



## KOMITENOTAT

21. marts 2023

2022-1211

### **Europa-Kommissionens forslag til revision af kommissionsforordninger om tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) på jernbaneområdet (Komitésag)**

#### **1. Resumé**

*Det er et krav i EU-lovgivningen, at de Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet på jernbanen (TSI'erne) jævnlige skal revideres, så de afspejler udviklingen på jernbaneområdet. TSI'erne er EU-harmoniserede standarder for tekniske krav, der skal understøtte en åben jernbane over landegrænser.*

*Europa-Kommissionens forslag til en revision af TSI'erne forventes behandlet og besluttet på et møde i Jernbanesikkerhedskomiteen (RISC) den 29. og 30. marts 2023 som gennemførselsretsakter i undersøgelsesproceduren.*

*Kommissionens forslag til en revision af TSI'erne forventes ikke at have konsekvenser for beskyttelsesniveauet i Danmark. Det vurderes, at én af de reviderede TSI'er fra 2027 vil have statsfinansielle konsekvenser i form af en ekstraomkostning for Banedanmark hvert andet år på estimeret ca. 52 mio. kr. og erhvervsøkonomiske konsekvenser for jernbanevirksomheder, når de i fremtiden køber nyt togmateriel uden Banedanmark-ejet signaludstyr. En anden af de reviderede TSI'er kan muligvis fordyre fire jernbaneprojekter, men det vurderes mest sandsynligt, at projekterne ikke påvirkes. Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.*

*Regeringen støtter overordnet set revisionens formål, men mener, at det er nødvendigt at fokusere på tiltag, der forsimples EU-reguleringen af jernbaneområdet og mindsker de omkostninger, der er forbundet med at anlægge, vedligeholde, drive og anvende jernbaneinfrastruktur i Europa. Regeringen har på den baggrund til hensigt at stemme imod forslaget til TSI-revisionspakken på mødet den 29./30. marts, såfremt den reviderede TSI-pakke samlet set fortsat vil medføre meromkostninger for staten.*



*Sagen forelægges Folketingets Europaudvalg til orientering.*

## **2. Baggrund**

De Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet på jernbanen (TSI'er) fremgår af bilag til en række kommissionsforordninger og indeholder forskellige krav til infrastrukturen og det rullende materiel. Kravene skal opfyldes og verificeres i forbindelse med anlæg af infrastruktur eller indkøb af rullende materiel samt ved opgraderinger eller fornyelser af den eksisterende infrastruktur og rullende materiel.

Det følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union, at TSI'erne skal revideres regelmæssigt, så de afspejler udviklingen i de europæiske jernbaner og opdatering af referencer til standarder.

Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) og Europa-Kommissionen har arbejdet på at revidere TSI'erne i samarbejde med de europæiske jernbaneorganisationer og nationale eksperter. Den samlede pakke med de reviderede TSI'er er sat til afstemning den 29.-30. marts 2023 i Jernbanesikkerhedskomiteen (RISC), hvor Trafikstyrelsen repræsenterer Danmark.

## **3. Formål og indhold**

Revisionen af TSI'erne skal ifølge ERA og Kommissionen understøtte effektiviteten af EU's jernbanesystem. Det skal ske ved at udvide det geografiske driftsområde for lokomotiver, vogne og personvogne samtidigt med, at støj reduceres og tilgængeligheden øges. Det skal også ske ved at harmonisere minimumsparametre for anlæg og opgradering af jernbaneinfrastruktur og strømforsyning.

Et hovedformål med 2023-revisionen af TSI'erne er desuden at digitalisere jernbanerne, gøre godstransport via jernbane mere attraktivt i tråd med Den Europæiske Grønne Pagt og at styrke interoperabiliteten på jernbaneområdet i almindelighed.

De altovervejende tekniske regler og standarder, der nu vil blive ændret af den foreslåede revision, er:

- Kommissionens forordning (EU) 2019/773 om tekniske specifikationer for sammenkobling til drift og trafikstyring i Den Europæiske Unions jernbanesystem (TSI OPE)



- Kommissionens forordning (EU) 2016/919 om delsystemet "Togkontrol- og kommunikation" i Den Europæiske Unions jernbanesystem (TSI CCS)
- Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013 af 13. marts 2013 om den tekniske specifikation for interoperabilitet, der gælder for delsystemet "Rullende materiel -godsvogne" i Den Europæiske Unions jernbanesystem og om ophævelse af afgørelser 2006/861/EF (TSI WAG)
- Kommissionens forordning (EU) nr. 1299/2014 af 18. november 2014 om det tekniske specifikationerne for interoperabilitet for delsystemet "Infrastruktur" i Den Europæiske Union Unionens jernbanesystem (TSI INF)
- Kommissionens forordning (EU) nr. 1300/2014 af 18. november 2014 om den tekniske specifikationerne for interoperabilitet med hensyn til adgang til Unionens jernbane til personer med nedsat funktions- eller bevægelseshæmning (TSI PRM)
- Kommissionens forordning (EU) nr. 1301/2014 af 18. november 2014 om de tekniske specifikationer for interoperabilitet, der gælder for delsystemet Energi i EU's jernbanelnet (TSI ENE)
- Kommissionens forordning (EU) nr. 1302/2014 af 18. november 2014 om en teknisk specifikation for interoperabilitet med hensyn til delsystemet "Rullende materiel - lokomotiver og rullende materiel til passagertrafik« i Den Europæiske Union jernbanesystem (TSI LOC&PAS)
- Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 af 26. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet, der gælder for delsystemet "Rullende materiel - støj", om ændring af beslutning 2008/232/EF og om ophævelse af beslutning 2011/229/EU (TSI NOI)
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/777 af 16. maj 2019 om fælles specifikationer for registeret over jernbaneinfrastruktur og om ophævelse af gennemførelsesafgørelse 2014/880/EU (RINF)

#### **4. Europa- Parlamentets udtalelser**

Ikke relevant.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant.



## 6. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

## 7. Konsekvenser

### ***Lovgivningsmæssige konsekvenser***

En vedtagelse af forslagene medfører ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

### ***Økonomiske konsekvenser***

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Den reviderede TSI for togkontrolsystemer (CCS) vil medføre økonomiske konsekvenser i form af afledte nationale merudgifter hos Banedanmark på estimeret ca. 52 mio. kr. hvert andet år fra 2027 og frem. Det skyldes et nyt krav om toårige softwareopdateringer af de digitale signalsystemer, der er installeret i danske tog som følge af Signalprogrammets udrulning. Merudgifterne vil blive afholdt inden for Banedanmarks eksisterende bevillinger.

Afhængig af fortolkningen af anvendelsesbestemmelserne i den reviderede TSI for Infrastruktur (INF) kan også denne TSI medføre merudgifter for staten. En udvidet fortolkning kan således medføre, at opgraderingsprojekter, der ændrer på anlægselementer på en mindre del af en jernbanestrækning, vil nødvendiggøre, at alle anlægselementer på hele jernbanestrækningen skal gøres TSI INF-konforme.

En udvidet fortolkning af TSI INF kan medføre fordyrelser for projektet Dobbeltspor Tinglev-Padborg på op til estimeret 760 mio. kr. Projektet er vedtaget med Infrastrukturplan 2035.

En udvidet fortolkning af TSI INF kan påvirke følgende ikkevedtagne projekter:

- Hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus (eventuel påvirkning kan ikke prissættes endnu).
- Dobbeltspor Køge-Køge Nord (eventuel påvirkning kan ikke prissættes endnu).
- Kapacitet Herning-Holstebro (påvirkes i form af meromkostning på estimeret op til 50 mio. kr.).



Projekter, der allerede er udbudt til detailprojektering, vil uanset fortolkning kunne undtages fra den reviderede TSI INF i henhold til interoperabilitetsdirektivets<sup>1</sup> undtagelsesmulighed for projekter på avanceret udviklingstrin.

Hvis anvendelsesbestemmelserne i TSI INF fortolkes indskrænkende, er det Transportministeriets vurdering, at de fire ovennævnte projekter ikke vil blive fordyret som følge af den reviderede TSI INF. Med en indskrænkende fortolkning skal opgraderingsprojekter fortsat afgrænses til de delstrækninger, og de spor, som projektet ændrer. Hvis der for eksempel etableres flere spor på en strækning, og der ikke foretages ændringer ved eksisterende spor, skal eksisterende spor ikke være omfattet af opgraderingen og dermed af krav om verificering af alle grundparametre efter TSI INF.

Det er Transportministeriets vurdering, at revisionsforslaget til TSI INF skal tolkes indskrænket, men der skal med nærværende komiténotat gøres opmærksom på ovenfor nævnte risiko for fordyrelser.

Der forventes ikke statsfinansielle konsekvenser ved de øvrige reviderede TSI'er.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Der forventes ikke samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Der forventes erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af omkostninger til de softwareopdateringer, der introduceres med TSI CCS, til det togmateriel, som i fremtiden købes med signaludstyr installeret. I dag ejer Banedanmark det signaludstyr, der installeres i jernbanevirksomhedernes eksisterende togmateriel, men signaludstyr i fremtidige, nyindkøbte tog vil ikke være ejet af Banedanmark og vil dermed være jernbanevirksomhedernes ansvar at softwareopdatere. Det er ikke muligt at estimere økonomiske konsekvenser.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union.



## **Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet**

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

### **8. Høring**

Trafikstyrelsen har 3. januar 2023 informeret nedenstående parter om den af Europa-Kommissionen iværksatte høring, offentliggjort 30. december 2022, vedrørende revisionen af TSI'erne.

Arriva Skandinavien A/S, Atkins Danmark A/S, CFL Cargo, Cowi, DANAK, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation, DB Cargo Scandinavia, DSB, Havari-kommissionen, Hector Rail, HK Trafik & Jernbane, Jernbanenævnet, Kommunernes Landsforening, Lokaltog, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, NIRAS, Nordjyske Jernbaner, Rambøll, TÜV SÜD Danmark og Øresundsbro Konsortiet.

Der er ikke modtaget høringssvar.

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslagene til de reviderede TSI'er har været drøftet i såvel Jernbanesikkerhedskomiteen (RISC) som i en række ekspertgrupper. Derudover har Kommissionen ultimo 2022 til primo 2023 gennemført en åben høring af forslagene.

Danmark har ligesom en række andre lande fremført bekymringer for de økonomiske konsekvenser af forslagene. På denne baggrund er der foretaget en lang række tilpasninger af revisionsforslagene, som dog ikke fuldstændig imødekommer bekymringerne. Der pågår derfor fortsat drøftelser om særligt TSI CCS. Det er dog umiddelbart forventningen, at forslagene vil blive vedtaget på det kommende komitémøde i RISC den 29. og 30. marts 2023 med det fornødne flertal.

### **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen ser positivt på tiltag, der styrker et sammenhængende og effektivt jernbanesystem i EU ved at harmonisere kravene til anlæg og opgradering af jernbaneinfrastruktur og ved at øge digitaliseringen.



Regeringen mener dog særligt, at det er nødvendigt at fokusere på tiltag, der forsimpler EU-reguleringen af jernbaneområdet og mindsker de meget store omkostninger, der er forbundet med at anlægge, vedligeholde, drive og anvende jernbaneinfrastruktur i Europa.

Regeringen mener, at sådanne tiltag i endnu højere grad vil kunne bidrage til et effektivt jernbanesystem, idet omkostningerne på jernbaneområdet generelt set i dag er væsentligt højere end tilsvarende omkostninger for de konkurrerende transportformer. Regeringen ser dette som jernbanens væsentligste udfordring.

Regeringen noterer sig, at den reviderede TSI for togkontrolsystemer (CCS) og muligvis den reviderede TSI for Infrastruktur (INF) medfører ekstraomkostninger for Banedanmark, og ikke i tilstrækkelig grad forsimpler den eksisterende regulering af jernbanen.

Regeringen har på den baggrund til hensigt at stemme imod forslaget til TSI-revisionspakken på mødet den 29./30. marts, såfremt den reviderede TSI-pakke samlet set fortsat vil medføre meromkostninger for staten.

## **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.