

Datum

2023-12-15

Dnr/Beteckning

TSJ 2023-1616

Handläggare

Robert Hellström

Väg och järnväg

Spårtrafik

Spårtrafikregler

Commission Expert Group on the technical pillar of the 4th railway package, 30th meeting

Tid/Plats: 8 december 09:30-17:30

Webex-möte (distansmöte)

Svenska representanter: Robert Hellström, Transportstyrelsen

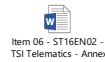
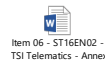
Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

I detta dokument återfinns agendan, bakgrundsupplysningar och Transportstyrelsens inriktning inför mötet.

Bakgrund för samtliga agendapunkter

Dokument

- *EG 30 - 8 December 2023 – agenda*
- *TSI Telematics comments – Template*
- *Item 06 - ST16EN02 - TSI Telematics - Act (RISC 100)*
- *Item 06 - ST16EN02 - TSI Telematics - Annex (RISC 100)*
- *2023.12.08 Telematics EC EG*



Bakgrund

TSD TAF¹ och TSD TAP² 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 i syfte bl.a. till att slå samman/likrikta TSD TAF och TSD TAP, inkludera realtidsdata enligt tågpassagerarförordningen, inkludera standarder för biljettsystem och stängning av öppna punkter m.m.

ERA levererade rekommendationer med revideringsförslag till kommissionen redan i januari 2022, men arbetet har sedan legat vilande i avvaktan på att det övriga "TSD-paketet" skulle färdigställas under 2022/2023.

Revideringen struktureras runt tre pelare; styrning, planering och drift för både gods och passagerare i en gemensam akt samt biljettsystem. Det ska enligt kommissionen inte handla om så mycket tekniska ändringar utan främst kring styrning. De vill stärka styrningen med ERA som systemansvarig, ta fram realistiska deadlines för genomförandet ihop med sektorn, mekanismer för att genomdriva regleringen och anpassa och stärka rapporteringen på nationell nivå.

Inför ett expertgruppsmöte den 19 oktober 2023 publicerade kommissionen ett första utkast till rättsakt. Transportstyrelsen reagerade på att många av förslagen för att stärka genomförandet av regelverket var väldigt långtgående, bl.a. utökning av tillämpningsområdet, sanktioner/böter, nya roller i MS och klagomålshantering.

¹ 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

² 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

Vad avser bilagan till rättsakten så har man slagit samman bilagorna till de tidigare telematik-TSD:erna till en bilaga istället för två. Samtidigt genomförs även en översyn av de tekniska dokumenten för att renodla krav från information/vägledning och flytt av texter mellan akten, bilagan och de tekniska dokumenten. Funktionella krav har flyttats från de tekniska dokumenten till bilagan i förordningen. Datamodeller och meddelanden ska fortsatt finnas i tekniska dokument och vägledande texter ska in i en vägledning. Det är dock inte tydligt vilka ändringar som är av redaktionell karaktär till följd av sammanslagningen och vad som är faktiska materiella ändringar av kraven, vilket gör det svårt för Transportstyrelsen att bilda sig en uppfattning om ändringarna.

Transportstyrelsen har dock noterat att strukturen i bilagan avviker från strukturen för övriga TSD:er. Även fördelningen mellan rättsakten och bilagan skiljer sig, krav riktade till MS bör ligga i akten och krav på genomförande och tillämpning riktade till aktörerna borde istället framgå av kapitel 7. Transportstyrelsen ser ingen anledning till att avvika från den vedertagna uppdelningen och strukturen med sju kapitel i bilagan.

Sektorn (CER, CIT, EPTO, UIC) har framfört att det är en stor brist att den öppna standarden för biljettförsäljning [OSDM \(Open Sales and Distribution Model\)](#) inte återfinns 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. Transportstyrelsen delar sektorns uppfattning att OSDM bör inkluderas i förslaget.

EDIFACT ("United Nations/Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport") är en internationell EDI-standard framtagen av FN för utbyte av strukturerade data mellan oberoende datasystem. EDIFACT har hittills använts som standard för utbyte av tidtabeller, men den ersätts nu av CEN-standard **NeTEx** ("Network Timetable Exchange"). Sektorn menar att det är enkelt att översätta mellan EDIFACT och NeTEx-formaten och föreslår att båda standarderna kvarstår som möjlighet, dessutom anser de att man måste förtydliga vilken profil som ska användas för NeTEx.

Kommissionen har därefter förtydligat att det är en EU-profil som ska användas. Transportstyrelsen har ingen uppfattning i frågan.

Ändringar har skett utifrån ERA:s rekommendation som tagit bort vissa tidigare frihetsgrader som gynnade framför allt mindre företag, bl.a. "Soft compliance". Det har även tillkommit krav för bl.a. meddelanden för fraktsedlar och att IM ska tillhandahålla ett webgränssnitt. Sektorn rekommenderar att man återgår till förslagen i ERA:s rekommendation, annars krävs ytterligare konsekvensanalyser. Transportstyrelsen delar sektorns uppfattning kring behovet av konsekvensanalys för tillkommande delar.

Det återstår ännu ett antal öppna punkter i TSD:n.

Kopplat till planering och drift återstår:

- strategisk kapacitetsplanering samt

Vad avser gods så finns öppna punkter gällande:

- geolokalisering av vagnar,
- förflyttning av intermodala lastenheter,
- uppgiftslämnare ("message broker") för vagnsrörelser.

För passagerare och distribution finns öppna punkter om:

- information om villkor för biljettförsäljning- och biljettkontroller,
- villkor för ersättning och kompensationsanspråk,
- testprocedur för prisuppgifter,
- testprocedur för passagerarspecifika referensfiler,
- testprocedur för bokningsfunktioner.

Sammantaget så innehåller förslaget fortsatt en rad tveksamma förslag för att genomdriva lagstiftningen, nya funktioner och en mängd tekniska ändringar som behöver diskuteras ytterligare. Utifrån dessa aspekter verkar kommissionens komprimerade tidsplan med ambition att rösta rättsakten vid RISC-mötet i juni 2024 väldigt optimistisk.

1 Ticketing and passenger information Member States and sector comments

Handlingslinje

1. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

Ordförande Keir Fitch hälsade välkommen och presenterade kort mötets agenda.

Kommissionen presenterade återigen tidsplanen för arbetet; vi är nu vid 8 december och presentation av mottagna kommentarer. De har mottagit totalt 481 kommentarer och ändringsförslag från MS och sektorn. Kommentarer utgår från dokumentet som presenterades vid RISC#100. Även om många kommentarer är liknande så tar tid att kunna besvara alla på ett konsekvent sätt, därför har de inte hunnit svara på alla kommentarer ännu. De vill kunna motivera svaren ordentligt.

Förslagen kommer sedan att inarbetas i ett nytt utkast som skickas ut efter helgerna. De tittar på att lägga ett expertgruppsmöte i samband med RISC i februari, för att inte få tidsbrist för diskussionerna som vid senaste RISC-mötet.

Samtidigt pågår ERAs arbetsgrupper med möten 12 december och 18-19 december, sedan kommer det ske ytterligare finjusteringar av de tekniska dokumenten. Vi kommer att ges ordentligt med tid för att gå igenom ändringarna innan RISC- och expertgruppsmöte. De kunde inte ange något datum för nytt utkast, men lovade att återkomma inom kort.

De började sedan med delarna som berör biljetter och passagerarinformation. Inte utfallet från ERAs arbetsgrupper, utan kommissionen förslag. De hoppas kunna slutföra diskussionerna om biljetter och passagerarinformation, det var frustrerande för alla att inte hinna diskutera färdigt. De hade valt att dela upp diskussionerna utifrån fyra huvudområden:

- Byte från EDIFACT till NeTex,
- Referens till OSDM,
- Ledande järnvägsföretag (lead RU)
- TSGA, (TAP TSI Services Governance Association)

Byte från EDIFACT till NeTex

Kommissionen meddelade att förslaget hänvisar till befintliga EN-standarder, men betonade att flexibiliteten inte utesluts. MMTIS (Multi-Modal Travel Information Services), en delegerad akt under ITS-direktivet, möjliggör utbyte via andra kompatibla format. ERA har jämfört EDIFACT och NeTex och konstaterat att de är kompatibla, vilket innebär att en övergång inte nödvändigtvis begränsar användningen.

En deltagare undrade om EDIFACT fortfarande accepteras som standard och kommissionen bekräftade detta. De poängterade att MMTIS refererar till EN-standarderna, men specificerar inte versionen. TSD ger en korrekt hänvisning till NeTex med specifika paragrafer och profiler.

Deltagaren undrade om den delen av standarden blir offentligt tillgänglig och kommissionen svarade att revideringen inte ändrar standardiseringsmetoden. Deltagaren konstaterade att det verkar nödvändigt att köpa standarden och att EDIFACT kan användas tills MMTIS förändras.

Kommissionen informerade att MMTIS nyligen reviderats men att det finns fortsatta diskussioner. De framhöll flexibiliteten i MMTIS och observerade att medlemsländerna inte tycks vilja eliminera denna flexibilitet. Deltagaren konstaterade att oavsett medlemsstaternas inställning tycks kommissionens strategi vara att gå helt mot EN-standarder.

OSDM

Gällande OSDM så har de mottagit ett brev från sektorn. Kommissionens svar har ännu inte kunnat skickas. Men

sammanfattningsvis så har man valt att referera till EN-standarder och tekniska dokument. För oberoende biljettförsäljare vill de inte introducera OSDM via TSD, för att inte snedvrیدا konkurrensen så introducerar de en EN-standard istället. Vad avser taxor så finns det ingen EU-profil ännu. Som en tillfällig lösning kommer ERA att ta fram ett tekniskt dokument i avvaktan på standardisering.

En sektorsorganisation gick vidare till OSDM. De är besvikna, de har pratat frekvent om detta med kommissionen, OSDM begränsar inte utbudet. Järnvägsföretaget skapar inte utbudet. Att det skulle snedvrیدا konkurrens är inte sant. Om det skulle vara det, så är OSDM en sektorsövergripande och öppen standard, de vill i så fall gärna arbeta tillsammans med kommissionen för att ändra dessa delar. Det är viktigt med OSDM, det är en standard som fyller sina syften. När man vill åka tåg genom Europa måste man välja flera operatörer, vilket blir dyrt eftersom man måste koppla samman alla operatörer. Dyrt om alla har olika lösningar. OSDM billigare, billigare än NeTEx. Mindre operatörer har det svårare, det finns inte ett business case som stödjer. OSDM är en lösning som sänker kostnaden för kunden. Det stämmer både för järnvägsföretag och biljettförsäljare. Biljettförsäljning dyrt för att många är inblandade. Att tvingas använda NeTEx, som inte är gjort för biljettförsäljning. De vill att kommissionen pekar ut var OSDM måste ändras för att inte snedvrیدا konkurrens, om det ens finns där. FRAND ("Fair, Reasonable And Non-Discriminatory") har inget att göra med standarder och kan inte hanteras via teknisk reglering. Det är inte inbyggt i OSDM, snedvrیدningen finns inte där, men om det finns så tar de gärna bort den.

Kommissionen hyllade motiven till att använda OSDM, att förenkla och förbilliga är bra och nödvändigt. Men gränssnitt mot försäljare och passagerare är inte inom tillämpningsområde för TSD. ERA har visat tillämpningsområdet för gränssnittet flera gånger. Om sektorn vill använda en billigare service för sina tjänster är det möjligt, det är inte reglerat idag, det är "out of scope". Men för delar som är i tillämpningsområde, nämner att ni vill veta var det snedvrیدer i

OSDM. De vill inte ha en standard som låser in åtkomsten till produkter. Det är inte järnvägsföretagens jobb att föreslå erbjudanden, oavsett om det sker inhouse eller externt. Gällande ”inhouse biljettförsäljning”, så finns ett pågående rättsfall, även i nyheterna läser de om problemen med inhouse-försäljning. Det sker inte en jämbördig visning av tjänster. Man ska inte hindra eller erbjuda tjänster från flera järnvägsföretag på olika sätt. Default i OSDM så är det järnvägsföretaget som erbjuder tjänsten. Gällande att påvisa vad som är fel med OSDM. Saker går snett idag i biljettdistributionen. Det är upp till dessa järnvägsföretag att visa varför de inte erbjuder FRAND-villkor.

Sektorsorganisationen återkom till delar i OSDM som är utanför tillämpningsområdet. Om man ser hur utvecklingen sker och tanken att ha alla biljetter i EU tillgängliga så måste vi ha ett system som OSDM. TAP inkluderar inte kombinationen av biljetter, vilket behövs för att kunna sälja. Tanken att kombinerade biljetter inte ingår verkar underligt utifrån kommissionens målsättning. Om det inte är del av tillämpningsområdet så borde det vara det. Gällande tillämpningar som är orättvisa; hen hoppades att kommissionen förstår skillnaden mellan standarder och tillämpning av standarder. Om järnvägsföretag tillämpar standarden på ett felaktigt sätt så är det inte en del av standarden, den säger inte att man ska skapa orättvisa erbjudanden eller att järnvägsföretagen ska skapa dem. Biljettförsäljaren väljer vilka rutter som ska användas och hur de kan kombineras. De kan inte skapa biljettkombinationer som inte är möjliga. Påståendet om att järnvägsföretaget skapar erbjudanden är felaktiga. En standard är inte en tillämpning, utan det är ett företag som använder sig av orättvisa villkor. Om järnvägsföretag tillämpar standarder felaktigt så är det järnvägsföretaget som betar sig illa, men det har inget med standarden att göra. Om man ser hur OSDM fungerar så kan det finnas många olika sätt att kombinera erbjudanden. Men tekniska dokument är inte rätt ställe att hantera orättvis konkurrens på.

En deltagare menade att EDIFACT är en FN-standard som använts sedan 15 år, även innan TSD, för att utbyta data, av järnvägsföretag. Kommissionen känner säkert till detta arbete kring utbyte av data för tåg varje dag. De ser inte nyttan att gå ifrån en världsstandard till en standard på EU-nivå, vad är nyttan med att gå ifrån en standard som visat sig fungera? Även om den är kompatibel så är det inte visat att den fungerar.

Kommissionen kunde inte direkt svara på frågan, men det är en oro som det ser allvarligt på. De vill inte äventyra sektorns och ERAs arbete, det är även viktigt att kunna kombinera järnväg och flygtjänster.

Samma deltagare framförde att OSDM inte begränsar möjligheten att kombinera erbjudanden från flera operatörer. I SE införs OSDM under 2024 via en nationell operatör som kombinerar tåg, lokaltrafik och långdistans bussar.

Kommissionen menade att detta inte följer reglering, så det är inte ett bra argument. Att sektorn implementerar mot regleringen, på egen vilja, men man måste överensstamma med TSD. Vad tidigare talare sa, att järnvägsföretaget (inte i rollen som biljettförsäljare) inte är de som kombinerar produkter.

Sektorsorganisationen svarade återigen att järnvägsföretaget aldrig kommer att skapa erbjudandet, det ingår inte i OSDM. Järnvägsföretaget skapar aldrig erbjudanden.

Kommissionen undrade vad som händer när en biljettförsäljare efterfrågar ett erbjudande?

Sektorsorganisationen svarade att det inte är så det funkar. Distributören ställer en fråga om möjligheter på en sträcka, men de rent tekniska delarna kan andra bättre. Men om en återförsäljare vill veta ett erbjudande, går de till olika aktörer eftersom de inte kan få ett erbjudande från enbart en. Det är aldrig ett transportföretag som skapar ett erbjudande, det är distributören som skapar erbjudandet.

De skulle återkomma med en korrekt bild av hur det går till, men det är aldrig transportören som skapar erbjudandet.

En MS jämförde med flyg, där man kan gå till [Momondo.com](https://www.momondo.com) och få erbjudanden från flera flygbolag. Hen vill se liknande för järnväg, om man vill åka från Köpenhamn till Tyskland så kan man inte göra det. Man måste gå till DSB, DB och flera andra ställen. Är det korrekt att lösningen som sektorn föreslår inte kan erbjuda denna tjänst?

ERA menade att det råder missförstånd från båda sidor kring biljettförsäljning. TSD säger bara vad järnvägsföretaget måste tillhandahålla för information till andra som säljer tjänster.

Biljettförsäljare kan använda data för att skapa erbjudanden. Men inga komplexa reservationssystem. Om man är en biljettförsäljare kan man ta tidtabelldata och priser och kombinera för att sälja biljetter. Vissa data obligatoriska, de måste kontrollera tillgänglighet och pris. Vad OSDM löser är större, det är ett fullt bokningssystem med tidtabelldata. I OSDM slår man samman med planering; detta är tidtabellen som erbjuds. Samma för priser, vilka som gäller för denna tidtabell. Men det är ett helt annat gränssnitt än vad som finns i TSD. TSD hanterar bara gränssnitt mellan biljettförsäljaren och järnvägsföretaget. OSDM skapar en högre integrering, men det är inte inom tillämpningsområdet för TSD. Man kan skapa sådana lösningar, men ovanpå att uppfylla kraven i TSD. Men möjligheten att i slutändan välja själva antingen OSDM eller kombinera själv. Problemet är att det är olika nivå av integrering. TSD är en låg nivå av integrering, OSDM på en högre nivå.

Sektorsorganisationen tackade ERA för förtydligandet. Men vi är nu i 2023. Sättet som föreslås i TSD skapades under 90-talet, och det behövs en modernisering, OSDM är denna modernisering. Att erbjuda priser för alla lösningar är ett ineffektivt system. Likväl som tanken att skapa ett lågnivåsystem och sedan ett annat system ovanpå. De vill erbjuda en helhetslösning. De har idag olika system. Standardpriser för en rutt och avkastningshanterad, OSDM kombinerar detta. OSDM ändrar inte affärslösningar, men möjliggör billigaste sättet att hantera

detta. OSDM hanterar en realitet för sektorn. Alla måste inte ha alla data hela tiden, det förbrukar bara data och resurser. 2023 har vi möjlighet att skapa moderna lösningar, istället kastas vi tillbaka till 1900-talet utan nytta. Varför stanna där? För att regleringen inte klarar av att hantera detta utifrån tankarna för över 20 år sedan.

Kommissionen pekade på tillämpningsområdet för direktivet och att det finns konsensus att det är tid för att genomföra istället för att revidera, vi måste leva med tillämpningsområde. Sektorn måste reflektera kring detta, förslaget förhindrar inte järnvägen och sektorn att skapa lösningar som går utöver TSD, det finns ingen begränsning att implementera andra lösningar.

Sektorsorganisationen menade att man då borde tillåta dessa aspekter att referera till OSDM, på billigaste möjliga sätt. Om vi måste utveckla system bara för att uppfylla regleringen, för att ovanpå det bygga ett fungerande system. De tror inte att kommissionen vill att sektorn ska spendera pengar på system enbart för att uppfylla kraven. De vill möjliggöra distribution på enklast möjliga sätt, inte bara något som är kostnadsdrivande.

Kommissionen svarade att vi inte är där för att reglera saker som är "out of scope", det är inte något som kommer att hända.

Sektorsorganisationen kontrade att de avser delarna som är in-scope.

Kommissionen pekade på att det finns EN-standarder som sektorn bidrar till, inte vad vissa järnvägsföretag vill utveckla. Detta är ett problem för sektorn, processen och styrningen av EN-standardisering fungerar långt bortom järnvägen.

Sektorsorganisationen menade att NeTEx och TransModel är bra för andra förutom långdistansjärnväg, det är inte vad de utvecklats för. Det är inget fel med NeTEx, men det är inte utvecklat för det syftet. Så kommissionen vill inte referera till OSDM för de delar som är inom tillämpningsområdet, endast för att uppfylla kraven på EN-standarder. Är syftet att få biljettförsäljningen att fungera i EU eller tvinga

sektorn att använda en EN-standard som ökar kostnader och inte uppfyller kraven?

ERA menade att de redan har visat att NeTEx kan täcka internationella och lokala taxor. Det är inte korrekt att det inte fungerar, det har visats att det fungerar. NeTEx kan användas för att leverera avgifter och tidtabeller via existerande standarder, om man behöver kontrollera tillgänglighet finns de i TSD och kan användas, som minsta nivå, utan koppling till OSDM. Här kan NeTEx användas för avgifter.

Sektorsorganisationen menade att ERA missförstått en vital punkt. Det är inte för tariffer som OSDM har värde, t.ex. även för gränsöverskridande problem gällande olika avgifter för olika åldrar. De har hittat bra lösningar i OSDM. Även data och tariffer är bättre i OSDM, bara för att det går att använda NeTEx betyder det inte att det är bättre. Vad man vill uppnå är att distribuera så många biljetter som möjligt, det är där OSDM löser problem som inte NeTEx hanterar. Ja, man kan använda NeTEx, men OSDM överglänser NeTEx på alla punkter. OSDM har utvecklats för att möjliggöra tillgång till biljetter över hela EU. Om TAP TSD ska erbjuda enskilda lösningar, använd NeTEx. Om man vill sälja biljetter, använd stället OSDM.

Kommissionen ville avsluta diskussionen om OSDM och gå vidare.

SE framförde att OSDM är den enda standarden som uppfyller de kommersiella och tekniska krav som behövs för att sälja den typ av biljetter som sektorn önskar. OSDM håller på att implementeras multimodalt i SE. Vi förstår inte varför kommissionen försöker vända ut och in på sig själva för att hitta olika sätt att genomdriva lagstiftningen istället för att stötta det initiativ som sektorn är i färd att genomföra. Varför ska vi lagstifta om en 1900-talslösning som ingen efterfrågar när det finns öppet tillgängliga lösningar som löser både sektorns och kommissionens ambitioner? Detta är något som kräver fortsatta diskussioner.

Kommissionen menade inte att vi skulle avsluta diskussionen om OSDM helt, endast för idag.

En deltagare undrade om klagomål och klagomålshantering kommer att diskuteras vid mötet?

Kommissionen svarade att diskussionerna efter lunch inkluderar generella aspekter som "enforcement" och "assessment".

De återkommer med svar baserade på alla kommentarer. Så snart man färdigställt kommer man att skicka ut svar på frågor och en uppdaterad text.

Ett expertgruppsmöte tätt inpå RISC-mötet, de måste tillse att det finns tillgängliga lokaler. Dokument kommer att skickas ut i god tid innan mötet för att vi ska hinna se på kommentarer och text.

Ledande järnvägsföretag ("Lead RU")

Kommissionen presenterade tankarna bakom att inför en ledande RU ansvarig för att sammanställa, säkerställa aggregering av, kvalitetsdata för tjänster som drivs i samarbete mellan olika transportörer. Varje enskild RU förblir ansvarig för att sprida sammanställd data via NAP(er) (National Access Points).

En sektorrepresentant konstaterade att detta är en helt ny lösning. Det fungerar idag, och stöds av regleringen, med olika information i olika kanaler. Tanken att lösa detta i TSD är underlig. De förstår problemet, men "lead RU" är inte den bästa lösningen. De hade förståelse för att kommissionen inte har full insyn i hur det fungerar i sektorn. Men vi måste hitta lösningar som är vettiga och fungerar. De höll med SE, istället för att genomdriva hitta lösningar som faktiskt fungerar.

Kommissionen konstaterade att det inte föreslagits några andra lösningar och att denna lösning fungerar för gods. På en fungerande öppen marknad existerar inte dessa problem. Data produceras inte konsistent mellan operatörer, om vi har andra lösningar som fungerar, så föreslå detta.

En deltagare såg problem med tillgång till realtidsdata. Det måste finnas en tidsram för NAP att konsolidera och distribuera data från "lead RU".

Kommissionen menade att de flesta NAP funkar väl, men inte alla. De kommer att återkomma till deadlines. MMTIS-beslutet från förra veckan pratar om realtidsdata. De diskuterar tidsramar inom ramen för MMTIS, statisk och dynamisk data, tidtabelldata och taxor. Liknande för kapacitetsdata, kommer att förhandlas färdigt. Tidsramar kommer att vara konsistenta med MMTIS.

Den tidigare sektorrepresentanten menade att kommissionen missförstått inlägget, sektorn har aldrig fått en sådan förfrågan om att komma med förslag, därför har de inte heller arbetat med detta. De arbetar dock redan för att alla kanaler ska vara lika. Kommissionen föreslår en lösning, som inte visats vara en bra lösning och som är dyr och opraktiskt. De vill gärna arbeta tillsammans med kommissionen för att lösa problemen. De hör att "Lead RU" funkar för gods, men gods är en annan typ av produkt. Mottagaren av gods är ett annat företag, inte personer. Personer behöver mycket mer information t.ex. om spårbyte, ersättningsbussar, så det är mycket olika information. Att använda "Lead RU" kommer att vara dyrt och opraktiskt. Att lösningen introduceras i en teknisk specifikation är en överraskning, det är inte den bästa lösningen. De ser inte heller den legala grunden för att lösa problemet på detta sätt. Men att tro att något funkar för passagerare bara för att det funkar för gods är naivt. Det som fungerar för gods fungerar inte för passagerare – de är inte paket!

Kommissionen svarade att nuvarande reglering inte kräver att järnvägsföretag eller biljettförsäljare måste vara konsekventa i att tillhandahålla biljetthinformation. Detta är vanligt sunt förnuft.

Kommissionen menade att det handlar om hur vi bäst kan säkerställa att passagerare får rätt information via den kanal de valt. Det måste finnas information aggregerad så att den kan tillhandahållas till passagerare. Vi måste se på frågan utifrån ett passagerarperspektiv. De

tar gärna emot alternativa förslag, men under tre år har inget skett kring alternativa förslag, vad som är på bordet är vad vi får om vi inte diskuterar alternativa förslag. Om det finns andra lösningar så att informationen finns tillgänglig oavsett var man som passagerare kan få informationen. Tiden går och vi måste hitta en lösning.

Sektorrepresentanten påtalade att förslaget om "Lead RU" inte har funnits i TAP TSD före september, inte innan den nya texten presenterades. Frågan har aldrig diskuterats med sektorn, här är det inte ens "take it or leave it", bara en "take it". Under tre år har frågan aldrig diskuterats. Via CER's "ticketing roadmap" utlovas en lösning för information, som hanterar detta specifikt. Kommissionen har aldrig pratat med dem om detta. Det är en europeisk lösning så att alla får samma information. Frågan har lösts i "ticketing road map" och implementeras redan, men inte om de inte har råd på grund av att de måste införa "Lead RU." Utifrån att kommissionen jämför passagerare med gods så kan det inte gjorts någon djupare analys. Visa oss gärna konsekvensanalysen.

Kommissionen menade att det även gäller ansvar, det måste finnas ett legalt krav vilket typiskt sett är sådant som löses via reglering. Kommissionen bad dem visa var det inte funkar med deras system.

Sektorrepresentanten menade att kommissionen borde visa oss hur det ska fungera, diagrammen, konsekvensanalysen. Kommissionen måste visa hur det ska implementeras, ge oss information.

Kommissionen påtalade att sektorn har systemet, berätta var i systemet denna funktion inte fungerar som "fall back".

Sektorrepresentanten svarade att de inte har "Lead RU".

Kommissionen undrade då vem har huvudansvaret för informationen? Det finns redan ett legalt ansvar, men det är inte tydligt. Det är inte en fråga om vilket system sektorn implementerar. Det finns redan EU-finansierade projekt för att lösa detta, men det är väldigt få sektorrepresentanter som deltar.

Sektorrepresentanten konstaterade att de inte är inbjudna. Men om de förstår kommissionen rätt så avser de alltså inte ett tekniskt genomförande, bara en legalt ansvarig part? Inte att denne ska skapa kontakter till NAP utanför MS. De har förstått det som att "Lead RU" ska skicka information till NAP i varje MS.

Kommissionen svarade att vad de avser är att en entitet är ansvarig för att aggregera data. Varje enskild RU är ansvarig för data till NAP.

Sektorrepresentanten konstaterade att det alltså är ett rent legalt ansvar? Det vore bra om kommissionen tydliggör vem som gör vad. Territorialprincipen är en del av internationella avtal som AIV, CIV, tydliggör att det är ett legalt ansvar, inte ett tekniskt ansvar.

Kommissionen menade att sektorrepresentanten borde förstå vad som är målet, att informationen ska vara tillgänglig så att de har information.

Sektorrepresentanten höll med om detta, det ska vara samma information på båda sidor om en gräns, ett problem de arbetar med att lösa.

Kommissionen konstaterade att det inte fungerar.

En annan deltagare menade att om realtidsdata ska vara tillgängligt för NAP, så pratar vi om miljoner meddelanden per dag. Hur ska detta vara möjligt?

Kommissionen svarade att data delas via NAP. Kopplingen kan vara via NAP, men data måste inte lagras av NAP. Diskuteras inom genomförandeprojekten i NAPCORE.

En deltagare menade att det saknas viktiga detaljer för att förstå om det kommissionen förslår är möjligt. De arbeten som kommissionen hänvisar till består av konsortium som redan är organiserade, det är inte möjligt för sektorn att delta i allt.

Kommissionen svarade att NAPCORE är forumet för att diskutera NAP, även för MS representanter och sektorrepresentanter.

Kommissionen menade att det inte bara är en möjlighet att delta, utan att det också är lämpligt.

TSGA, TAP Services Governance Association

Kommissionen menade att TSGA blir överflödigt när ERA utses som systemansvarig. Nuvarande genomförande via TSGA har inte gett önskade effekter. Med få operatörer som deltar och bidrar har leveransen inom EU uteblivit. Därför införs ERA som systemansvarig.

En sektorrepresentant höll med om att ERA har en roll att spela. Det är vettigt att ERA har rollen, de har inget emot detta. Däremot har de frågor kring RINF, som de menar inte är lämpligt för att försäljningskoder, det ryms inte i RINF. Det gäller även för platser utanför järnvägsnätet. De behöver ett system som kan stödja järnvägsföretagen i sina åtaganden, så de bad kommissionen att överväg andra alternativ än RINF. De måste kunna förse biljettköpare med information utanför järnvägssystemet. Gällande att TSGA inte längre är relevant så vill de tillföra ett annat perspektiv. TSGA gör något som ERA inte kan, eller får göra, för multimodala lösningar, även för flyg. De kan även inkludera ytterligare platser. Så TSGA kan stötta sektorn för multimodalitet, något ERA inte kan göra. Även för innovationer som går utanför direktivet. Att enbart ha ERA är inte lösningen. TSGA är en komplett tjänst, även för NAP, de kan integreras istället för att ha egna system. Vilket sänker barriärer för NAP. Problem som MS har med att skapa organ kan istället lösas genom användning av TSGA.

Kommissionen återkom till platser utanför järnvägsnätet de förstår att dessa krävs vid t.ex. trafikstörningar. Platser utanför järnvägsnätet är utanför tillämpningsområdet för TSD. Det betyder inte att de inte är användbara eller behövs, men de ligger utanför mandatet. Det är en fråga som måste lösas av sektorn, rollen för TSGA kan finnas kvar bortom direktivet. För innovativa lösningar, men viktigast, inom NAPCORE. Det behövs en ansvarig entitet och det är bra att de erkänner ERA som väktare för järnvägspositioner. Det är baserat på

önskemål från IM, såväl som RU och MS. Alla telematikintressenter ("telematics stakeholders") fyller RINF med data som är tillgänglig via hemsidan och webgränssnitt (M2M).

2 Governance of reference file locations - ERA proposal as output of ERA WP, Member States

Handlingslinje

2. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade ett nytt förslag för styrning av referensfiler ("Governance of reference files") baserat på kommentarer från MS (se sida 10 i presentationen).

- ERA ska, i egenskap av systemansvarig, ansvara för allokering av unika koder kopplade till platser som används av telematikintressenter.
- IM ansvarar för att ska skicka en förfrågan till ERA om allokering av en referenskod på deras järnvägsnät.
- RU och PTA ("Public Transport Authorities") ska vara ansvariga för att lämna in förfrågningar om tilldelning av en unik referenskod till varje plats som är nödvändig för deras verksamhet. Byrån ska samordna med den begärande intressenten och berörd IM för att säkerställa att varje sådan plats är kopplad till åtminstone en plats på järnvägsnätet.
- Efter att byrån tilldelat en referenskod ska motsvarande IM underrättas och validera sådana platser i RINF.
- Byrån ska göra platskoder allmänt tillgängliga och möjliggöra automatiska meddelanden om uppdateringar genom den gemensamma referensfilen som informationskälla från vilken data återanvänds av telematikintressenter.

Förslaget hindrar inte sektorn från att hantera platser utanför järnvägssystemet.

En MS som föreslagit lösningen anförde att det krävs ändringar i nationell lagstiftning för att NAE ska kunna utfärda bindande beslut, vilket tar tid att genomföra. Det kan bli ett glapp på över ett år, detta är en pragmatisk lösning för ett praktiskt problem eftersom ERA redan är en existerande entitet.

Kommissionen konstaterade att med detta förslag finns inte längre någon NAE.

En sektorrepresentant menade att det är skillnaden mellan platser som behövs för driften i kommunikationen mellan RU-IM och vad som krävs på försäljningssidan, där krävs ytterligare platser. Inkluderas dessa eller vill kommissionen inte reglera återförsäljarkoder? Eller har de glömt dessa?

Kommissionen menade att det idag finns flera objekt med olika koder för samma plats, det är inte vettigt ur IT-synpunkt.

Sektorrepresentanten höll med om detta, men det är inte dessa som avses. Om man åker till en stad så väljer man inte en specifik station, utan en metakod för alla stationer i staden. Denna plats används enbart för försäljning, men inte i driften. De håller med till 100% att samma objekt ska ha samma kod. Men platser som behövs för försäljning, kommer dessa inkluderas eller inte?

Kommissionen menade att problemet är hänvisningen till driften ("operations"), de måste ändra ordet. Det används inte i meningen att flytta järnvägsfordon, utan drift för telematikintressenter. Men de pratar bara om platser i järnvägssystemet. Metastationer är möjligt för både PLC och SLC.

Sektorrepresentanten menade att de i så fall borde ändra benämning för att särskilja kommunikation mellan RU-IM och mot försäljningssidan.

Gällande föregående punkt i presentationen, att en plats är knuten till minst en plats i järnvägssystemet. Det är ofta problem med platser utanför järnvägssystemet. Utifrån tågpassagerarförordningen (PRR) är

de ansvariga för att tillhandahålla information till biljettförsäljare och passagerare om ersättningstrafik. Om man kopplar dessa till en SLC så blir det svårare att korrekt visa på en karta eftersom en SLC är knuten till en PLC. Kommissionen försöker anpassa verkligheten till strukturen i RINF, men dessa är inte platser i järnvägssystemet. Det finns många som missbrukar systemet och använder fält till andra syften än vad som är avsett. Det är inte ens säkert att de IT-ansvariga känner till det. Att lägga till platser utanför järnvägen som en SLC skapar problem eftersom de inte är SLC i verkligheten. Det skapar problem att de är kopplade till en plats.

Kommissionen undrade vilka platser utöver platser för ersättningstrafiks som behövs? Vilka andra platser som inte finns i infrastrukturen krävs för att erbjuda information till passagerare.

En sektorrepresentant menade att det behövs för alla platser som kan användas i en tidtabell. Om kommissionen kan tillhandahålla detta så är det jättebra, har varit problem i olika MS. Men inte bara säga det, utan även göra det.

Kommissionen undrade om det även finns andra platser? Allt som gäller andra transporttjänster kommer att hanteras. En lösning som täcker alla behov. Metaplatser som aggregerar alla stationer inom en stad är noterat och kommer att hanteras.

En stor MS ville ha bekräftat att förslaget är att ERA blir en central NAE? Är det korrekt? Inga NAE i MS.

Kommissionen bekräftade att tanken är att införa en europeisk allokeringsenhet som drifvar systemet.

Samma MS undrade om de kan definiera alla platser i järnvägssystemet, t.ex. lossningsplatser i en hamn?

Kommissionen svarade att de kommer att hantera allt som utgår från direktivet, så svaret är ja. Inte bara spår, utan allt som krävs för järnvägsdrift. Anslutning till infrastruktur ska inte se i en rent fysisk bemärkelse.

Samma undrade om allt ska finnas i RINF eller om kommer att finnas andra databaser för SLC?

Kommissionen tror att, jämfört med tidigare förslag, att alla platser måste finnas på ett ställe. För telematik krävs ett ad-hoc gränssnitt. ERA är ansvarigt för system och platser. IM är ansvariga för att fylla RINF med data. Förslaget kräver anpassning av RINF-parametrar för att säkerställa att parametrar är lämpliga för ändamålet. RINF som IT-system, men med ett gränssnitt för CRF. I form av konsultation via en karta eller liknande visualiseringsverktyg.

Samma MS konstaterade att det blir massor att koordinera, för alla platser i EU. Hur kommer ERA att hantera detta?

Kommissionen konstaterade gällande ERAs resurser att detta är en ny uppgift som efterfrågas. Idag publicerar de bara en enkel kopia av CRD, det kommer att krävas ad-hoc eller ytterligare resurser. Detta kommer att bedömas i en konsekvensanalys över alla uppgifter till ERA. Det måste ses över och hanteras. De tror att nuvarande arbetssätt, genom ERAs vokabulär, har stora fördelar för automatisering. Det kommer att krävas resurser, men inte enorma. 20 FTE utvärderas.

Samma MS menade att man inte ska underskatt arbetsinsatsen som överförs till ERA. I aktuell har de massor av PLC, dessa kan relativt enkelt överföras till RINF, men SLC kräver mycket jobb.

Kommissionen menade att det finns behov av en övergångsperiod

En deltagare ville ha bekräftat att han förstått processen korrekt. IM som vill ha en kod skickar en förfrågan till ERA, som skickar tillbaka till IM. IM svarar att det är OK genom att IM lägger in i RINF. Det verkar vara en komplicerad process. Kommer CRD att tas bort?

Kommissionen svarade att processen, akt och bilaga kommer att uppdateras med processen och de rättningar som diskuteras. I ERAs arbetsgrupp hanteras behovet av dedikerat dokument för processen.

Arbetet kommer att börja nästa vecka. Sedan sker en övergång till målsystem.

En MS stöttade tidigare MS oro kring resursbehovet. Gällande ERAs arbetsgrupp för RINF så är det för kort om tid att hinna diskutera detta, det är för komplext. De efterlyste fler mötesdatum för att möjliggöra diskussioner.

ERA höll med om att det är komplexa frågor. Det finns 26000 platser i CRD med som föreslås kopplas till "operational points" i RINF, men att fylla RINF med data kommer att vara tidskrävande.

En deltagare undrade hur man hanterar en flygplats utan järnvägsanslutning.

Kommissionen konstaterade att det var en intressant fråga.

SE instämde med tidigare talare att det verkade vara en komplex process som kan skapa praktiska problem. Vi har även liknande oro gällande resursåtgången. Vi förstår att det kan finnas nyttor med en centraliserad lösning, men var finns lagstödet för ERA att blir NAE? Vad vi minns så nämns inte denna uppgift i ERA-förordningen, den säger bara att ERA ska inrätta, underhålla och uppdatera ett register över ansökningar om ändringar i TSD, inget om att ERA ska vara en allokerande enhet.

Kommissionen svarade att artikel 23 i ERA-förordningen ger ERA mandat att vara systemansvarig ("system authority"), så det finns fullt stöd för ERA att vara allokerande enhet.

SE höll inte alls med kommissionen. Bara för att ERA är systemansvarig så innebär det inte att de också kan agera som allokerande enhet.

Kommissionen menade att det har gjort en rättsutredning som visar att de har stöd att föreslå detta.

SE påpekade att ERA utses till systemansvarig innebär att de ska övervaka och förvalta delsystemet, inte att de också är allokering enhet. Det finns inga grunder för ERA att fatta sådana beslut.

Kommissionen konstaterade att de känner till att "SE is keen on legal basis", men att de i detta fall har lagstöd för förslaget.

SE underströk via mötets chattfunktion att lagstöd är ett grundläggande villkor när man skapar bindande regler, det är inget vi påtalar för skojs skull.

En stor MS instämde via chattfunktionen att de har samma anmärkning som SE. ERA är också systemansvarig för ERTMS, men det ger inte stöd för att utföra uppgifter som är nödvändiga för att få systemet att fungera.

Scope/tillämpningsområdet

Kommissionen informerade att de tidigare skrivit att aktörer utanför tillämpningsområdet för direktivet är inkluderade. Nu säger de istället att om en RU eller IM har gränssnitt mot andra aktörer, t.ex. biljettförsäljare eller en operatör för en terminal utbyter data, så är de också inom tillämpningsområdet för TSD:n. IM/RU som har ett gränssnitt i någon av de tre processerna omfattas av rättighet och skyldighet att tillämpa kraven.

En deltagare undrade om kollektivtrafikförvaltningar ur MMTIS kan ses som telematikintressenter, finns det ett överlapp?

Kommissionen svarade att allmännyttiga tjänster (PSO) behöver inte ha kravet på kommunikation, men när RU verkar inom öppet tillträde gäller inte samma som inom PSO. Då PSA som är ansvarigt, men PSA kan delegera till RU. De försöker få TSD Telematik i linje med MMTIS. När saker hanteras annorlunda, vill de ändra TSD:n så att den är interoperabel med multimodala lösningar. Det innebär att PSO inte ska behöva föra in koder dubbelt upp, dvs både enligt MMTIS och TSDen.

En stor MS undrade om man inte behöver bry sig om location codes om man redan överensstämmer med MMTIS, i så fall blir det en börda på publika myndigheter att hantera dubbla uppsättningar av referenskoder. Det är en fråga att diskutera med MS.

Kommissionen svarade att det inte blir någon duplicering på MS-nivå när det finns en plats, det är därför ERA ska ha rollen. Platser för järnvägen är inte konsekventa för olika RU för samma station. Detta vill de lösa för järnvägen med ERA som allokering enhet.

En MS påtalade att definitionen av IM skiljer sig från direktivet, tillämpningsområdet är annorlunda. De vill veta hur det förhåller sig utifrån den kända definitionen.

Kommissionen svarade att det inte är en ny definition, de refererar till unionens järnvägsnät, men vid genomförandet av direktivet kan MS utesluta vissa nät. I vissa MS har delar uteslutits för en viss tidsperiod. Definition av IM utgår ifrån definitionen av nätverk. Terminaler är inom tillämpningsområdet för direktivet, det är därför de upprepar att operatör av terminal är en IM, även för hamnar. Vissa MS har också exkluderat sidospår.

Samma MS påtalade att om man använder definitionen i direktivet, t.ex. en station täcker spåren på stationen, inte mer. Men det stämmer inte överens med skrivningarna i TSD Telematik.

Kommissionen pekade på att det står linjer och knutpunkter för persontrafik i bilagan till direktivet.

Samma MS höll inte med, definitionen i driftskompatibilitetsdirektivet refererar till definitionen av IM i direktiv 2012/34 (SERA-direktivet).

Kommissionen menade att även om definitionen av IM följer definitionen i SERA, så är järnvägsnätet större, inkl. stationer.

MS:en: påtalade att det inte finns någon direkt länk mellan IM och nätverket.

Kommissionen tror dock inte att det blir ett problem att inkludera hela omfattningen av en station.

MS replikerade att allt inte täcks av en IM, det kan även vara andra aktörer.

Kommissionen menade att de avser "Manager of the network" istället för IM, och att det eventuellt finns något där som de behöver hantera. De skulle se över definition IM vs "manager of network" och tillämpningsområdet.

Implementation Deadlines

Kommissionen informerade att de avser att återkomma till deadlines utifrån innehållet i den färdiga texten. För de tre processerna i tillämpningsområdet finns kopplingar till deadlines för andra akter, t.ex. revideringen av MMTIS, med tydliga deadlines för dynamisk data via NAP.

En deltagare undrade vad som egentligen är hönan eller ägget, Kapacitetsförordningen är under diskussion, men datum i kapacitetsinitiativet kommer från TAF/TAP, dessa måste i så fall ändras för att harmonisera datum.

En sektorsrepresentant menade att genomförandet via korridorer inte är vettigt, alla system måste vara kompatibla till slutdatumet, därför kan man slopa punkterna 3 och 4.

Kommissionen svarade att ett stegvis genomförande i förhållande till TEN-T ses som en möjlighet i de fall det är relevant. Vissa RU som kör på vissa linjer genomför med andra milstolpar. Det är en annan frågeställning än övergripande deadline för TSD:n. Det är bara en möjlighet, men om det inte är relevant så tillämpas det inte.

Sektorsrepresentanten vidhöll att det räcker med ett slutdatum. Om en IM genomför måste alla RU följa efter, det är inte ekonomiskt att ha olika system.

Kommissionen höll med, där det finns gränssnitt mot IM.

Implementation Plan

Kommissionen menade att där IM har en roll, ska de ha ett ansvar och vara ledande i genomförandet. Analysen visar att IM leder genomförandet av processer för kapacitetstilldelning och trafikstyrning. Det bekräftas av utformningen av kapacitetsinitiativet. Inte i MS med endast ett nätverk, men i MS där nätet är uppdelat i flera mindre nät kanske MS som önskar en uppdelning. Det återstår att se från fall till fall. För andra delar, gods- och passagerarspecifikt, kommer RU ha en ledande roll. Kan ha andra deadlines, krävs då en genomförandeplan, annars återfinns övergångs- och ikraftträdande-deadlines i akten, det är ett sista datum för genomförande.

En deltagare undrade om förslaget fortsatt är att varje aktör ska skicka en genomförandeplan till ERA?

Kommissionen bekräftade att varje IM ska skicka sin genomförandeplan, inte RU. Bara IM.

Deltagaren menade att IM ändå måste samarbeta med RU kring NIP för att stämma av deadlines.

Kommissionen höll med att det alltid är nödvändigt att stämma av ändringar med berörda. Mot bakgrund av vad som sagts tidigare gällande förvaltare av infrastruktur, så behöver även hamnar ha en genomförandeplan.

Enforcement Measures / Compliance Assessment

Kommissionen konstaterade sarkastiskt (!) att SE nog klappar händerna samtidigt som de informerade att de har kommit fram till att obligatorisk granskning av överensstämmelse ("compliance assessment") är tillräckligt för att genomdriva regleringen. Inga andra åtgärder för genomdrivande ("enforcement") föreslås.

En MS undrade hur ERAs kontroll för hur systemet ska fungera.

Kommissionen svarade att de undviker en formell granskning av tredje part. De vill att ERA tillser att systemet som helhet uppfyller kraven, inte en detaljerad granskning av kraven.

En sektorrepresentant påminde att när förslaget om granskning av överensstämmelse togs fram så baserades det på frivillighet. Vissa tillverkare vill ha en godkännandestämpel från ERA, som ett säljargument. Det fanns även två möjligheter, det gemensamma gränssnittet eller en kombination av andra tekniker. Men vad man föreslår nu, är att ersätta "may" med "should" ändrar helt andan för granskningen. Tidigare har det tillämpats för 30-40 verktyg. Det tar bort flexibiliteten. Var 6:e månad kommer en ny version, det är viktigt att veta vilken version som antagits. Det vore bättre om varje aktör kan göra en självvärdering via ERAs verktyg. För att kontrollera vilken version som antagits, resultatet kan publiceras, kanske på ERAs hemsida. Det är ett effektivt sätt, där ERA inte behöver granska tusentals IT-system. Kontrollen görs av den som ska "godkänna" med stöd av ERAs verktyg. I artikel 9 i MMTIS står att kontroll av överensstämmelse är frivilligt, men att MS kan begära verifiering. Kan göras på ett enkelt sätt, via verktyg från ERA och publicering på ERAs hemsida. NCP kan kontrollera att inte verktyget missbrukats. Om man genomför överensstämmelsegranskningen på detta sätt blir det effektivt.

Kommissionen svarade att granskningen blir obligatorisk. De måste så klart titta på att det är överkomligt, annars får man titta på en annan lösning. Granskning är obligatoriskt för varje aktör som får EU-stöd, t.ex. CEF. Om varje MS kräver sådant bevis så hoppas de att det sker på ett systematiskt sätt, för att säkerställa lika villkor föreslår de att alla ska genomgå "compliance assessment".

En MS förstår det som att all "enforcement tas bort" om "compliance assessment" blir obligatoriskt, men det måste tydliggöras när det triggas, moderniserings och ombyggnadsbegreppen är inte tillämpliga för telematik.

Kommissionen svarade att texten kommer att skrivas om med fokus på "compliance assessment".

Sektorrepresentanten menade att om det blir obligatoriskt med ERAs verktyg för intressenter, då kan varje aktör testa systemet. Det blir ett enhetligt sätt att testa systemet och få ett certifikat. Inte bara att skicka in till ERA som har tre månader på sig att svara. Med förslaget blir det obligatoriskt med ett gemensamt verktyg, med gemensam process och gemensam publicering. Detta sätt överensstämmer även med MMTIS.

Kommissionen menade att man måste vara försiktig med sådana påståenden. Om alla använder samma versioner och standarder så når vi samma resultat. Sedan fokusera på de fall där någon inte lyckas koppla upp sig mot en annan aktör. Inte agera när allt fungerar och kan kopplas samman. Men de måste hitta ett sätt att tillåta att ERA kan lägga sig i för att säkerställa överensstämmelse om det är ett kvarstående problem med genomförandet för en av parterna. De får fundera över hur man gör detta så enkelt som möjligt, men samtidigt hjälpa de som inte kan motta data.

Sektorrepresentanten ville behålla skrivningarna om flexibilitet för att inte ta bort vad som åstadkommit tidigare.

Kommissionen vill se en robust lösning som kan hantera inkompatibiliteter snabbt utan för stora bördor. Säkerställa en enkel verifieringsprocess som alla kan använda eller obligatoriskt. En digital lösning, utan mänsklig inblandning. Men med ett ytterligare lager där saker inte fungerar, men de får fundera över hur det ska formuleras. Så att ERAs resurser kan nyttjas utan att tynga ner ERA för mycket.

Essential requirements

För att adressera de väsentliga krav som beskrivs i direktivet för delsystemet finns behov att förtydliga varför säkerhet är väsentligt för TSD Telematik.

Delar av TSD Telematik svarar upp mot krav i TSD OPE. Utöver detta använder vissa IM/RU informationen för att uppfylla OPE. Det kan sedan kompletteras med information från andra system och man kan även använda andra system, t.ex. radio. Men de vill inte hindra att operatörer använder Telematik för utbyte av information.

En sektorrepresentant pekade på att TAF/TAP idag gäller för TSD OPE för att klargöra tåg och dess sammansättning ("train ready" och "train composition"). Men det har ingen påverkan på säkerhet, det har varit så i 15 år. Kommer denna mening att behållas i Telematik?

Kommissionen svarade att alla säkerhetsaspekter överläts till IM och RU. De kan tillämpa TSD, men om andra metoder krävs, så är det deras ansvar. De säger att det kan vara meddelanden som inte behöver definieras i Telematik, det kan vara via radio eller CCS. Operatörer kan lägga till ytterligare krav ovanpå, men det leder till nätverksspecifika parametrar, som ska granskas, bli en öppen punkt eller harmoniseras.

Sektorrepresentanten framförde att det måste göras en studie om vad som ska ändras, utifrån krysset i matrisen över säkerhet. En konsekvensanalys måste göras av ERA, så att vi vet. Någon kan åka i fängelse för att det finns kryss i rutan om säkerhet, utan analys kan vi inte inkludera detta kryss.

Kommissionen påminde att de diskuterar möjligheten till innovationer, att inte bara förlita sig på meddelande, även andra sätt att utbyta dela data.

Sektorrepresentant påtalade att det idag framgår att det väsentliga kravet säkerhet inte är tillämpligt för TAF/TAP. Men nu finns kryssen i tabellen, vi måste bedöma vad de betyder. Konsekvenser för SMS, säkerhetsintyg och överenskommelser mellan IM/RU. Först då kan man lägga till dessa.

Kommissionen menade att annars måste vi ta ut detta ur TSD Telematik och lägga in i TSD OPE. Där har redan gjorts ett arbete kring digitalisering m.m., om man inte beskriver utbyte av data i TSD Telematik så måst det göras i TS OPE. Om sådan data utbyts inom

Telematik så ska det inkluderas. Men om dessa element används så måste man visa att det är säkert. Det gäller även kapacitetshantering. Om vi begränsar TSD Telematik så måste vi inkludera delar i TSD OPE. Det är därför de trycker på kring "enforcement" och "assessment", systemet måste vara mera stabilt.

Sektorrepresentant påpekade att TSD OPE reviderades i mars, idag diskuteras en text i TSD Telematik. I utkastet finns kryss för det väsentliga kravet säkerhet, därför måste vi ha en konsekvensanalys. Så länge som studien inte gjorts kan man inte lägga till dem.

Kommissionen konstaterar att de säger samma sak. Vi kan göra detta om det kan visas att det är säkert.

En annan deltagare var förvirrad varför man i nuvarande TAF/TAP säger att det inte är relevant för säkerhet. Andra system för kapacitetsplanering och liknade är inte säkerhetsrelaterade. Säkerheten garanteras via signalsystem etc. Om man vill lösa säkerhetsproblem via TAF/TAP måste kraven utformas för att vara säkerhetsrelevanta. Det är inte rätt sätt. Om TSD OPE har krav på säkerhet så måste man det lösa det där. Tågledning och kapacitet har inga säkerhetskrav, säkerheten sköts via CCS.

Kommissionen konstaterade att det är gap i TSD, mellan OPE och Telematik. För att omfamna säkerhet, måste vi gå mot säkerhetsrelevans och testa att systemet är tillförlitligt. Hitta sätt för att säkerställa det genom SMS hos operatörerna, inget genomdrivande, men vi måste bli mera detaljerade.

Kommissionen föreslog att vi tittar på punkterna 4.2.1.2 och 4.2.1.2.4 i TSD OPE. Användbara för säkerhetsändamål, inte i strid med några krav i TSD OPE.

En sektorrepresentant påpekade att dessa avser kommunikation med föraren, det är inte tillämpningsområdet t. Varför är det bara vissa kryss och inte alla? Vi kan ändra vad som är acceptabelt i 15 år.

Kommissionen menade att man blundat för detta i flera år, det sker utbyte av data som är säkerhetsrelaterat. Det täcks inte av CCS, och inte av TAF/TAP, var hanteras säkerhetsrelaterade aspekter?

Sektorrepresentanten konstaterade återigen att man kan lägga till det, men det krävs analys.

En stor MS menade att det i så fall inte bara handlar om tillförlitlighet och robusthet, det krävs mer för att hantera sådana meddelanden.

Kommissionen svarade att det utbyts redan idag. Vi sänder information som är relevant, men inte tillräckligt relevant. Utifrån tanken om en "Single source of truth" behöver det vara svartvitt, ett precist dataelement. Om vi saknar parametrar i meddelandet, skicka in dessa och läggs till som specifika parametrar. Men det kan lösas på andra sätt.

ERA menade att det inte är möjligt med SIL₂ eller SIL₄, det är i en annan del av järnvägssystemet. Säkerheten måste ses i ett holistiskt perspektiv. Normal kommunikation mellan RU-IM, och IM-RU via RINF och TSD Telematik. Och snart även tillgängligt till föraren. Säkerheten ligger inte i meddelandet, utan hur man hanterar det.

SE höll med tidigare MS att om man ska förlita sig på informationen för säkerheten så måste man säkerställa integriteten i meddelandet. Då pratar vi om SIL-klassning, vilket inte är genomförbart, eller kommer att bli extremt kostsamt.

ERA menade att SIL inte är tillämpligt.

Kommissionen konstaterade att det finns input som är relevant för säkerhet. De identifierar inte nya meddelanden, man har alltid utbytt informationen. Men det täcks inte ordentligt idag, de ska överväga om vi behöver göra något åt det.

Network specific parameter

Befintlig process för upprepning av nationella regler gäller även för nätverksspecifika parametrar (NSP). En NSP avslås när den redan är tillräckligt täckt av befintliga harmoniserade parametrar.

NSP kan godkännas under tiden till dess det antingen sker en harmonisering av parametrarna, eller blir ett specialfall eller en öppen punkt i TSD.

En sektorrepresentant menade att det finns fall där det av kostnadsskäl under en övergångsperiod borde gå att använda andra standarder, vid överenskommelse mellan berörda aktörer. Ger en flexibilitet för genomförandet.

Kommissionen svarade att TSD kräver att vissa standarder efterlevs, sen kan det finnas andra sätt i tillägg till TSD, men inte som ersättning. Kommissionen menar att vid antagandet av TSDen så kommer man att beakta detta i form av övergångsbestämmelser.

Kommissionen understryker att i fall det finns specialfall som blir relevanta så ska MS skicka in det till ERA/KOM så att man kan behandla dem i förhållande till förslaget.

Structure of TSI

En sektorrepresentant önskade att kommissionen behåller den bekanta strukturen i TSD med sju kapitel. I förslaget är det även en blandning av kraven mellan akt och bilaga, det är bättre att ha genomförandekrav i bilagan. ERAs revideringar brukar avse bilagan. I framtiden kan ändringar i bilagan få påverkan även på akten, som de inte får röra. Det försvårar en framtida förvaltning av TSD:n

SE stöttade tidigare talare om att behålla den vanliga TSD-strukturen.

3 Member Capacity management, train preparation, traffic management, management of wagons and their freight, Member States and sector comments

Handlingslinje

3. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att informationsutbyte för kapacitetshantering, förbereda tåg, trafikstyrning och hantering vagnar ska ske via befintlig tillämpning baserad på harmoniserade specifikationer för gemensamt gränssnitt enligt ERAs tekniska dokument. Gemensamma gränssnitt och webbtjänster, antingen hyllprodukter eller i egen regi, som är föremål för ERA's granskning.

Många IM har redan webbtjänster vars webblösningar ska utgöra "best practice" för andra mindre IF eller telematikberörda som en billigare lösning, alltså små företag som inte har råd att utveckla sitt eget system eller implementera ett gemensamt gränssnitt. Det är en bra praxis som bör finnas även fortsättningsvis.

Ett EU-harmoniserat genomförande, samordnat av IM, för att utveckla och distribuera ett enda gemensamt gränssnitt, särskilt för tjänster över flera järnvägsnät.

En MS konstaterade att när man flyger kan man gå till en app och hitta det specifika planet och se var det är och var det kommer ifrån. Man kan se om det är försenat långt innan informationen kommer officiellt, även för fartyg. Vad är målet? Pratar vi om nationella tjänster för var mitt tåg är, eller att IM gör information tillgängligt open source för appar så att man kan se om tåget är 3 timmar försenat? Är det målet?

Kommissionen svarade att det inte gäller just för denna text, men att det är målet. De ser även över existerande tågdetekteringssystem, därigenom är det möjligt att se var tågen befinner sig. Åtminstone transportmyndigheter ska ha tillgång till data. Det finns en

överenskommelse att tillhandahålla realtidsdata. Man får kontakta IM för att tillgängliggöra data. Nästa fråga är hur man gör data öppet tillgängligt. Att RU och IM sitter tillsammans för att hitta lösningar, de vet att det finns pågående diskussioner. RU/IM ska till ett visst datum komma med lösningsförslag. De har ambitionen, men vill MS gå framåt snabbare så vill kommissionen veta.

Kommissionen pekade på att vissa MS redan har sådana system på plats, t.ex. UK (nota bene att UK inte längre är en MS = Brexit).

En sektorsrepresentant pekade på vikten av att använda andra möjligheter, det måste vara flexibelt.

Kommissionen svarade att tanken är att det ska kunna ske automatiserat via det gemensamma gränssnittet, men att små aktörer ska kunna implementera utan att tillämpa det gemensamma gränssnittet. Säkerställa att RU kan återanvända vad de har realiserat idag.

Sektorrepresentanten påtalade att det inte nödvändigtvis sker via ett gränssnitt, det kan även ske via en fil. Varför kan inte ERA tillhandahålla detta gränssnitt och erbjuda till IM?

Kommissionen ansåg att vi måste vara försiktiga med att ge ERA nya uppgifter (!). ERA är inte till för att erbjuda verktyg. Men IM kan tillhandahålla dessa gränssnitt. De menar inte att ERAs existerande IT-verktyg inte är bra. Men fokus för ERA är nu att hantera data och ontologi och tillhandahålla data.

En deltagare betonade att det är nödvändigt att inkludera ett verktyg för mindre RU på ett gemensamt format för hela EU. Om det blir olika lösningar för varje IM kommer det bli problem.

En stor MS stöttade föregående talare. Vi måste stötta mindre aktörer som inte har nära egentliga nyttor av TSD Telematik. Det är till gagn för alla om vi vill ha ett fullt genomförande i framtiden och undvika fragmentering. En centraliserad upphandling av ERA, kommissionen eller någon annan, skulle underlätta. De tvivlar på att IM, förutom de

större, har tid och resurser att utveckla något för marknaden. De har nog mycket att göra för att implementera det gemensamma gränssnittet. De har också begräsningar med resurser och tid, kan störa detta genomförande.

En MS betonade att det är viktigt med harmonisering, viktigt att veta vilka data som krävs från IM/RU, att det presenteras på ett harmoniserat sätt. Men verktygen som använder data måste inte harmoniseras. Vi kommer att se många appar som använder data som vi önskar, som [Flightradar24](#), vi har inget liknande inom järnväg, detta pga. att vi inte har harmoniserad data. Man bör lägga fokus på data och hur man delar data.

En MS hade synpunkter för webbgränssnitt. Att varje MS ska utse en IM som ska ta fram gränssnittet, det är bredare än vad som står. Att IM ska ta fram gemensamma lösningar. De vill veta vad som är syftet. Kraven riktade sig först mot MS. De är oroadе att vi går mot en nationell lösning. Två system parallellt. Ett på EU-nivå, sedan ett nationellt per MS, det är inte rätt väg framåt. Gällande parallellen med ERAs IT-strategi. Vad som efterfrågas av ERA är inte att tillhandahålla verktyg, men tillse att tillhandahålla data. Varför gör vi inte på samma sätt här, att göra data tillgängligt. Varför kräver vi att en myndighet ska göra detta? Vi behöver en IT-strategi för IM att tillhandahålla dessa data.

Kommissionen svarade att utgångspunkten är att inkludera även små aktörer. Utifrån problemformuleringen, tittade de på existerande lösningar för mindre företag som IM redan tillhandahåller. Det är en bra praxis, som kan utökas. Frågan är hur man harmoniserar för flera nä och samma service ska tillhandahållas nationellt. [Geops.io](#) är ett existerande verktyg för övervakning av järnväg i realtid. Att IM ska se till att data är tillgängligt och kan tillhandahållas över hela EU. Nuvarande text är inte tillräckligt färdig jämfört med förslagen på skärmen. De kommer att förbättra texten utifrån diskussionerna.

Det kommer att vara ett till expertgruppsmöte i anslutning till RISC i februari.