsäkringsanordningar ska genomgå tester. Dessutom föreslås att låsanordningen blir en driftskompatibilitetskomponent.

Handlingslinje

24 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA presenterade bakgrunden till arbetet med riskkontrollåtgärder relaterade till sidvindar, som är en följd av olyckan som inträffade på Stora Bältbron 2 januari 2019. Starka sidovindar fick då en semitrailer på en godsvagn att rubbas ur sitt läge och kollidera med ett mötande passagerartåg och åtta personer avled till följd av kollisionen. Två år senare skedde en liknande incident på samma bro under samma vindmässiga förhållanden där en semi-trailer rubbades ur sitt läge.

Efter såväl en inledande brådskande JNS-process och därefter en normal procedur så fick sektorn i uppgift att omhänderta kvarvarande risker. Då de inte kunnat förevisa för NSA DK att detta gjorts införde NSA DK stränga nationella regler för semitrailers över bron vilket lett till att en förflyttning av gods från järnväg till väg har skett. I slutet av 2023 hade sektorn fortfarande inte startat upp något arbete för att omhänderta riskerna och därmed beslutade ERA för att starta upp en ny JNS NP Crosswinds med start i januari 2024. I juni 2024 uppmanade kommissionen ERA att svara på den av DK ställda CR 680 inom det pågående JNS NP Crosswinds-arbetet.

Den första delleveransen från JNS NP Crosswinds beslutades 14 nov efter att ha lämnats över 10 okt till TSD Drifts WP. Denna består av en ny bilaga till TSD Drifts AMOC för lastsäkring benämnt som ”AMOC for loading and securing of semi-trailers”. Nästa delleverans är det som tagits fram som svar på DK:s CR 680 och handlar om krav i TSD WAG på utrustning som säkrar semi-trailers på godsvagnar. Detta överlämnas till TSD WP 3 dec.

Det pågår just nu diskussioner mellan DG Move och NSA DK gällande i vilken utsträckning de nya reglerna ska appliceras på befintliga kontra nya vagnar. Målet är i slutändan att de nationella DK-reglerna som hindrat trafik över bron ska kunna tas bort genom att NSA DK ska känna tillförsikt med de nya regelverken.

Under 2025 ska det sedan färdigställas en vägledning riktad till infrastrukturförvaltare gällande riskbedömningar av godstransporter på infrastruktur som kan utsättas för starka sidovindar (innehåller förslag på ändringar i TSD Godsvagnar och Infrastruktur gällande gränssnittet järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare). Målsättningen är att här förse

infrastrukturförvaltarna med bästa praxis kring hur man kan övervaka vindar och härleda risker som uppkommer av dem. Sammantaget måste järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare utföra en gemensam riskkontroll för att försöka omhänderta riskerna och de försöker nu definiera gränssnittet mellan dessa två parter. En del i detta är att definiera minsta sidvindsstabilitet för befintlig godsvagnsflotta. Vägledningen kommer dock inte avgöra om man ska acceptera en risk efter att ha tillämpat vägledningen med dess riskprinciper. Det beslutet kommer fortsatt åligga infrastrukturförvaltarna.

En annan representant från ERA betonade att det finns en existerande AMOC som ger vägledning om säker lastning för semitrailers, där även terminaler har en roll. Dokumentet har överlämnats till WP OPE för vidare diskussioner.

ERA påpekade att AMOC endast är en rekommendation och att järnvägsföretag kan välja alternativa lösningar om de kan bevisa likvärdig säkerhet.

Ordföranden uttryckte frustration över den långsamma processen och påpekade att det är viktigt att komma fram till en lösning så snart som möjligt för att undvika framtida olyckor. Representanten från Danmark tackade ERA för deras arbete och såg positivt på utvecklingen inom gruppen och TSD WAG, men påpekade att arbetet hade kunnat starta tidigare.

En deltagare frågade om ASBO bör inkluderas i arbetet med riskanalysen?

En MS underströk vikten av ytterligare tekniska lösningar, t.ex. koppling mellan låsanordning och bromssystem. De ifrågasatte vad de uppfattade som parallella arbeten inom JNS och TSIs WP.

En stor MS stöttade tidplanen fram till slutet av 2025 och påpekade att frågan är komplex och kräver tid för att hitta bästa lösning.

Ordförande svarade ang. parallella processer att om TSD:n kräver revidering så är det inte ett arbete för JNS, det måste gå via TSIs WP och sedan till RISC. Men detta är en viktig fråga som är viktigt att kommittén förstår.

ERA informerade att en konsekvensbedömning redan påbörjats, där olika scenarier för retroaktiva krav på låsanordningar analyseras.

ERA klargjorde att vägledningen för infrastrukturförvaltare syftar till att identifiera vindutsatt infrastruktur, vilket inte omfattar hela EU utan endast

riskområden. Riskanalysen anger inte väsentlighet och gäller inte bara för nya broar, utan även för existerande infrastruktur.

En MS tog upp vikten av tekniska indikatorer för att säkerställa korrekt läsning av kingpins, och ERA bekräftade att ändringar i TSD WAG kan inkludera mekaniska och elektroniska indikatorer för detta.

Ordföranden avslutade med att betona att säkerhet och ekonomiska avvägningar måste balanseras, samtidigt som man fortsätter att driva sektorn mot en snabb lösning innan fler olyckor inträffar.

6.16 Intermediate update on preparation of the CSM vision document - presentation by the Agency ^(P)

Dokument

- *Item 16 - Intermediate report on CSM review*
- *20240419 CSM Review_Agency vision document V0_8ver 1*
- *CSM Review_Comment Sheet_Vision Document version 0.8 - SE Comments*



Bakgrund

Artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet¹⁰ ger kommissionen möjlighet att via delegerade akter anta gemensamma säkerhetsmetoder ("Common Safety Methods", CSM). Kommissionen ska via genomförandeakter ge ERA mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmetoder.

Flera av CSM:erna har många år på nacken och erfarenhetsåterföring från tillämpning av SSC, NSA monitoring och utveckling av CSM ASLP har gett uppslag till förbättringar. ERA har även sett brister kring kompetensstyrning, varför de föreslår att detta regleras i en separat CSM.

Det har genomförts en första sondering ("Quick Scan") bland ERA:s experter för att samla ihop revideringsbehov. Resultatet från övningen har sammanställts i ett "visionsdokument".

Vid en workshop den 16 april presenterade ERA översiktligt struktur och innehåll i ett första utkast till "visionsdokument" som beskriver identifierade

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet

förbättringsområden. Revideringen kommer att utgå från dessa fem grundprinciper:

- Ingen ändring av etablerade principer
- Ytterligare förtydligande av säkerhetsstyrningssystemets funktion
- Att använda sig av koncept från CSM ASLP
- Förenklingar baserad på erfarenheter
- Bygga vidare på ett riskbaserat tillvägagångssätt

"Visionsdokumentet" skickades ut på remiss till arbetsgruppen den 19 april, deadline för kommentarer var ursprungligen den 13 maj, men förlängdes sedan till 20 maj. Transportstyrelsen har skickat in skriftliga synpunkter, se bilaga.

Den 12 juni och 17 oktober genomfördes ytterligare workshops där ERA presenterade inkomna synpunkter och där deltagarna via Mentometer fick gradera påståenden kopplat till kommentarerna på en femgradig skala (1 = "Strongly disagree" till 5 = "Strongly agree"). Deltagarna hade inte sett frågeställningarna innan mötena och nödgades ta ställning till dessa vid sittande möte. Dessutom var flera av frågorna otydligt formulerade och ERA omformulerade verbalt frågeställningarna löpande utifrån frågor från deltagarna, däremot gick det inte att ändra ett redan lämnat svar. Det är därför högst oklart vilka slutsatser man kan dra av resultaten från denna övning.

ERA informerade även att man avsåg att strukturera om dokumentet så att endast huvudpunkterna framgår i "visionsdokumentet", medan detaljerna återfinns i bilagan. ERA aviserade att dokumentet kommer vara färdigt tidigast till RISC-mötet i februari 2025. "Visionsdokumentet" kommer senare att ligga till grund för ett mandat till ERA för CSM-revideringen.

Handlingslinje

25 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA inledde med att ge en sammanfattning av bakgrunden till visionsdokumentet och förklarade att dokumentet främst identifierar förbättringsområden för CSM utan att specificera lösningar, eftersom det är tänkt att fungera som underlag för det kommande mandatet från kommissionen, se presentation. De beskrev sedan processen för att samla in

synpunkter från sektorn och NSA, som innefattade flera workshoppar och en prioritering av inkomna kommentarer. Hittills hade ERA bearbetat 265 kommentarer och delvis svarat på de högst prioriterade.

ERA beskrev sedan planen för att göra visionsdokumentet mer överskådligt genom att behålla en sammanfattning av huvudinnehållet i dokumentet, medan detaljerna flyttas till en bilaga. De beskrev också en plan att gradera rekommendationerna för de olika CSM:erna enligt en skala från "mindre uppdatering" till "signifikant uppdatering", vilket skulle underlätta förståelsen.

En MS uttryckte förväntningar på dokumentet men framförde samtidigt kritik mot processen. Endast fem nationella säkerhetsmyndigheter har deltagit i utformningen av dokumentet, vilket ger intrycket att dessa fem representerar alla 27 MS, trots att de inte ser sig som representanter för alla NSA. De påpekade att de känner sig exkluderade från processen och önskade att arbetssättet ändras vid framtida revideringar.

Ordföranden frågade om de hade specifika invändningar mot innehållet i dokumentet, men medlemsstaten klargjorde att deras kommentar främst rörde arbetsorganisationen.

ERA förklarade att man hade valt att involvera ett begränsat antal NSA för att representera alla, som ett sätt att balansera arbetsinsatsen och undvika en överbelastning av kommentarer. ERA påpekade att övriga NSA kommer att få möjlighet att lämna synpunkter på dokumentet och att frågan även står på agendan för nästa möte med NSA Network.

Samma MS bad att få den senaste versionen av dokumentet, vilket ERA svarade på genom att förtydliga att endast ett dokument finns, baserat på den tidigare strukturen.

Ordföranden avslutade diskussionen med att påminna om att det formella mandatet kommer att fastställas genom en genomförandeakt och uppmanade de NSA som ännu inte varit involverade att inkomma med sina kommentarer. Detta mandat ska sätta ramarna för det framtida arbetet med CSM-dokumentet.

6.17 CSM ASLP: state of play - presentation by the Commission ^(P)

Dokument

- *Item 17 - CSM ASLP update*



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 ERA 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 av 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 att 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.

Utveckling av ISS planerades ursprungligen under 2024-2025, under förutsättning att finansieringen säkras. I avvaktan på ISS planeras för temporär SharePointlösning. Framtagande av arbetssätt för GoA och manuell hantering i den första implementeringsfasen pågår. ERA har bjudit in säkerhetsmyndigheterna att förregistrera sig som användare för den temporära ISS-lösningen.

Kommissionen informerade vid RISC i juni att arbetet med CSM ASLP fortskrider och att de hoppades återkomma med ett förslag till ett expertgruppsmöte tidigt under hösten.

Handlingslinje

26 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Ordföranden inledde med att konstatera att texten i huvudregleringen är klar men att arbete kvarstår med bilagan, som innehåller detaljerade bestämmelser. Ordföranden påpekade att det finns ett "hönan och ägget"-problem; för att regleringen ska fungera krävs ett IT-system, men för att få finansiering för systemet behövs först en reglering.

Kommissionen informerade att ämnet även kommer att diskuteras på NSA Network kommande vecka. Syftet med regleringen är att öka säkerheten genom rapportering från operatörer, med fokus på att identifiera mönster i säkerhetsrisker och att utvärdera prestanda. Informationen ska användas för att förbättra säkerheten inom EU, genom att identifiera risker och sprida säkerhetslarm.

En MS frågade om infrastrukturförvaltare och deras underleverantörer omfattas av regleringens omfattning.

En stor MS refererade till ERA-rapporten om säkerhetskultur under agendapunkt 18 (*anm. som diskuterades innan denna agendapunkt*) och noterade att reglering behövs som grund för säkerhetsrapportering, inspirerat av liknande regler inom flygsektorn.

Ordföranden underströk att detta är en viktig diskussionspunkt.

En deltagare nämnde ett tidigare motstånd från sektorn mot att tillhandahålla data som kan användas för övervakning och efterfrågade klagörande om huruvida aktörerna i akten är samma som de som listas i ERA:s rekommendation.

Kommissionen förklarade att de utgått från ERAs rekommendation, men att texten är kraftigt omarbetad.

En deltagare undrade om det nya förslaget tillåter användning av befintliga system eller om alla kommer att behöva använda ett nytt system.

En MS uttryckte stöd för synpunkterna kring säkerhetskultur och önskade mer information om tidsramen för ASLP-projektet?

Ordföranden förtydligade att texten till rättsakten är nästan färdig, men att bilagan är omfattande och kräver noggrann genomgång. Han påpekade att ett fullt fungerande system för ISS inte kommer att vara på plats på flera år, då både budget och teknisk specifikation måste definieras först.

Kommissionen diskuterade vidare med NB-Rail om ECM-certifieringsorganens roll och hur informationen i ISS kommer att användas. För SAIT har inga myndigheter tillgång till informationen för att kunna övervaka aktörerna. I presentationen står att ERA har tillgång till informationen. De poängterade balansen mellan att uppmuntra rapportering och säkerställa att informationen används på rätt sätt.

Kommissionen informerade också om att de överväger att möjliggöra för enskilda personer att rapportera säkerhetsrisker. Målet är att koppla samman befintliga system hos vissa NSA så att all information inom ASLP:s omfattning finns i ISS.

Ordföranden avslutade med att påpeka att även ECM bör inkluderas i regleringen, eftersom alla inblandade i säkerhetssystemet bör omfattas. Han betonade vikten av att ontologin används för att säkerställa enhetlighet. Kommissionen måste kontrollera att bilagan överensstämmer, förslaget kommer att behandlas inom två till tre månader.

6.18 Report on the progress with development of safety culture - presentation by the Agency ^(P)

Dokument

- *Item 18 - report on safety culture*
- *Item 18 - ERA report on safety culture*
- *Item 18 - ERA report on safety culture - annex*



Bakgrund

Artikel 29.2 i järnvägssäkerhetsdirektivet (2016/798) anger att ERA ska utvärdera utvecklingen av säkerhetskultur och rapportera till kommissionen den 16 juni 2024. Presentation från ERA om arbetet med säkerhetskulturrapporten och rekommendationer m.m.

Handlingslinje

27 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA presenterade en översikt om säkerhetskulturen inom järnvägssektorn enligt artikel 29 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Syftet med presentationen var att ge en helhetsbild av hur säkerhetskulturen utvecklas inom sektorn, se presentation.

Rapporten fokuserar på fyra grundläggande aspekter av säkerhetskulturen inom den europeiska järnvägssektorn: kontroll av större risker, förståelse för arbetsmiljön, lärande av erfarenheter och konsekvent integrering av säkerhet.

Vikten av att hantera större risker erkänns av alla berörda parter. Det finns dock utrymme för förbättringar när det gäller att implementera ett riskbaserat förhållningssätt till säkerhetskultur på olika nivåer. Vad gäller förståelse för arbetsmiljön; Arbetsförhållanden och systemkomplexitet bör konsekvent beaktas vid utformning och implementering av säkerhetskultursystem. Utifrån lärande av erfarenheter; Den europeiska järnvägssektorn har förbättrat sin säkerhetsprestanda baserat på olika säkerhetsinformation. Det finns dock utrymme för förbättringar när det gäller att dela data på EU-nivå och att analysera händelser och deras underliggande orsaker. Integreringen av säkerhet i den dagliga verksamheten kan förbättras, särskilt när det gäller ledningsengagemang och resursallokering. Det är också viktigt att integrera säkerhetskulturen i säkerhetsstyrningssystemet för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Rapporten visar att järnvägssektorn har gjort betydande framsteg när det gäller att utveckla en stark säkerhetskultur. Samtidigt finns det fortfarande utmaningar och områden där ytterligare förbättringar behövs. För att uppnå en ännu högre säkerhetsnivå är det viktigt att fortsätta arbeta med att stärka samarbetet mellan olika aktörer, formalisera säkerhetskrav, sprida kunskap om säkerhet och aktivt arbeta för att förstärka en positiv säkerhetskultur. Ledarskap och engagemang i säkerhetsfrågor är särskilt viktiga för att stärka säkerhetskulturen.

En MS uttryckte att även om säkerhetskultur är ett krav, är det omstritt om denna kan påtvingas genom lagstiftning. De avstod från att föra en diskussion om detta men betonade vikten av uppföljning. Många ledare inom sektorn har undertecknat säkerhetskulturredaktionen, och de undrade om ERA kommer att följa upp vilka åtgärder som vidtagits hos dessa aktörer. De föreslog också en "tool box" som konkret visar vilka åtgärder som har genomförts, då de modeller och vägledningar ERA utvecklar ibland kan vara svåra att tillämpa i praktiken.

ERA svarade att säkerhetskultardeklarationen ses som ett långsiktigt åtagande, inte en engångsåtgärd för att samla underskrifter. ERA underströk att delning av erfarenheter är utmanande, då varje organisation har unika strukturer och processer. ERA planerar att fortsätta främja säkerhetskultur genom aktiviteter som "safety days", utbildningar och presentationer på evenemang som Innotrans. Syftet är att skapa kontinuerliga möjligheter till dialog snarare än att genomföra enstaka uppföljningar.

Kommissionen tillade att om ett företag integrerar säkerhetskultur i sin verksamhet är det viktigt att förankra detta i företagets säkerhetsstyrningssystem. Detta möjliggör för nationella säkerhetsmyndigheter att granska och säkerställa att implementeringen av säkerhetskultur faktiskt minskar riskerna. Kommissionen förtydligade att fokus inte ligger på att reglera säkerhetskultur direkt, utan att kräva att operatörer vidtar och dokumenterar åtgärder som NSAs kan utvärdera.

6.19 Safety of battery-powered transport equipment on board the trains - presentation by RISC Members and the Commission ^(P)

Dokument

- *Item 19 - Safety of battery-powered transport equipment on board trains*



Bakgrund

Vid föregående RISC-möte lyftes säkerhetsrisker kring litiumbatterier ombord på tåg och behov av reglering kring transport och laddning av elscootrar och elcyklar på tåg, med fokus på att harmonisera regler och säkerhetsåtgärder på EU-nivå. Flera deltagare hade identifierat olika aspekter av problematiken och föreslog framtida steg för att hantera dessa på ett enhetligt sätt. Det föreslogs en fortsatt diskussion vid framtida möten.

SE har inga särskilda regler om detta, dessa risker omfattas i stället av de ordinarie kraven på riskhantering via säkerhetssystemet. Till exempel SJ och VR anger i sina resevillkor att om man tar med batteridrivna sparkcyklar ombord på tåg så är det förbjudet att ladda dem på tåget.

Gemensam presentation från AT, NL, CH och IT om nationella lösningar och önskemål om en harmoniserad multimodal lösning, se presentation.

Handlingslinje

28 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

Ordföranden lyfte vikten av att hitta gemensamma lösningar för hantering av mikromobilitetsenheter, exempelvis elsparkcyklar ombord på tåg. Detta innefattar både frågan om dessa enheter överhuvudtaget ska tillåtas ombord och säkerhetskraven för batterier i slutna utrymmen. Ordföranden föreslog också att inkludera DG GROW för att undersöka om det redan finns pågående arbete kring batterisäkerhet.

ERA stöttade medlemsstaternas analys och pekade på de tekniska och säkerhetsmässiga utmaningar som litiumjonbatterier innebär, då dessa kan orsaka brandrisker, vilket är en välkänd fråga inom olika transportsektorer. ERA lyfte också vikten av att reglera passagerarnas beteenden och att säkerhetskraven för laddningsuttag ombord bör harmoniseras, för att undvika nationella ad hoc-lösningar. ERA ansåg att en arbetsgrupp är ett bra steg för att utveckla en gemensam lösning.

Ordföranden betonade behovet av att diskutera ett mandat för arbetsgruppen och att samråda med kollegor från andra generaldirektorat för att utforma en gemensam policy.

En MS delade sina erfarenheter och underströk att transport av elektriska fordon inte omfattas av RID-reglerna, även om lösa batterier täcks. De undrade hur stort problemet egentligen är och hur omfattande incidenterna med mikromobilitetsenheter är? Vidare påpekades att krav på läsbara eluttag och användningen av nuvarande standarder bör utvärderas.

Ordföranden bekräftade att tillverkare och branschen behöver involveras, och lyfte exempel från kanaltunneln, som har erfarenheter av att transportera elbilar.

En stor MS uttryckte stöd för en harmoniserad lösning, och informerade om att i aktuell MS får cyklar och elsparkcyklar transporteras på långdistanslinjer, men de får inte laddas eller användas som powerbanks. Samtidigt noterades att den nationella regleringen är begränsad till långdistanslinjer och inte täcker lokaltrafik.

En MS framhöll riskerna med litiumjonbatterier och föreslog att särskilda brandsläckare för dessa batterityper installeras ombord på tåg för att förebygga potentiellt allvarliga olyckor.

Två andra MS uttryckte stöd för en harmoniserad europeisk lösning och ansåg att nationella regler bör undvikas.

Ordföranden noterade att frågan finns med i ERAs mandat men att resurs- och prioriteringsfrågor behöver hanteras.

ERA ansåg att arbetet med en arbetsgrupp bör inledas snarast för att ta fram konkreta förslag, och noterade samtidigt att installation av särskilda brandsläckare kan vara en snabb lösning medan den långsiktiga arbetsgruppen utvecklar en fullständig policy.

Ordföranden avslutade med att betona att för att få en enhetlig lösning krävs samarbete med DG GROW och andra berörda intressenter, för att säkerställa en harmoniserad policy för mikromobilitetslösningar och elektriska fordon i hela transportsektorn.

6.20 National rules: update on state of play – presentation by the Commission ^(P)

Dokument

- *Item 20 - National Rules cleaning-up*



Bakgrund

Sedvanlig statusuppdatering från kommissionen kring upprepning av nationella regler.

Handlingslinje

29 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade status för upprepning av nationella regler, se presentation.

6.21 Cooperation with international organisations:

6.21.1 OTIF latest developments – presentation by OTIF ^(P)

Dokument

- *Item 21 - OTIF Developments*



Bakgrund

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

Handlingslinje

30 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

OTIF presenterade information från 16:e generalförsamlingen i OTIF den 25-26 september, där det fattades flera viktiga beslut för organisationens framtid, bl.a. valdes Aleksandr Kuzmenko till ny generalsekreterare för OTIF under mandatperiod från 1 januari 2025 till 31 december 2027. Nya medlemmar utsågs till den administrativa kommittén för mandatperioden från 1 oktober 2024 till 30 september 2027. OTIF antog en ny långsiktig strategi för organisationen. Det fastställdes en maximal årlig budget för sekretariatet under perioden 2025-2030. Det beslutades att hålla en extrainsatt generalförsamling under första kvartalet 2026 för att behandla Kinas ansökan om att bli associerad medlem i OTIF. Mandatet för ad hoc-kommittén för juridiska frågor och internationellt samarbete förlängdes. Nästa ordinarie generalförsamling kommer att hållas i september 2027.

Den 1 september 2024 blev Moldavien den 52:a medlemmen i OTIF. Moldavien har valt att enbart ansluta sig till Appendix B (CIM) i COTIF, som rör avtal om internationell järnvägstransport av gods.

OTIF presenterade vidare om handböcker:

- Handbok om COTIF ger en allmän översikt över COTIF och dess tillämpning inom internationella organisationer. Den fokuserar på kontraktsrättsliga aspekter och operativa verktyg för internationell järnvägsgodsbefordran.

- Handbok för APTU och ATMF Uniform Rules ger specifika riktlinjer för tillämpningen av de enhetliga reglerna för APTU och ATMF.
- Handbok för RID behandlar bestämmelserna i RID (Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail).

Vid arbetsgrupperna WG TECH 52 och 53, 13 juni och 17 september 2024, genomfördes förberedelserna inför den 17:e sessionen av kommittén för tekniska experter, som planeras till 17-18 juni 2025. Frågor som behandlades var bl.a. revidering av de enhetliga tekniska föreskrifterna (UTP) för LOC&PAS, PRM, INF, and UTP Marking. Uppdaterade vägledningar för UTP WAG och UTP NOI. Förslag om att utarbeta en gemensam säkerhetsmetod (CSM) för tillsyn (ny bilaga D till EST UR). Ett reviderat utkast till handbok för implementering och tillämpning av APTU och ATMF. Det diskuterades även möjligheten att utvidga tillämpningsområdet för UTP för att inkludera ytterligare tekniska system. Detta skulle kunna underlätta för GCC-länder (Gulf Cooperation Council) att ansluta sig till COTIF-konventionen.

6.22 Requests for non-application of TSI - possible questions to presentations uploaded on CIRCABC

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Möjlighet för MS att presentera kommande undantagsansökningar från TSD.

Handlingslinje

31 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Inget att rapportera.

6.23 A.O.B.

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Inga föränmällda övriga frågor.

Handlingslinje

32 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Inga övriga frågor.

6.24 Next RISC meeting: 19-20 February 2025

Bakgrund

Information om nästa kommittémöte.

Handlingslinje

33 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommande RISC-möten är 19-20 februari, 24-25 juni och 12-13 november. 2025

6.25 Items for information only

Dokument

- *Item for info - TSI deficiencies list for RISC103*
- *Item for info - list of non-applications_RISC103*
- *Item for info - DV02EN26 - RISC Rolling plan - RISC103*



Microsoft
Excel-kalkylblad



Microsoft
Word-dokument



Microsoft Word
97-2003-dokument

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

Inga beslutspunkter kommer att avhandlas på mötet. Det bedöms inte föreligga någon risk att de förslag som nu bereds i kommittén kommer att stå i strid med grundlagarna.

8.2 Gällande svenska regler i övrigt

Inga beslutspunkter kommer att avhandlas på mötet. Det är för tidigt att bedöma hur de förslag som nu bereds i kommittén kommer att påverka gällande svenska regler.

8.3 Budgetära konsekvenser

Inga beslutspunkter kommer att avhandlas på mötet. Det är för tidigt att bedöma vilka budgetära konsekvenser de förslag som nu bereds i kommittén kommer att få.

9. Ärendeinformation

- Dokumentbeteckning/KOM-nummer: Se respektive punkt i avsnitt 6.
- Ansvarig handläggare, departement/enhet, mobiltelefon: Enar Lundgren, LI/TM, +46 73-066 76 52
- Ansvariga handläggare hos Transportstyrelsen samt svenska representanter i kommittén: Robert Hellström +46 1049 555 43,

Monica Åsman +46 10-49 573 85 och Sten-Olov Södergård +46 10-49 557 33

- Ansvarig på representationen, mobiltelefon: Gustav Molander +32479591305
- Andra berörda departement: SB, Fi, Ju, Fö, S, Kn
- Rådsformation: TTE
- Rådsarbetsgrupp: Land
- Ansvarig kommissionär och generaldirektorat: Adina Vălean, DG MOVE
- Ansvarigt EP-utskott: TRAN
- Faktapromemoria (läggs i förekommande fall som bilaga till instruktionen):

Eventuella bilagor