

Høringsnotat – gjennomføring av endringer i forordninger om tekniske spesifikasjoner for samtrafikk på jernbanenettet – TSI-revisjonen 2022.

Høring om forslag til endringer i åtte forskrifter om tekniske spesifikasjoner, og i forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2019/777 (spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur)

1. Bakgrunnen for forslaget

Statens jernbanetilsyn (SJT) sender med dette på høring forslag om endringer i flere forskrifter om tekniske spesifikasjoner for samtrafikk på jernbanenettet.

Bakgrunnen for forslaget er at EU-kommisjonen har foreslått endringer i flere forordninger om tekniske spesifikasjoner for samtrafikk (TSI-er). Forordningene som foreslås endret er gjennomført i norsk rett, og SJT foreslår at endringsforordningene også skal gjennomføres i norsk rett.

Endringsforordningene er ikke vedtatt eller tatt inn i EØS-avtalen, og det tas forbehold om at dette skjer.

Denne høringen skal informere om Kommisjonens forslag, om SJTs forslag om å innta endringene i TSI-ene i norsk rett, og gi høringsinstansene og andre interesserte anledning til å kommentere forskriftsforslaget. Frist for å gi høringssvar til SJT er **1. mars 2023**.

Høringsinstansene og andre interesserte har også mulighet til å kommentere på Kommisjonens forslag direkte til dem. Kommisjonens høring har frist 27. januar 2023. SJT ber om kopi av eventuelle høringssvar til Kommisjonen innen samme dato. Høringssvarene vil inngå i SJTs innspill til arbeid mot Kommisjonens behandling av forslaget til endringsforordninger og til arbeidet med å ta endringsforordningene inn i EØS-avtalen. Slike innspill vil også tas med i SJTs arbeid med gjennomføringsforskriftene, som foreslått i denne høringen.

2. Nærmere om Kommisjonens forslag til revisjon av TSI-ene

2.1 Bakgrunn for og oversikt over Kommisjonens forslag

TSI-er skal revideres jevnlig, slik at de gjenspeiler utviklingen i den europeiske jernbanen og tilhørende forskning og innovasjon, samt oppdatere henvisninger til standarder, i tråd med Kommisjonsbeslutning 2017/1474 art. 3(5) punkt b og f. Ett hovedmål med 2022-revisjonen er å digitalisere jernbanen og gjøre godstransport på jernbane mer attraktivt, i tråd med European Green Deal.

Et første forslag til revisjon av TSI-ene er arbeidet fram av Det Europeiske Jernbanebyrået, ERA. Arbeidsgrupper bestående av deltagere fra medlemsstater og bransjeorganisasjoner har deltatt i arbeidet, og Statens jernbanetilsyn har vært representert i flere av arbeidsgruppene. ERAs forslag var på høring fram til juni 2022, og ERA ga sin anbefaling kort etter.

Kommisjonens forslag bygger på dette arbeidet, og den presenterte et første utkast til endringer basert på ERAs forslag i RISC i juli 2022. Kommisjonens utkast har vært diskutert i RISC og ekspertgruppemøter under RISC høsten 2022.

Kommisjonen sendte forslag på høring («public consultation») 30. desember 2022 med frist 27. januar 2023.

Målet er at Kommisjonens forslag behandles i RISC tidlig i februar 2023, men slik at formell avstemming over forslagene til TSI CCS og TSI OPE skjer i mars. Forordningene vedtas i EU kort tid etter.

Kommisjonens forslag er tilgjengelige her:

TSI OPE https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13532-Rail-interoperability-EU-harmonised-train-operations-and-traffic-management_en

TSI CCS https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13541-Rail-interoperability-technical-specification-for-control-command-and-signalling-subsystems_en

TSI «Mega Pack» https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13533-Rail-interoperability-EU-harmonised-specifications-for-trains-rail-infrastructure-and-passenger-accessibility_en

2.2 Oversikt over Kommisjonens forslag

Det er til sammen åtte TSI-er som foreslås endret. I tillegg foreslås endringer i forordningen om spesifikasjonene i det europeiske jernbaneinfrastrukturregisteret. Endringene foreslås i tre ulike endringsforordninger:

- En forordning som endrer TSI OPE
- En ny forordning om TSI CCS, som også opphever gjeldende forordning
- En forordning som endrer øvrige sju TSI-er og forordningen om spesifikasjonene i det europeiske jernbaneinfrastrukturregisteret.

Forordningene som vil endres av den foreslåtte TSI Revision 2022 er:

- Kommisjonsforordning (EU) 2019/773 om tekniske spesifikasjoner for samtrafikk for drift og trafikkstyring i Den europeiske unions jernbanesystem (TSI OPE)
- Kommisjonsforordning (EU) 2016/919 om delsystemet «styring, kontroll og signal» i Den europeiske unions jernbanesystem (TSI CCS)
- Kommisjonsforordning (EU) nr. 321/2013 av 13. mars 2013 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveier som gjelder for delsystemet «Rullende materiell – godsvogner» i Den europeiske unions jernbanesystem, og om oppheving av vedtak 2006/861/EF (TSI WAG)
- Kommisjonsforordning (EU) nr. 1299/2014 av 18. november 2014 om de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkveier for delsystemet «Infrastruktur» i Den europeiske unions jernbanesystem (TSI INF)
- Kommisjonsforordning (EU) nr. 1300/2014 av 18. november 2014 om de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkveier med hensyn til tilgjengelighet til Unionens jernbanesystem for personer med nedsatt funksjons- eller bevegelsesevne (TSI PRM)

- Kommisjonsforordning (EU) nr. 1301/2014 av 18. november 2014 om de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkvegne som gjelder for delsystemet «energi» i Unionens jernbanesystem (TSI ENE)
- Kommisjonsforordning (EU) nr. 1302/2014 av 18. november 2014 om en teknisk spesifikasjon for samtrafikkvegne med hensyn til delsystemet «Rullende materiell – lokomotiver og rullende materiell for passasjertrafikk» i Den europeiske unions jernbanesystem (TSI LOC&PAS)
- Kommisjonsforordning (EU) nr. 1304/2014 av 26. november 2014 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkvegne som gjelder for delsystemet «Rullende materiell – støy», om endring av vedtak 2008/232/EF og om oppheving av beslutning 2011/229/EU (TSI NOI)
- Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/777 av 16. mai 2019 om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur og om oppheving av gjennomføringsbeslutning 2014/880/EU (RINF)

TSI TAF og TSI TAP er også under revisjon, men er tatt ut av den samlede behandlingen i TSI-revisjonen 2022.

- Forslagene innebærer blant annet:
- en revisjon av TSI OPE, men hoveddelene og det vesentligste av teksten er videreført. De foreslåtte endringene i TSI OPE har som mål å innføre nye krav for å sikre bedre harmonisering av de operasjonelle reglene av ERTMS (The European Rail Traffic Management System), nye krav om operasjonell ERTMS «trackside» informasjon som infrastrukturforvalter skal gi jernbaneforetakene, og et nytt format for «the European Instructions» og tilbakemeldinger fra gjennomgangen av nasjonale regler om sikkerhet og operasjonelle tema.
- en regulering av kombinert transport i TSIene, med endringer blant annet i TSI INF, TSI WAG og RINF
- harmonisering av krav og test-metoder for elektromagnetisk kompatibilitet og kompatibilitet med «togdeteksjonssystemer» i TSI LOC&PAS
- lukking av åpne punkter (det vil si at det etableres EU-regler) i TSI LOC&PAS og TSI INF om krav om «trafikkbelastninger» og «linjenes lastbærende evne» for infrastruktur, krav for tog med mer enn to pantografer og tilrettelegging for ettermontering av energimålingssystemer i tog
- definisjoner av spesialkjøretøy i TSI LOC&PAS og presisering av TSIens anvendelse på disse
- innføring av metode for vurdering av lydegenskaper for komposittbremseklosser i TSI NOI
- innføring av parametere for avsporingdeteksjon i TSI WAG og TSI LOC&PAS
- presisering av når TSI INF og TSI ENE gjelder for oppgradering og fornyelser av eksisterende subsystemer og kjøretøy
- bedre definisjoner av parametere om tilgjengelighet til jernbanetjenester for personer med nedsatt funksjonsevne i TSI PRM
- alle henvisninger til standarder i TSIene flyttes til TSIenes appendix
- endringer i parameterne i RINF

2.3 Nærmere om kommisjonens forslag til endringer i TSI OPE

Kommisjonen foreslår en forordning som endrer gjeldende Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/773 av 16. mai 2019 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveier med hensyn til delsystemet «Drift og trafikkstyring» i Den europeiske unions jernbanesystem, og om oppheving av beslutning 2012/757/EU (TSI OPE)

SJT vurderer at endringer som Kommisjonen foreslår i 2019/773 med en viss betydning for Norge bl.a. omfatter:

Ny artikkel 5b – Jernbaneforetak skal endre sitt sikkerhetsstyringssystem i henhold til vedleggene til TSI OPE.

- Dette medfører mindre økonomiske og administrative konsekvenser for jernbaneforetakene. I hovedsak handler det om revisjon av eksisterende systemer, og har ikke omfattende konsekvenser. Vedlegg I punkt 4.2.1.1 –

Revidert bestemmelse om sikkerhetskritisk personell.

- Jernbanevirksomhetene må forholde seg til TSI OPE for alt personell.
- Det er definert krav til ombordpersonale og personale som klargjør tog i tillegg F og G til TSI OPE.
- også personell som klargjør tog for innlandstrafikk er omfattet.
- foretakene må definere krav i sitt sikkerhetsstyringssystem til kompetanse og egenskaper for sikkerhetskritisk personell som ikke er togførere, ombordpersonale eller som klargjør tog.

Vedlegg I punkt 4.2.1.2. – Regelbok og strekningsbok skal foreligge elektronisk innen 2024.

- foreligger allerede i Norge i dag

Vedlegg I punkt 4.2.1.2.1 – Kommisjonen foreslår at førers regelbok skal foreligge i og oppdateres gjennom RINF (registeret over jernbaneinfrastruktur).

Vedlegg I punkt 4.2.1.2.2 – Kommisjonen foreslår at infrastruktureier skal oppdatere opplysninger i strekningsbok i RINF i sanntid og gjøre opplysningene tilgjengelige for fører gjennom RINF.

Vedlegg I punkt 4.2.2.6.2. – Opplysninger om alle relevante linjeegenskaper skal gis gjennom RINF. Tillegg A om ERTMS er nytt i TSI OPE, men regelverket er ikke nytt.

- I forslaget er bestemmelsene gjennomgått, og endringer omfatter forbedringer og oppdateringer.
- I punkt 1.2 er det foreslått beskrivelse av versjoner og spesifikasjoner bestemmelsene gjelder for. Det er i eksisterende bestemmelser tatt inn nye bestemmelser om plassering av skilt langs linjen for eksempel for informasjon om kontaktledning og informasjon om når det ikke er tillatt å bruke spesifikke bremsesystemer som kan påvirke signal.
- Videre er det tatt inn nye bestemmelser om automatisk togdrift, bestemmelser om varsling mv.
- Level 2 og 3 foreslås slått sammen og endres til Level R.
- I tillegg B er det lagt til nye eller utvidede bestemmelser om sikkerhet som tilsvarer gjeldende bestemmelser i Norge i dag.

Tillegg C inneholder språklige endringer, i tillegg til at det er utarbeidet nye europeiske driftsinstruksjoner.

Tillegg D er et nytt tillegg D3 for ERTMS om infrastrukturforvalters ansvar for å gjøre informasjon tilgjengelig for jernbaneforetak.

2.4 Nærmere om kommisjonens forslag til ny TSI CCS

Kommisjonen foreslår å oppheve gjennomføringsforordning EU 2016/919 (TSI CCS), og å vedta en ny forordning med tekniske spesifikasjoner for samtrafikk med hensyn til delsystemene «Styring, kontroll

og signal» i Den europeiske unions jernbanesystem. Det er likevel i stor grad endringer og tilpasninger av gjeldende forordning. De viktigste endringene som innføres:

- Introduksjon av "single set of specifications". Dette innebærer at man går bort fra dagens praksis med spesifikasjonssett #1, #2 og #3. Istedenfor vil man gå over til et regime sentrert rundt systemversjoner. Systemversjonen 1.0, 2.0 og 2.1 er de som har vært frem til i dag, mens 2.2 vil være systemversjonen som innføres for TSI CCS nå i 2022, mens 3.0 er en framtidig versjon med nye funksjoner, bla FRMCS. Systemversjon 2.2 er bakoverkompatibel, mens systemversjon 3.0 ikke er det.
- Fjerning av muligheten for "partial fulfillment" – delvis kravoppgjørelse. Det betyr at man må følge gjeldende TSI fullt ut ved fornyelse/oppgradering, og dagens mulighet for å gjøre endringer i ERTMS-utrustningen og verifisere den opp mot en eldre spesifikasjon forsvinner.
- Introduksjon av level R. Dette innebærer at dagens ERTMS nivå 2 (det som innføres i Norge) og ERTMS nivå 3 (med virtuelle og flyttbare blokkstrekninger, ikke faste som i Norge) kombineres, og vil kalles nivå R.
- Støtte for FRMCS (arvtager til GSM-R), men denne er begrenset til ombordsystemer med minst systemversjon 3.0 og vil ikke støttes for systemversjon 2.2 eller 2.1 som i dag rulles ut i Norge.

I de øvrige tilleggene er det for det vesentligste oppdateringer og rettelser som for eksempel henvisninger til relevante standarder og oppdatert regelverk

2.5 Nærmere om kommisjonens forslag til endringer i TSI WAG, TSI INF, TSI PRM, TSI ENE, TSI LOC&PAS, TSI NOI, og RINF

Kommisjonen foreslår en forordning som gjør endringer i flere av TSIene og i forordningen om infrastrukturregisteret i en samlet endringsrettsakt, også omtalt som TSI Revision 2022 Mega Pack. TSIene som foreslås endret av den samlede endringsrettsakt er:

Foreslåtte endringer i Kommisjonsforordning (EU) nr. 321/2013 av 13. mars 2013 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkvegne som gjelder for delsystemet «Rullende materiell – godsvogner» i Den europeiske unions jernbanesystem, og om oppheving av vedtak 2006/861/EF (TSI WAG)

Endringer i forordning 321/2013 (TSI WAG) med en viss betydning for Norge omfatter:

Kommisjonen foreslår å slette art. 9a i forordning 321/2013. Bestemmelsen er erstattet med regler i Annex 6 appendix E, F og G

Videre forslås det flere endringer i forordningens vedlegg og tillegg. Det er enkelte språklige og tekniske endringer. De vesentligste materielle endringene er:

Regulering

- av kombinert transport: Det er foreslått å fastsette koder og standarder for vogner til intermodal (kombinert) transport.
- Innføre tekniske parametere for systemer som oppdager og forhindrer avsporing, Derailment prevention function (DPF) og Derailment detection function (DDF).

Foreslåtte endringer i Kommisjonsforordning (EU) nr. 1299/2014 av 18. november 2014 om de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne for delsystemet «Infrastruktur» i Den europeiske unions jernbanesystem (TSI INF)

Det foreslås endringer i vedlegget til forordning 1299/2014 (TSI INF), herunder:

- Regulering av kombinert transport.
- Etablering av EU-regler om krav om «trafikkbelastninger og linjens lastbærende evne» for infrastruktur.
- Nytt krav om at ved oppgraderinger av jernbaneinfrastruktur så skal alle krav i TSlen få anvendelse på hele det geografiske området som oppgraderes. Oppgradering her defineres som at hastigheten på linjen økes med minst 30 km/t samt enkelte andre spesifikke tilfeller.

Foreslåtte endringer i Kommisjonsforordning (EU) nr. 1300/2014 av 18. november 2014 om de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne med hensyn til tilgjengelighet til Unionens jernbanesystem for personer med nedsatt funksjons- eller bevegelsesevne (TSI PRM)

Det foreslås endringer i vedlegget til forordning 1300/2014 (TSI PRM), med mål om bedre definisjoner av parametere om tilgjengelighet til jernbanetjenester for personer med nedsatt funksjonsevne.

De mest vesentlige materielle endringene er:

- Definisjon av rullestol, legger grunnlaget for å vurdere hvordan kjøretøyet og tilbudet om bord skal tilpasses.
- Krav om vederlagsfritt tilbud av tjenester om bord i toget til rullestolbrukere for å sikre tilgang til alle tilbud ombord der det er mulig.
- Krav om stedlig inspeksjon av teknisk kontrollorgan for oppgradering og fornyelse av stasjoner.

Foreslåtte endringer i Kommisjonsforordning (EU) nr. 1301/2014 av 18. november 2014 om de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne som gjelder for delsystemet «energi» i Unionens jernbanesystem (TSI ENE)

Det foreslås endringer i vedlegget til forordning 1301/2014 (TSI ENE).

Den viktigste endringen er et punkt som også gjelder TSI INF, som går ut på at ved oppgraderinger av jernbaneinfrastruktur så skal alle krav i TSI en få anvendelse på hele det geografiske området som oppgraderes. Definisjonen av oppgradering inkluderer tilfeller der hastigheten på linjen økes med minst 30 km/t samt enkelte andre spesifikke tilfeller.

Foreslåtte endringer i Kommisjonsforordning (EU) nr. 1302/2014 av 18. november 2014 om en teknisk spesifikasjon for samtrafikkeve med hensyn til delsystemet «Rullende materiell – lokomotiver og rullende materiell for passasjertrafikk» i Den europeiske unions jernbanesystem (TSI LOC&PAS)

Foreslåtte endringer i 1302/2014 (TSI LOC&PAS) med en viss betydning for Norge omfatter:

Det foreslås endringer for forordning 1302/2014, og forordningens vedlegg.

Det foreslås å bruke begrepet «spesialkjøretøy» heller enn «Mobilt jernbaneutstyr for bygging og vedlikehold av infrastruktur» både i forordningens art. 2(1) punkt d og i vedlegget.

Forordningens art 8 EF verifiserings sertifikat for delsystem foreslås slettet.

Det foreslås endringer i forordningens art 11 om overgangsordninger fra tidligere gjeldende TSI, og i forordningens vedlegg.

Det er foreslått nye overgangsordninger for verifisering når nye TSler trer i kraft. Det er definert forskjellige faser for kjøretøyene hvor forskjellige overgangsordninger for nye TSler vil gjelde, helt fra utvikling til kjøretøyer i drift. Disse vil avhengig av hvilke faser et kjøretøy er i få en generell overgangsordning eller en spesifikk overgangsordning i henhold til nye appendix L.

Videre er det foreslått flere endringer i forordningens vedlegg. Disse inkluderer:

- Det er foreslått tekniske parametere for systemer som oppdager og forhindrer avsporing, Derailment prevention function (DPF) og Derailment detection function (DDF).
- Generelt er det også gjort en del i forhold til grensesnittet mot TSI CCS med å spesifisere Annex J.2 i en del A og B, hvor A er detaljering av krav i ERA/ERTMS/033281 (index 77) og B er henvisning til Subset-034 Train Interface FIS (index 7) som begge er en del av TSI CCS. Dette omfatter blant annet forslag om endringer ved implementering av fjernstyrt radiostyring av lokomotiver med ETCS ombordsystem og endrede krav til håndtering av modi i ERTMS ombordsystemet. Det er inntatt parametere for testing av bremseklosser, og i sammenheng med TSI NOI, fastsettes krav til materiale i bremseklosser, testing samt lister over bremseklosser som kan brukes frem til 2032. Det er nødvendig med nasjonale krav om at kompositt bremseklosser fungerer tilfredsstillende under alle påregnelige klimatiske forhold, det er særlig vinterforhold som er krevende i denne sammenheng.

Foreslåtte endringer i Kommisjonsforordning (EU) nr. 1304/2014 av 26. november 2014 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkeve som gjelder for delsystemet «Rullende materiell – støy», om endring av vedtak 2008/232/EF og om oppheving av beslutning 2011/229/EU (TSI NOI)

Det foreslås å erstatte vedlegget til forordning 1304/2014 (TSI NOI). De vesentligste materielle endringene er en prosedyre for akustisk testing av komposittbremser og bedre harmonisering med andre TSler når det gjelder overgangsbestemmelser.

Foreslåtte endringer i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/777 av 16. mai 2019 om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur og om oppheving av gjennomføringsbeslutning 2014/880/EU (RINF)

Det foreslås endringer i vedlegget til forordning 2019/777 (RINF). Dette er i hovedsak mindre endringer og tillegg i parameterne som utgjør infrastrukturregisteret. Det er bl.a. lagt til parametere for kombinerttransport og ATO (automatisk togdrift).

Videre innføres krav til at RINF skal benyttes til å oppdatere rutebok for jernbaneforetakene. Dette innebærer at all infrastruktur må være beskrevet i RINF.

3. Statens jernbanetilsyns vurdering av økonomiske og administrative konsekvenser ved å innta endringene i norsk rett

3.1 Konsekvenser av foreslåtte endringer i TSI OPE

Forslaget vil i hovedsak medføre enkelte økonomiske og administrative konsekvenser for Bane NOR som må oppdatere sitt sikkerhetsstyringsystem og i noen grad for jernbaneforetakene.

3.2 Konsekvenser av foreslåtte endringer i TCI CCS

Det er knyttet stor usikkerhet til konsekvensene av dette forslaget for Norge.

- Single set of specifications: Kan føre til økte kostnader ved oppgradering og fornyelse for Bane NOR og operatører. Dette gjør innføring av de nyeste endringene i spesifikasjonen obligatorisk hvis det må gjøres feilrettinger på systemet.
- Fjerning av muligheten for partial fulfillment kan føre til økte kostnader for Bane NOR og operatører når de ønsker å oppgradere/forny eksisterende løsninger basert på en tidligere TSI fordi alle krav og funksjoner i gjeldende TSI må oppfylles. Om de ikke oppfylles må det søkes unntak fra Kommisjonen hvilket kan være en tidkrevende prosess.
- Level R – uklart om dette får noen påvirkning på den norske implementasjonen av ERTMS.
- FRMCS – det at systemversjon 2.1 som nå rulles ut i Norge ikke kommer til å ha muligheten for tilpasninger med FRMCS vil kunne føre til økte kostnader når GSM-R skal fases ut i ca. 2035. Konsekvensen vil bli at alle kjøretøy i Norge må oppgraderes til systemversjon 3.0 og dermed antatte betydelige kostnader.

Administrative konsekvenser inkluderer at Norge må rapportere til Kommisjonen og medlemsstater om «open points» og «specific cases». Norge må også inngi en nasjonal implementeringsplan. Norge må varsle Kommisjonen og ERA om endringer i Class-B Systems, og be ERA om en «technical opinion of compliance». Norge må notifisere ERA om eventuelle togdeteksjonssystemer som ikke er i tråd med TSlen, og oppdatere dette i registeret for infrastruktur, RINF.

Sakkyndige instansers merknader

Jernbanedirektoratet opplyser at de har startet på arbeidet med innføring av ny togradiotjeneste (FRMCS) i Norge, og peker i den forbindelse på at det i forslaget til TSI CCS er lagt til grunn at frekvensbåndene 900 og 1900 MHz skal reserveres til bruk for togradio i Europa, og at disse båndene

ikke kan tildeles andre formål. I tillegg er det en diskusjon om det skal besluttes at det kun er disse frekvensbåndene som skal benyttes, eller om FRMCS/ togradiotjenesten også skal kunne formidles over det ordinære kommersielle mobilnettet. I fortalen til forslaget, pkt. 9 legges det til grunn at bruken av de aktuelle frekvensene er obligatorisk. Dersom det i TSI CCS besluttes at disse frekvensene må benyttes, vil investeringene kunne bli vesentlig høyere enn om man åpner for å bruke det kommersielle nettet hvor togradiotjenesten vil kunne bli en app på den ordinære mobiltelefonen. Det vil være en stor fordel med fleksibilitet til å velge, og unngå at frekvensbruken fastlegges i TSI.

3.3 Konsekvenser av foreslåtte endringer i TSI WAG

SJT vurderer at endringene i TSI WAG ikke vil ha vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning for Norge.

3.4 Konsekvenser av foreslåtte endringer i TSI INF

De foreslåtte endringene som gjelder krav til sertifisering, godkjenning i henhold til TSI, ved fornyelse og endringer vil få konsekvenser for infrastrukturforvalter om de planlegger oppgraderinger som definert over. Hvor store konsekvenser avhenger av det konkrete prosjektet. Dersom strekningen det gjelder allerede tilfredsstillende kravene i TSIene, vil det kun være snakk om kostnader knyttet til verifisering ved hjelp av teknisk kontrollorgan. Disse vil være begrensede.

For oppgradering av en strekning som ikke tilfredsstillende TSIene, vil det kunne tilkomme kostnader for å ruste opp strekningen i henhold til TSI INF krav og dermed føre til en utvidelse av prosjektomfanget. Det er usikkerhet rundt i hvor stor grad dette vil påvirke Bane NORs prosjektportefølje.

3.5 Konsekvenser av foreslåtte endringer i TSI PRM

De foreslåtte endringene vil påvirke både infrastrukturforvalter og togoperatører. For infrastrukturforvalter kan kravet om stedlig inspeksjon av teknisk kontrollorgan øke kostnader noe når Bane NOR fornyer og oppgraderer stasjoner, men disse ekstrakostnadene er ikke vurdert som betydelige.

For togoperatører vil det kunne påløpe noe ekstra kostnader for å tilby relevante ombordtjenester til rullestolbrukere, men denne kostnaden er vurdert som liten. Totalt sett vurderes endringene til å ha begrensede økonomiske og administrative konsekvenser.

3.6 Konsekvenser av foreslåtte endringer i TSI ENE

De foreslåtte endringene vil få konsekvenser for infrastrukturforvalter om de planlegger oppgraderinger som definert over. Hvor store konsekvenser avhenger av det konkrete prosjektet. Dersom strekningen det gjelder allerede tilfredsstillende kravene i TSI ENE, vil det kun være snakk om kostnader knyttet til verifisering ved hjelp av teknisk kontrollorgan. Disse vil være begrensede.

For oppgradering av en strekning som ikke tilfredsstillende TSI ENE, vil det kunne tilkomme kostnader for å ruste opp strekningen i henhold til TSI-krav og dermed føre til en utvidelse av prosjektomfanget.

Det er usikkerhet rundt i hvor stor grad dette vil påvirke Bane NORs prosjektportefølje.

3.7 Konsekvenser av foreslåtte endringer i TSI LOC& PAS

Forslaget vil i hovedsak medføre enkelte, mindre økonomiske og administrative konsekvenser for jernbaneforetakene.

3.8 Konsekvenser av foreslåtte endringer i TSI NOI

Endringene i TSI NOI vurderes ikke til å ha vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning for Norge.

3.9 Konsekvenser av foreslåtte endringer i RINF

Endringene vil påvirke Bane NOR som er ansvarlig for jernbaneinfrastruktur-registeret i Norge. Omfanget av de økonomiske og administrative konsekvensene for foretaket er ikke utredet.

Sakkyndige instansers merknader

Bane NOR har uttrykt at de er negative til endringene som innebærer å benytte RINF til oppdatering av rutebok for jernbanen i Norge. Oppfatningen er at RINF ikke er tilrettelagt for dette på nåværende tidspunkt, og at det vil innebære et betydelig digitaliseringsarbeid å få dette til å fungere.

4. Rettslige konsekvenser for Norge – Forslag til endringer i forskrifter

De ni forordningene som foreslås endret er gjennomført i norsk rett, og SJT vurderer at de foreslåtte endringene i forordningene også skal gjennomføres i norsk rett.

Ved gjennomføringen av de ni forordningene som Kommisjonen foreslår å endre, ble disse vurdert som EØS-relevante og akseptable. Disse vurderingene legges til grunn også for gjennomføring av endringsforordningene. Det er heller ikke andre forhold ved disse forslagene som tilsier at disse ikke bør aksepteres i Norge.

Den foreslåtte forordningen som endrer TSI OPE kan gjennomføres med en endringsforskrift til forskrift 8. september 2021 nr. 2714 om gjennomføring av forordning 2919/773 om tekniske spesifikasjoner for samtrafikk for drift og trafikkstyring i det europeiske jernbanesystemet. Endringen går ut på at endringsforordningen tilføyes i §1 som en av forordningene som gjennomføres av forskriften.

Den foreslåtte nye TSI CCS-forordningen foreslås tatt inn i norsk rett ved at det vedtas en ny forskrift som gjennomfører den nye forordningen. Forskriften må også oppheve forskrift 8. september 2021 nr. 2719 om gjennomføring av TSI-styring, kontroll og signal på jernbanenettet (TSI CCS).

Den foreslåtte forordningen som endrer seks TSI-er og forordningen om spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur foreslås gjennomført i norsk rett ved en endringsforskrift som gjør endringer i følgende forskrifter:

- Forskrift 17. februar 2014 nr. 188 om gjennomføring av TSI-rullende materiell – godsvogner på det nasjonale jernbanenettet
- Forskrift 5. oktober 2015 nr. 1163 om gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) nr. 1299/2014 om de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkveier for delsystemet infrastruktur i den europeiske unions jernbanesystem (TSI-infrastruktur)
- Forskrift 28. september 2015 nr. 1131 om gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) nr. 1300/2014 av 18. november 2014 om de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkveier med hensyn til tilgjengelighet til Unionens jernbanesystem for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer (TSI-PRM)

- Forskrift 19. juni 2015 nr. 720 om gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) nr. 1301/2014 av 18. november 2014 om de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne som gjelder for delsystemet «energi» i den europeiske unions jernbanesystem (TSI-ENE)
- Forskrift 23. juli 2015 nr. 913 om gjennomføring av TSI-rullende materiell – lokomotiver og rullende materiell for passasjertrafikk
- Forskrift 12. november 2015 nr. 1306 om gjennomføring av den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne som gjelde for delsystemet «rullende materiell – støy» (TSI-støy)
- Forskrift 8. september 2021 om gjennomføring av forordning (EU) 2019/777 om de felles spesifikasjonene for registeret over jernbaneinfrastruktur og oppheving av beslutning 2014/880/EU

Endringsforskriften vil tilføye endringsforordningen som en av forordningene som gjennomføres i forskriftenes §1.

Forskriftene som gjennomfører TSI INF, TSI WAG, TSI ENE, TSI LOC&PAS og TSI NOI inneholder bestemmelser som tilpasser forordningene til norsk rett og norske forhold. SJT har foreløpig vurdert at tilpasningene bør beholdes også etter gjennomføring av TSI-revisjonen.