



Regelrådet	
Ank	2015 -02- 24
Dnr	RR-2015-0088

Regelrådet Regelrådet <regelradet@regelradet.se>

Remiss av ändring i Transportstyrelsens föreskrifter om TSD avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering - svar senast 7 april

1 meddelande

Fahlén Maria <Maria.Fahlen@transportstyrelsen.se>

24 februari 2015 16:02

Till: "infoa@3cert.com" <infoa@3cert.com>, "registrator.tf@sll.se" <registrator.tf@sll.se>, "info@arlandabanan.se" <info@arlandabanan.se>, "reception@arriva.se" <reception@arriva.se>, "info-se@atkinglobal.com" <info-se@atkinglobal.com>, "info@tagoperatoreterna.se" <info@tagoperatoreterna.se>, "info@cowi.se" <info@cowi.se>, "info@dekra-industrial.se" <info@dekra-industrial.se>, "info@euromaint.com" <info@euromaint.com>, "fsj@almega.se" <fsj@almega.se>, "info@greencargo.com" <info@greencargo.com>, "info@infranord.se" <info@infranord.se>, "info@inlandsbanan.se" <info@inlandsbanan.se>, "johan.oscarsson@interfleet.se" <johan.oscarsson@interfleet.se>, "info@jernhusen.se" <info@jernhusen.se>, "kontakt@jhrf.se" <kontakt@jhrf.se>, "info@jarnvagshuset.se" <info@jarnvagshuset.se>, "info@jarnvagskompetens.se" <info@jarnvagskompetens.se>, "info@lkab.com" <info@lkab.com>, "info.consulting@lr.org" <info.consulting@lr.org>, "lars.bjorn@midwaggon.se" <lars.bjorn@midwaggon.se>, "info@miw.se" <info@miw.se>, "info@museibanorna.se" <info@museibanorna.se>, "info@mto.se" <info@mto.se>, "info@malab.se" <info@malab.se>, "jan.astroem@jarre.se" <jan.astroem@jarre.se>, "naringsdepartementet.registrator@regeringskansliet.se" <naringsdepartementet.registrator@regeringskansliet.se>, "infosverige@ramboll.se" <infosverige@ramboll.se>, "regelradet@regelradet.se" <regelradet@regelradet.se>, "info@rejlers.se" <info@rejlers.se>, "info@samtrafiken.se" <info@samtrafiken.se>, "thor.myklebust@sintef.no" <thor.myklebust@sintef.no>, "diariet@sj.se" <diariet@sj.se>, "info@strukton.se" <info@strukton.se>, "info@sweco.se" <info@sweco.se>, "registrator@swedac.se" <registrator@swedac.se>, "info@swemaint.se" <info@swemaint.se>, "info@svenskkollektivtrafik.se" <info@svenskkollektivtrafik.se>, "info@skl.se" <info@skl.se>, "trafikverket@trafikverket.se" <trafikverket@trafikverket.se>, "info@transdev.se" <info@transdev.se>, "transrail@transrail.se" <transrail@transrail.se>, "info@txg.se" <info@txg.se>, "info@tyrens.se" <info@tyrens.se>, "info@tagakeriet.se" <info@tagakeriet.se>, "info@unicon.se" <info@unicon.se>, "kontakt@vanaheim.se" <kontakt@vanaheim.se>, "info@wspgroup.se" <info@wspgroup.se>, "info@afconsult.com" <info@afconsult.com>, "foretag@oresundsbron.com" <foretag@oresundsbron.com>, Brahn Stig <Stig.Brahn@transportstyrelsen.se>, Elo Jaana <Jaana.Elo@transportstyrelsen.se>, Ersson Lena TR <Lena.Ersson@transportstyrelsen.se>, Rydén Ulf <Ulf.Ryden@transportstyrelsen.se>, Sileborg Anders <Anders.Sileborg@transportstyrelsen.se>, Wermström Petra <Petra.Wermstrom@transportstyrelsen.se>

Välkommen att ta del av **remiss av ändring** i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:135) om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet, som nu finns publicerad på Transportstyrelsens hemsida.

Föreskrifterna berör i första hand järnvägsföretag och övriga innehavare av järnvägsfordon, men även infrastrukturförvaltare vars anläggningar har tågskyddssystem och företag som verkar som leverantörer, anmälda organ eller konsulter inom området trafikstyrning och signalering.

Du hittar förslaget på:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast tisdagen den 7 april 2015**.

Vänligen ange diarienummer TSJ 2014-263.

Svara per e-post till jarnvag@transportstyrelsen.se

eller till:
Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 BORLÄNGE

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta

Maria Fahlén

Handläggare teknik järnväg
Väg- och järnvägsavdelningen

Direkt: 010-495 5578

maria.fahlen@transportstyrelsen.se

Transportstyrelsen

Box 267

781 23 Borlänge

www.transportstyrelsen.se

Telefon: 0771-503 503

Konsekvensutredning – Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:135) om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet

Transportstyrelsen föreslår att nuvarande föreskrifter TSFS 2012:135 ska ändras från och med den 1 juli 2015. Anledningen till detta är att EU-kommissionen den 5 januari 2015 har beslutat om ändrade tekniska specifikationer för delsystemen Trafikstyrning och signalering, och att kommissionens beslut ska tillämpas från och med den 1 juli 2015.

1 Vad är problemet/anledningen till regleringen

Problemet är att infrastrukturen inom Europas järnvägar ser olika ut och att den är byggd utifrån olika standarder. Detsamma gäller för de järnvägsfordon som trafikerar denna infrastruktur samt tågskyddssystemen. För en tågfärd från t.ex. Stockholm till Hamburg krävs idag att järnvägsfordonen och tågskyddssystemen är anpassade för olika tekniska krav i de olika ländernas infrastrukturanläggningar. Det är ofta kostsamt att göra sådana anpassningar av järnvägsfordonen. För att göra det europeiska järnvägssystemet mer likformigt – driftskompatibelt – har EU-kommissionen beslutat om ett antal tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, TSD. TSD:erna anger vilka tekniska krav ett delsystem måste uppfylla för att vara kompatibelt med det europeiska järnvägssystemet. Syftet är att på sikt bidra till enklare och mindre kostsamma gränsöverskridande transporter på järnväg. Införandet av TSD innebär att tillverkning, provning och godkännande av järnvägsfordon och infrastruktur ska ske på ett effektivare och för hela EU gemensamt sätt.

1.1 Ändring i TSD Trafikstyrning och signalering

TSD:n för trafikstyrning och signalering reglerar de två delsystemen markbaserad trafikstyrning och signalering och fordonsbaserad trafikstyrning och signalering. Den nu gällande versionen av TSD återfinns som bilaga III till kommissionens beslut 2012/88/EU om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet, senast ändrad genom bilagan till kommissionens beslut 2012/696/EU.

TSD Trafikstyrning och signalering innehåller tekniska och funktionella krav på tågskyddssystem, radiokommunikation och tågdetektering (ERTMS/ETCS, GSM-R) för att uppnå driftskompatibilitet hos järnvägssystemet inom gemenskapen. Dessutom regleras hur bedömning av överensstämmelse och genomförande av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet ska ske.

Kommissionen fastställde den 5 januari 2015 en ändring av TSD Trafikstyrning och signalering genom beslut nr 2015/14/EU. Kommissionens beslut ska tillämpas från och med den 1 juli 2015. Beslutet riktar sig till medlemsstaterna och till Europeiska järnvägsbyrån. Inom ramen för Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten (driftskompatibilitetsdirektivet) hos järnvägssystemet inom gemenskapen ska ändringen i TSD avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering tillämpas i Sverige när den träder i kraft. Detta ändringsbeslut ska tas in i TSFS.

Den av kommissionen beslutade ändringen ingår i en serie av planerade uppdateringar av TSD Trafikstyrning och signalering. Ändringen i beslut 2015/14/EU adresserar i huvudsak följande problem:

1. Det är svårt att uppnå en driftskompatibel europeisk järnväg när EU-regleringen av driftskompatibilitet inte omfattar hela det europeiska järnvägsnätet och de järnvägsfordon som används där.
2. Bestämmelserna om bedömning av driftskompatibilitetskomponenter och delsystem, i de fall då krav i TSD endast delvis är uppfyllda, är inte tillräckligt tydliga.
3. Utbyggnaden av nya generationer publika mobiltelefonnät kommer att medföra störningar av järnvägens mobiltelefonsystem GSM-R och i den nu gällande TSD:n finns det regler som inte medger användning av filter eller andra skydd för att minska sådana störningar för talkommunikation.
4. Det saknas krav för de öppna punkter som utpekats i bilaga G till TSD Trafikstyrning och signalering. Öppna punkter används i detta sammanhang som beteckning för kravområden där ännu inga gemensamma krav fastställts, trots att det finns en samsyn om att sådana krav behövs.
5. Det finns vissa fel och otydligheter i de obligatoriska tekniska specifikationerna för ERTMS i basversion 3 och för GSM-R, vilka utpekats i bilaga A till TSD:n.

2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd

EU-kommissionen har redan fattat sitt beslut om ändring av TSD Trafikstyrning och signalering. Om ett införlivande i svensk rätt av EU-kommissionens beslut inte kommer till stånd är de viktigaste effekterna följande:

1. Sverige uppfyller inte sitt åtagande som medlemsstat i EU.
2. Den av EU-kommissionen beslutade ändringen gör det tillåtet att använda filter eller andra skydd i talkommunikationsutrustningen ombord, för att minska störningar från publika mobiltelefonnät av järnvägens mobiltelefonnät GSM-R . Så länge som ändringen inte införlivats i svensk rätt är det formellt inte tillåtet att använda sådana filter eller andra skydd i ombordutrustningar i Sverige.
3. Den av EU-kommissionen beslutade ändringen innehåller bland annat regelförenklingar, som innebär att det blir möjligt att godkänna delsystem med vissa avvikelser från de obligatoriska tekniska ERTMS-specifikationerna. Om ändringen inte införlivas i svensk rätt får de svenska järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna svårt att tillgodogöra sig dessa regelförenklingar, vilket bland annat medför att de inte kan ta del av EU-medel för ombordutrustningar. Detta gäller även sådana EU-medel för ombordutrustningar som redan beviljats, men som i avvaktan på godkända ombordutrustningar inte utbetalats.
4. Det blir oklart för järnvägsbranschen vilka regler som gäller i Sverige.

3 Vad ska uppnås

Den av EU-kommissionen beslutade ändringen av TSD Trafikstyrning och signalering har följande, för Sverige relevanta, mål:

1. Att successivt öka antalet banor med driftskompatibla tågskyddssystem i det europeiska järnvägssystemet genom att utöka giltigheten för TSD:n så att den nu omfattar hela det europeiska järnvägsnätet, enligt definitionen i driftskompatibilitetsdirektivet. Museibanor och förortsbanor undantas även fortsatt från omfattningen, liksom de järnvägsfordon som endast trafikerar sådana banor. Den enda praktiska effekten av den utökade giltigheten för TSD:n är att det blir förbjudet att ändra funktioner, prestanda eller driftskompatibilitetsrelevanta gränssnitt i befintliga tågskyddssystem (klass B) även utanför TEN-nätet. Denna ändring påverkar inte Sverige, eftersom vi sedan tidigare har detta infört i vår lagstiftning. Förändringen medför att begreppet ”i det transeuropeiska järnvägssystemet” tas bort ur namnet på TSD:n. Motsvarande ändring behöver nu göras i TSFS 2012:135.

2. Att successivt öka antalet järnvägsfordon med driftskompatibla tågskyddssystem genom kravet att nya fordon som godkänns för att tas i bruk för första gången ska vara utrustade med ERTMS i basversion 2 eller basversion 3. Detta krav finns också i den tidigare gällande versionen av TSD, men ett nytt krav är att från och med den 1 januari 2018 ska nya fordon som godkänns för att tas i bruk för första gången vara utrustade med ERTMS i basversion 3. Undantas görs, såsom bestämmelsen får förstås i dagsläget, för arbetsfordon, växellok och andra fordon som inte är avsedda för höghastighet, om fordonen är avsedda uteslutande för nationell trafik som bedrivs utanför de godskorridorer som har särskilda krav på ERTMS-införande.
3. Att skapa en möjlighet för hantering av störningar från publika mobiltelefonnät i järnvägens mobiltelefonnät GSM-R, genom att göra det tillåtet att använda filter eller andra skydd i talkommunikationsutrustningen ombord för att minska sådana störningar.
4. Ett förtydligande av godkännandeprocessen, som innebär att ERTMS-system som saknar vissa obligatoriska funktioner, prestanda eller gränssnitt kan få ett fullvärdigt godkännande om det som saknas inte behövs för den planerade användningen av systemet. Detta förutsätter vidare att bristerna i ett marksystem inte medför krav på ombordsystem som är motstridiga eller går utöver TSD-kraven och att bristerna tydligt anges i den dokumentation som medföljer systemet.
5. De obligatoriska tekniska specifikationer för ERTMS basversion 3 och för GSM-R, som det hänvisas till i bilaga A till TSD Trafikstyrning och signalering, blir korrekta och tydliga.
6. Gemensamma driftskompatibla krav för de öppna punkter som utpekats i bilaga G till TSD Trafikstyrning och signalering. Öppna punkter används i detta sammanhang som beteckning för kravområden där ännu inga krav fastställts, trots att det finns en samsyn om att sådana krav behövs. Den beslutade ändringen innebär att följande öppna punkter stängs:
 - fordons metallmassa,
 - likström och lågfrekvenskomponenter i traktionsström och
 - säkerhetskrav för ETCS DMI-funktioner.

Även efter den beslutade ändringen kvarstår i TSD:n ett antal öppna punkter. Transportstyrelsen bör inom ramen för ett annat föreskriftsarbete införa nationella bestämmelser med tekniska krav avseende de öppna punkter som Sverige är berört av.

I varje TSD finns ett avsnitt med så kallade nationella specialfall, vilket är regler som bara får tillämpas i vissa, angivna medlemsstater. I den nu

gällande utgåvan av TSD Trafikstyrning och signalering finns ett nationellt specialfall, som tidigare förhandlats fram för Sverige. Specialfallet gör det möjligt för järnvägsföretag som enbart trafikerar inom Sveriges gränser att installera och använda GSM-R terminaler med 2 W uteffekt för talkommunikation. Den beslutade ändringen av TSD Trafikstyrning och signalering berör inte detta nationella specialfall, och det är alltså i Sverige fortsatt tillåtet med GSM-R terminaler som har 2 W uteffekt för talkommunikation.

4 Vilka möjliga lösningar finns

4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Detta alternativ är inte aktuellt, eftersom Sverige då inte uppfyller sitt åtagande som medlemsstat i EU.

4.2 Regleringsalternativ

4.2.1 Alternativ 1

Nuvarande föreskrifter TSFS 2012:135 ändras från och med 1 juli 2015, så att EU-kommissionens beslut av den 5 januari 2015 om ändrade tekniska specifikationer för delsystemen Trafikstyrning och signalering tillämpas från och med den 1 juli 2015. Kommissionens beslut innehåller inget handlingsutrymme på nationell nivå.

4.2.2 Alternativ 2

Eftersom regleringen avser ett rent införlivande av tvingande EU-lagstiftning, så har inget ytterligare alternativ övervägts.

5 Samhällsekonomisk analys

5.1 Företag

5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen

Alternativ 1

Antalet företag som berörs av TSD-ändringen är oförändrat jämfört med de som berörs av den nu gällande TSD:n. Förslaget berör järnvägsföretag, andra innehavare av järnvägsfordon och vissa infrastrukturförvaltare. Alla järnvägsföretag och fordonsinnehavare är berörda av att det blir tillåtet att använda filter eller annat skydd för att minska störningar från publika mobiltelefonnät på talkommunikation i järnvägens mobiltelefonnät GSM-R. De järnvägsföretag som upphandlar nya fordon, som ska godkännas efter den 1 januari 2018, påverkas, eftersom de måste välja ombordutrustning i

basversion 3. Vidare berörs ett fåtal större infrastrukturförvaltare som har anläggningar med tågskyddssystem.

Tillverkare av driftskompatibilitetskomponenter ska utforma komponenterna utgående från kraven i regleringen. Anmälda organ bygger huvuddelen av sin verksamhet på regleringen. Konsulter och entreprenörer som är verksamma inom järnvägsbranschen berörs genom att de i sin verksamhet kommer att tillämpa de ändrade reglerna.

5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader

Alternativ 1

Transportstyrelsen bedömer att tidsåtgången och administrativa kostnader för berörda aktörer inte påverkas i större utsträckning vid införandet av ändringen i TSD Trafikstyrning och signalering.

5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta

Alternativ 1

Det är främst fyra ändringar i regelverket som kan ha ekonomiska konsekvenser för de berörda företagen. De ekonomiska konsekvenserna berör i samtliga fall järnvägsföretag och andra innehavare av järnvägsfordon. Ekonomiska konsekvenser för berörda infrastrukturförvaltare bedöms vara marginella.

1. Den av EU-kommissionen beslutade ändringen innehåller regel-förenklingar, som innebär att det blir möjligt att godkänna delsystem med vissa avvikelser från de obligatoriska tekniska ERTMS-specifikationerna. Eftersom de tekniska ERTMS-specifikationerna innehåller tusentals detaljerade krav, så har det visat sig utomordentligt svårt för leverantörer att tillhandahålla utrustning som uppfyller alla krav. Den stora mängden detaljerade krav som alla måste vara uppfyllda har också bidragit till att göra systemen dyrare att köpa. Alla hittills driftsatta ERTMS-system har avvikelser från kraven, och har således inte kunnat godkännas. Om ändringen av TSD Trafikstyrning och signalering inte införlivas i svensk rätt får de svenska järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna svårt att tillgodogöra sig dessa regelförenklingar. Detta medför bland annat att järnvägsföretagen inte kan ta del av EU-medel för ombordutrustningar. Detta gäller även sådana EU-medel för ombordutrustningar som redan beviljats, men som i avvaktan på godkända ombordutrustningar inte utbetalats. Det finns

beviljade EU-medel för svenska järnvägsföretag i storleksordningen 100 MSEK, som endast kommer att utbetalas om berörda ombordutrustningar kan godkännas senast 2015. Ombordutrustningarna kan inte godkännas av Transportstyrelsen förrän ändringen av TSD införts i svensk rätt. Införandet av regeländringen medför att kostnaderna för att få ett godkänt system kan reduceras, eftersom det skapats förutsättningar för att få driftsatta system godkända, utan att man behöver betala för de systemuppdateringar som skulle behövas för att uppfylla samtliga TSD-krav. Regeländringen medför också att järnvägsföretag kommer att kunna få tillgång till EU-medel avseende ombordutrustningar.

2. Det tillkommande kravet på att nya fordon som godkänns för att tas i bruk för första gången från och med den 1 januari 2018 ska vara utrustade med ERTMS i basversion 3. Undantas görs, såsom bestämmelsen får förstås i dagsläget, för arbetsfordon, växellok och andra fordon som inte är avsedda för höghastighet, om fordonen är avsedda uteslutande för nationell trafik som bedrivs utanför de godskorridorerna som har särskilda krav på ERTMS-införande. Eftersom ett företag som upphandlar ombordutrustning för ett nytt fordon inte längre får möjlighet att välja basversion 2, så skulle företaget påverkas negativt om det visade sig att priset blev högre med basversion 3. Det kan noteras att det tillkommande kravet å andra sidan kan ge motsvarande fördelar för en leverantör av ombordutrustning som uppfyller kraven i basversion 3, där leverantören alltså skulle gynnas av ett högre pris för sådana system. Det är dock mycket svårt att bedöma hur prisnivåerna kan komma att utvecklas för ERTMS-system i basversion 2 respektive basversion 3. Idag finns inga system av basversion 3 i drift, men det är sådana system som har upphandlats för den danska ERTMS-satsningen, som ska inleda sin utrullningsfas 2018. Detta gör att man kan förvänta sig ett flertal driftsatta ombordsystem i basversion 3 under de närmaste åren.
3. I de tekniska kraven för basversion 3 har man infört säkerhetskrav på vissa funktioner i ombordsystemets gränssnitt mot föraren. Dessa säkerhetskrav skulle kunna höja priset för ett ombordsystem i basversion 3, men detta är mycket svårt att bedöma.
4. Om järnvägsföretag eller andra fordonsägare utnyttjar den nya möjligheten att använda filter eller andra skydd i talkommunikationsutrustningen ombord, för att minska störningar från publika mobiltelefonnät av järnvägens mobiltelefonnät GSM-R, så medför detta en kostnad för filtret eller skyddet.

I övrigt har kraven i TSD:n förtydligats och preciserats, vilket torde göra den enklare att använda vilket även bör innebära lägre kostnader för berörda

parter. Vidare bedömer Transportstyrelsen att inga signifikanta följd-ändringar av företagets verksamhet behövs på grund av den reviderade TSD:n.

5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen

Alternativ 1

Delsystemet Trafikstyrning och signalering är redan idag reglerat i TSD. Förändringen i TSD berör samtliga aktörer. Transportstyrelsen har svårt att se att konkurrensförhållandena skulle påverkas.

5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag

Alternativ 1

Transportstyrelsen har svårt att se att företagsstorleken gör någon skillnad för hur företag påverkas. Eftersom regleringen avser ett rent införlivande av tvingande EU-lagstiftning saknas också utrymme för att ta särskild hänsyn till vissa aktörer.

5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen

Alternativ 1

Enligt nuvarande planer har mobiltelefonoperatörer rätt att driftsätta järnvägsnära delar av sina 3G- och 4G-nät den 1 juli 2015, något som kan komma att medföra stora störningar av järnvägens mobiltelefoninät GSM-R. Det finns i den nu gällande versionen av TSD Trafikstyrning och signalering krav som medför att det inte är tillåtet att använda filter eller andra skydd som skulle kunna dämpa störningarna för talkommunikationen i ombordutrustningen. Den beslutade ändringen av TSD:n gör användning av sådana filter eller andra skydd tillåten.

I övrigt gör Transportstyrelsen bedömningen att berörda aktörer inte kommer att påverkas nämnvärt i andra avseenden än de ovan nämnda, då ändringen i TSD Trafikstyrning och signalering principiellt inte skiljer sig i någon större omfattning från tidigare TSD:er.

5.2 Konsumenter

5.2.1 Alternativ 1

TSD Trafikstyrning och signalering är ett styrdokument för att få ett harmoniserat tågskyddssystem för järnvägssystemet. Det finns idag inga indikationer på att priser skulle förändras till följd av ändringen i TSD:n.

Omfattningen av byggande och ombyggnader av järnvägar enligt TSD-förfarande påverkas inte.

5.3 Statens finanser

5.3.1 Alternativ 1

Ändringen i TSD Trafikstyrning och signalering har ingen direkt påverkan på statens finanser.

Om störningar från publika mobiltelefonnät på talkommunikation i järnvägens mobiltelefonnät GSM-R blir så omfattande att järnvägsdriften påverkas, skulle detta kunna medföra krav på ekonomisk kompensation från de järnvägsföretag eller andra fordonsägare som i det läget tvingas köpa och använda filter eller andra skydd i sina ombordutrustningar. Alternativt skulle detta kunna medföra krav på ekonomisk kompensation från publika mobiltelefonoperatörer, ifall de inte fullt ut ges möjlighet att använda sina mobiltelefonnät.

5.4 Samhället i övrigt

5.4.1 Alternativ 1

Inga tillkommande externa effekter har kunnat identifieras.

5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

5.5.1 Alternativ 1

Gransknings- och godkännandeprocesser kan i viss mån förväntas bli tydligare och enklare då krav och verifieringsprocedurer har förtydligats i den nya TSD. Den regelförenkling som innebär att Transportstyrelsen kan godkänna driftskompatibilitetskomponenter och delsystem med vissa avvikelser från de tekniska specifikationerna kommer att underlätta vårt arbete med att godkänna delsystem. Någon påverkan på andra myndigheter har inte identifierats.

5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

5.6.1 Alternativ 1

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag	+100 MSEK under 2015	Störningsfilter eller andra skydd som motverkar störningar från publika mobilnät blir tillåtna att använda Möjlighet till ytterligare EU-bidrag för ombordutrustning. Lägre kostnad för ERTMS-utrustning, när den kan godkännas trots att vissa krav inte uppfylls.	Svårbedömd prisutveckling på ombordsystem i basversion 3 och med tillkommande säkerhetskrav på förargränssnittet	Den sammanvägda bedömningen ger en positiv påverkan för de berörda företagen
Konsumenter	-	-	-	Ingen påverkan
Statens finanser	-	-	-	Ingen påverkan
Samhället i övrigt	-	-	-	Ingen påverkan
Myndigheter och andra offentliga organ	-	-	-	Ingen påverkan
Totalt				Positiva effekter för företag, ingen påverkan på övriga

6 Fördelningsanalys

6.1 Alternativ 1

TSD Trafikstyrning och signalering riktar sig inte mot individer och några direkta effekter för olika grupper av medborgare kan man därför inte räkna med. Arbetet med att harmonisera de tekniska reglerna innebär dock att Europas järnvägsnät så småningom kommer att kunna trafikeras med tåg över nationsgränserna vilket gör tågresor och frakter effektivare. Ensnigen

av krav ska också resultera i att marknaden för standardiserade komponenter ökar med lägre kostnader som följd.

7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

7.1 Alternativ 1

Syftet med att göra det europeiska järnvägssystemet driftskompatibelt är att på sikt bidra till enklare och mindre kostsamma gränsöverskridande transporter på järnväg vilket stämmer väl med det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

7.1.1 Funktionsmålet

Regleringen påverkar järnvägens tillgänglighet positivt eftersom den gör det tillåtet att minska störningar från publika mobiltelefonnät på talkommunikation i järnvägens mobiltelefonnät GSM-R, genom att använda filter eller andra skydd. Detta påverkar möjligheterna att trafikera i lägen med trafikstörningar eller tekniska fel, när det krävs talkommunikation mellan trafikledningen och personal ombord på tåg.

7.1.2 Hänsynsmålet

Även den övergripande trafiksäkerheten i järnvägssystemet påverkas positivt av att det blir tillåtet att minska störningar på talkommunikation i järnvägens mobiltelefonnät GSM-R genom att använda filter eller andra skydd.

8 Vad är förslaget

Nuvarande föreskrifter TSFS 2012:135 ska ändras från och med 1 juli 2015. Därmed uppfyller Sverige sina skyldigheter som EU-medlemsstat, genom att vi tillämpar EU-kommissionens beslut av den 5 januari 2015 om ändrade tekniska specifikationer för delsystemen Trafikstyrning och signalering (som ska tillämpas från och med den 1 juli 2015).

9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler

Regleringen görs i överensstämmelse med EU-regleringen och går inte utöver vad som följer av Sveriges medlemskap i EU.

10 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser

Sverige är som medlemsstat i EU bundet av kommissionens beslut, därför måste föreskrifterna för den nuvarande TSD:n ändras så att den av kommissionen beslutade ändringen kan tillämpas från och med 1 juli 2015.

Enligt övergångsbestämmelser i TSD Trafikstyrning och signalering ska bestämmelserna i tidigare utgåvor av TSD Trafikstyrning och signalering fortsatt tillämpas för underhåll inom projekt som godkänts enligt respektive bestämmelse. De tidigare utgåvorna ska också, såvida inte sökanden begär att få använda det senaste beslutet, fortsätta att gälla för projekt som avser nya, moderniserade eller ombyggda delsystem vars utveckling är långt framskridna, eller för projekt som omfattas av ett avtal som höll på att genomföras den 1 juli 2015. De tidigare utgåvor av TSD Trafikstyrning och signalering som på det viset fortsatt är aktuella för tillämpning är följande:

1. Bilagan till kommissionens beslut 2006/679/EG.
2. Bilagan till kommissionens beslut 2006/860/EG.
3. Bilagan till kommissionens beslut 2012/88/EU.
4. Bilagan till kommissionens beslut 2012/696/EU.

Transportstyrelsen kommer att informera branschen om de nya reglerna på hemsidan, i Branschrådet och vid den löpande dialogen med de olika aktörerna. Eftersom reglerna endast berör aktörer inom järnvägsbranschen så behövs inga ytterligare informationsinsatser.

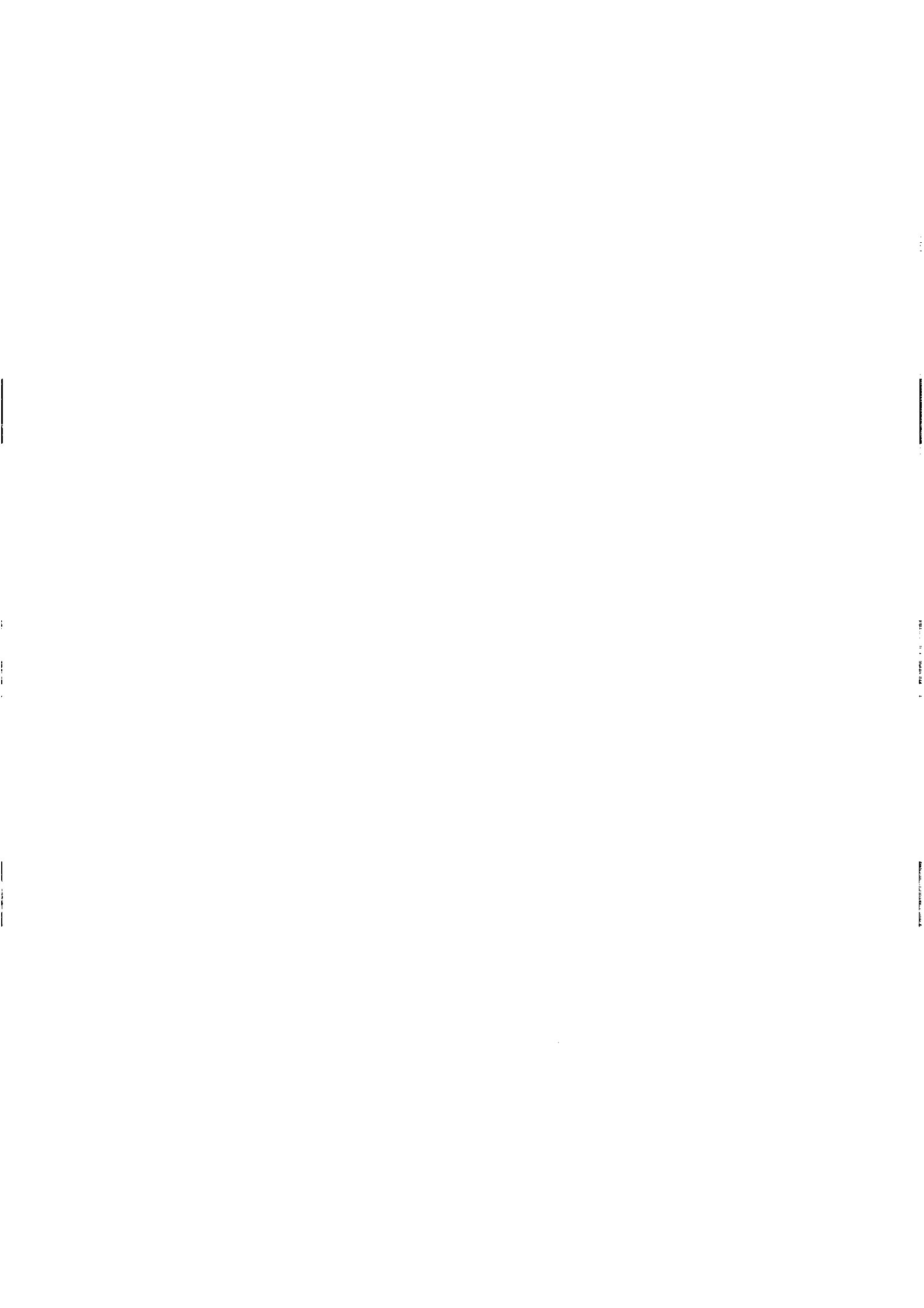
11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på

I 2 kap. 8 § andra stycket järnvägslagen (2004:519) anges att varje delsystem ska överensstämja med föreskrivna tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. I 2 kap. 25 § 4 samma lag anges att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om bl.a. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt 8 § andra stycket. Av 2 kap. 5 § järnvägsförordningen (2004:526) framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om specifikationer som svarar mot kraven i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som offentliggjorts av Europeiska kommissionen i Europeiska unionens officiella tidning.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Maria Fahlén
maria.fahlen@transportstyrelsen.se
010-495 55 78

Monica Åsman
monica.asman@transportstyrelsen.se
010-495 55 04



Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:135) om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

JÄRNVÄG

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver¹ med stöd av 2 kap. 5 § järnvägsförordningen (2004:526), i fråga om styrelsens föreskrifter (TSFS 2012:135) om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet, att rubriken till föreskrifterna samt 1 och 2 §§ ska ha följande lydelse.

Transportstyrelsens föreskrifter om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering

1 § Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering.

2 § Bestämmelserna i bilaga III till kommissionens beslut 2012/88/EU av den 25 januari 2012 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering (TSD-bilagan), senast ändrat genom kommissionens beslut 2015/14/EU ska tillämpas, om inte annat framgår av 4 och 5 §§.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1, Celex 32008L0057), senast ändrat genom kommissionens direktiv 2014/106/EU (EUT L 355, 12.12.2014, s. 42, Celex 32014L0106) samt kommissionens beslut 2012/88/EU av den 25 januari 2012 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet (EUT L 51, 23.2.2012, s.1, Celex 32012D0088), senast ändrat genom kommissionens beslut 2015/14/EU av den 5 januari 2015 om ändring av beslut 2012/88/EU om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet (EUT L 3, 7.1.2015, s. 44, Celex 32015D0014).

TSFS 20:

Denna författning träder i kraft den 1 juli 2015.

På Transportstyrelsens vägnar

MARIA ÅGREN

Maria Fahlén
(Väg- och järnvägsavdelningen)

Enligt sändlista

Förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:135) om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens remiss gällande föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:135) om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet.

Bakgrund till föreskriftsförslaget

Kommissionen fastställde den 5 januari 2015 en ändring av TSD Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet genom beslut nr 2015/14/EU. Kommissionens beslut ska tillämpas från och med den 1 juli 2015 i medlemsstaterna. Transportstyrelsens föreskrifter ges ut för att ge ändringen av TSD formell giltighet i Sverige.

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslag till ändring av föreskrifter samt tillhörande konsekvensutredning. Förslag och konsekvensutredning finns på Transportstyrelsens hemsida www.transportstyrelsen.se under rubrikerna Järnväg/Regler för järnväg/Remisser.

Ange beteckning TSF 2014-263 och skicka gärna era synpunkter via e-post till jarnvag@transportstyrelsen.se

Väljer ni att skicka era synpunkter per post är adressen:

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 Borlänge

Yttranden över de föreslagna föreskriftsändringarna ska ha kommit in till Transportstyrelsen **senast den 7 april 2015**.

Kontaktperson

Har ni frågor kring remissen, kontakta Maria Fahlén
010-495 55 78, maria.fahlen@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning

Birgitta Hermansson
Väg- och järnvägsdirektör

Bilagor

Förslag till ändring av föreskrifter
Konsekvensutredning

Sändlista

AAA Certification AB	infoa@3cert.com
AB Storstockholms lokaltrafik	registrator.tf@sl.se
Arlandabanan	info@arlandabanan.se
Arriva	reception@arriva.se
Atkins	info-se@atkinglobal.com
Branschorganisationen Tågoperatörerna	info@tagoperatorerna.se
Cowi	info@cowi.se
DEKRA Industrial AB	info@dekra-industrial.se
Euromaint	info@euromaint.com
Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer	fsj@almeqa.se
Green Cargo	info@greencargo.com
Infranord AB	info@infranord.se
Inlandsbanan	info@inlandsbanan.se
Interfleet	johan.oscarsson@interfleet.se
Jernhusen	info@jernhusen.se
JHRF, Järnvägshistoriska riksförbundet	kontakt@jhrf.se
Järnvägshuset	info@jarnvagshuset.se
Järnvägskompetens	info@jarnvagskompetens.se
LKAB	info@lkab.com
Lloyd's Register Consulting	info.consulting@lr.org
Midwaggon	lars.bjorn@midwaggon.se
MiW Rail Technology AB	info@miw.se
MRO, Museibanornas riksorganisation	info@museibanorna.se
MTO Säkerhet	info@mto.se
MÅLAB	info@malab.se
NRSA – Nordisk Referensgrupp för Spårburna Arbetsmaskiner	jan.astroem@jarre.se
Näringsdepartementet	naringsdepartementet.registrator@regeringuskansliet.se
Ramboll	infosverige@ramboll.se
Regelrådet	regelradet@regelradet.se
Rejlers	info@reilers.se
Samtrafiken	info@samtrafiken.se
Sintef	thor.myklebust@sintef.no
SJ AB	diariet@sj.se
Strukton Rail AB	info@strukton.se
Sweco	info@sweco.se
Swedac	registrator@swedac.se
Swemaint	info@swemaint.se
Svensk kollektivtrafik	info@svenskkollektivtrafik.se
Svensk Kollektivtrafik	info@svenskkollektivtrafik.se
Sveriges kommuner och landsting	info@skl.se
Trafikverket	trafikverket@trafikverket.se
Transdev	info@transdev.se
Transrail	transrail@transrail.se
TXG Transportation AB	info@txg.se
Tyréns	info@tyrens.se
Tågakeriet i Bergslagen AB	info@tagakeriet.se
Unicon	info@unicon.se

Vanaheim AB	kontakt@vanaheim.se
WSP	info@wspgroup.se
ÅF	info@afconsult.com
Öresundskonsortiet	foretag@oresundsbron.com