

Datum
2023-10-xxDnr/Beteckning
TSJ 2023-1400Handläggare
Robert Hellström
Väg och järnväg
Spårtrafik
Spårtrafikregler**Commission Expert Group on the technical pillar of the 4th railway package, 29th meeting**

Tid/Plats: 19 oktober 13:00-17:30
Webex-möte (distansmöte)

Svenska representanter: Robert Hellström, Transportstyrelsen
Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

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

1 Commission presentation of its initial draft non paper on TSI Telematics (Act) and follow-up from previous exchanges (Annex)

Dokument

- *EG 29 - 19 October 2023 - agenda*
- *TSI Telematics_Act*
- *TSI Telematics_Annex*



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 övriga ”TSD-paketet” skulle färdigställas.

Revidering 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 implementering ihop med sektorn, mekanismer för att genomdriva regleringen och anpassa och stärka rapporteringen på nationell nivå.

Inför expertgruppsmötet den 28 september publicerade kommissionen ett första utkast av bilagan där man slagit samman telematik-TSD:erna till en TSD istället för två. Samtidigt pågår 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 ska flyttas från de tekniska dokumenten till bilagan i

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

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.

TS har ännu inte gjort någon fullständig analys, förändringar som vi hittills noterat i bilagan är bl.a.

- ERAs arbete med en datamodell och järnvägsontologi ("ERA vocabulary") kommer att användas i TSD Telematik på motsvarande sätt som för övriga TSD,
- ERA ansvarar för hantering och publicering av ett centralt register för referensfiler. Informationen i de gemensamma referensfilerna ska utgöra källan för drift och distributionssyften, samt medge allmän tillgång till information via ERAs webbsida.
- ERA blir certifikatutfärdare för PKI ("Public Key Infrastructure").
- ERA kan också medge rätt åt annan enhet att utfärda certifikat.
- Järnvägsinfrastrukturregistret RINF ska bli den unika källan för infrastrukturinformation, även koder för positioner där infrastrukturförvaltarna ska tillhandahålla informationen, vilket kräver anpassningar av RINF.
- Referens till det väsentliga kravet säkerhet har tillkommit, det är dock oklart i nuläget vad det faktiskt innebär.
- ERA ska kontrollera nya eller ombyggda IT-systems överensstämmelse med specifikationerna ("compliance assessment").

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

Kopplat till planering och drift återstår:

- strategisk kapacitetsplanering samt
- ändringar under resans gång (som riktar in sig på passagerarinformation).

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 bokningsfunktioner.

Inför aktuellt expertgruppsmöte har kommissionen publicerat ett första utkast till rättsakt, se bilaga. TS har ännu inte hunnit göra någon fullständig analys av akten. Hittills har identifierats att nedanstående områden kräver fortsatt analys:

- **"Scope"**; I artikeln om tillämpningsområde anges att förordningen ska gälla även för aktörer som antingen är explicit undantagna eller där MS själv får undanta från tillämpningen av direktiv 2016/797. En genomförandeakt med grund i samma direktiv kan inte utöka direktivets tillämpningsområde. Artikeln bör därför omformuleras så att den anger krav för aktörer inom systemet att kommunicera via ett angivet gränssnitt mot aktörer utanför systemet.
- **"Station managers committee"**; Är ett forum för angränsande stationsförvaltare att tillsammans med berörda operatörer och infrastrukturförvaltare hitta konsensus kring minsta bytes/anslutningstid inom en station. SE saknar idag tydligt utpekade stationsförvaltare. Skrivningarna kan leda till behov av ändringar i nationell reglering.
- **Genomförandeplaner och deadlines**; Senast 13 december 2026 ska digitala system för utbyte av data för kapacitetshantering, tågförberedelse, trafikledning och hantering av godsvagnar och deras lastning följa regleringen.

Senast 31 december 2025 ska digitala system för att stödja distributionen av tjänster för passagerartransport och passagerarinformation. IM ska skicka en genomförandeplan till ERA 6 månader efter akten träder i kraft.

På flera ställen i akten anges dessutom åtaganden för MS att etablera eller utse vissa roller inom tre månader efter ikraftträdande. Flera av dessa kräver sannolikt förordningsändringar eller ändringar av regleringsbrev, vilket tar längre tid än 3 månader att genomföra.

- **”Compliance Assessment”**; Nya ombyggda system ska genomgå ”Compliance Assessment” där ERA ska kontrollera nya eller ombyggda IT-systems överensstämmelse med specifikationerna.
- **National Implementation Contact Point (‘NICP’)**; En nationell kontaktpunkt för genomförande av telematikapplikationer utses. Dess funktioner, i hög grad liknande vad som gäller idag TAF/TAP, är att fungera som kontaktpunkt mellan kommissionen, byrån, samverkansorganet för genomförande, genomförandeorganen, nationella tilldelningsorgan och relevanta järnvägsaktörer (troligen: infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, fordonsinnehavare, stationsförvaltare, biljettåterförsäljare och relevanta sammanslutningar) i medlemsstaten. Rollen kan fördelas på flera varvid en ”punkt” ska utses som samverkansansvarig. Kontaktpunkten ska representera i Byråns samverkansråd. (TS är idag utsedd som nationell kontaktpunkt (NCP) för telematikapplikationer i järnvägsteknikförordningen).
- **National Allocation Entity (‘NAE’)**; De vill tydliggöra rollen och definiera uppgifter för nationellt organ ansvarigt för att föra in primära koder för positioner (”location code allocation”) i CRD (”Central Reference Domain”). Rollen kan även fördelas på flera aktörer, men kräver då koordinering på nationell nivå.

Trafikverket är idag utsett i järnvägsteknikförordningen att vara NEA. I förslaget anges dock att NAE ska vara fristående från infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, vilket kan skapa bekymmer.

- **Network for cooperation and coordination;** Byrån ska upprätta ett “samverkansråd”. Detta råd ska besättas av representanter för NICP, NAE och genomförandeorganen, järnvägsaktörerna och andra organisationer som byrån utsett.
- **National enforcement coordinator;** MS ska utse en koordinator som ansvarar för fördelning av uppgifter mellan de olika tillsynsmyndigheterna (“enforcement bodies”) enligt
 - järnvägs säkerhetsdirektivet 2016/798 (nationella säkerhetsmyndigheten, NSA),
 - SERA-direktiv 2012/34 (regleringsorganet),
 - förordningen om passagerares rättigheter 2021/782,
 - förordningen om multimodala reseinformationstjänster 2021/1926.
- **National Enforcement Bodies;** Tillsynsmyndigheterna ovan föreslås vara ansvarig för att:
 - a) hantera klagomål (se mer nedan),
 - b) utdöma ekonomiska sanktioner vid överträdelse,
 - c) samarbeta med nationella tillsynsorgan i andra medlemsstater i syfte att säkerställa en konsekvent tillämpning samt avseende utbyte av information.
- **”Right to complaint and complaint handling”;** Förslaget innehåller även ett moment där en person, fysisk som juridisk, kan framföra klagomål mot att ett genomförandeorgan gjort sig skyldig till överträdelse mot tillämpningen eller genomförandet.
- **”Penalties”;** Rättsaktsförslaget innehåller också reglering om att medlemsstaterna ska införa ett system för sanktioner vid överträdelse. Förslaget kommer att kräva nationell reglering.

Handlingslinje

1. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

KOM går igenom tidslinjen för arbetet med TSD-förslaget. Efter dagens möte ska komma att ta fram ett textdokument till vilket MS och andra kan lämna kommentarer. Detta cirkuleras fram till den 13 november, i tid fram till nästa RISC-möte. Efter RISC uppdateras textdokumentet med utgångspunkt från synpunkter vid RISC-mötet. En remissperiod ska hållas efter att ERA tagit fram ett slutligt utkast, och sker under april-24. IA ska diskuteras med ERA WP-medlemmarna under november (14-15).

ERA WP är en standing WP. Deltagare ses ut genom NCP och andra grupperingar. Om man önskar delta kan man vända sig till ERA för att få med en representant från t ex NSA (läs: TS).

2 Member States and sector comments on initial draft Commission non paper on TSI Telematics (Act)

Dokument

- *Se dokument under agendapunkt 1 ovan*

Handlingslinje

2. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

KM går igenom förslaget artikelvis.

I artikel 1 (märk att utkastet inte har numrerat utkastet i övrigt).
Scope-artikeln förklaras utifrån att samtliga områden som rör järnväg ska omfattas av TSDens tillämpning.

I artikeln om att ERA ska vara centralt registeransvarig för referensdata.

IT – har en generell kommentar avseende att versionerna inte stämmer överens med den som går igenom, samt föredrar att a man går igenom per artikel och låter deltagarna kommentera per artikel.

SE – frågar hur man tänkt avseende tillämpningsområdet (scope), där artikeln inkluderar områden som tydligt undantas från direktivets tillämpning. SE föreslår en annan lösning, dvs att tredje part är skyldig att använda de krav som direktivet och TSD en föreskriver. Det är endast en fråga om textskrivning.

DK – angriper förslagets effekter särskilt vad gäller kostnader och bördor. Man är inte övertygad att KOM följer riktlinjerna i Better Regulation. Istället för att skapa nya enheter så finns det redan aktörer som är på plats och därmed kan man undvika börd samma pålagor. Mycket framstår som oproportionerliga pålagor. Särskilt Sanktionsavsnittet ter sig som opåkallat.

AMSLER – pekar på att KOM introducerar begreppet dataoperabilitet vilket inte överensstämmandemultimodaloperabilitet...blablabla... sådant krav kan inte ställas för lokala offentliga aktörer, då de har helt olika förutsättningar än långdistansspårtrafik.

KOM – menar att förslaget inte omfattar de spårtrafikmodaliteter som AMSLER pekat på. Men i de fall då de faller inom direktivets ramar så ska TSD TEL tillämpas även på dem.

FR – framför en allmän reservation mot akten och annexet. Gällande IA är det nödvändigt att analysera xxxx. Vidare är tidtabellen inte hanterbar och föreslår att röstningstillfället i juni-2024 bör skjutas framåt. De är kritiska gentemot scopet, där man bl a utesluter vissa områden och väntar på KOMs rättsliga utredning i frågan. Man är också kritisk gällande förslaget avseende krav mot tredje land.

NL – för sektorn framstår tidtabellen som inte tillräckligt underbyggd.

KOM menar att det funnits gott om tid för att diskutera xxx

FI – ser stora svårigheter i förslaget särskilt gällande enforcement. De föreslår att man tar bort detta ur förslaget. Det passar heller inte gentemot den finländska konstitutionens villkor. Enforcement måste också hanteras via lagstiftningsprocesser. Dessutom är det så att förslagen med sina deadlines helt omöjliga med hänsyn till lagstiftningsprocessens tidslinjer.

AMSLER framför att strukturen är svårhanterlig, tidigare visste man utifrån sin roll direkt vad som förväntades då det angavs i bilagan.

KOM – (Scope) – medger att man ska vara tydligare. Vidare i följande artikel gällande business relationship att man också ska förtydliga. I 2 stycket som rör andra transportmedel menar KOM att det är nödvändigt då det finns beröringspunkter...(?).

LU – om scope ??? Gällande 3 stycket menar man att vissa 3 länder inte har förmåga att uppfylla kraven – hur ställer man sig till detta? Förslaget ställer upp krav på självständighet mellan vissa nya organ och det är svårt för mindre MS att hinna med och att de kan ha svårt att eventuellt- skapa nya myndigheter eller organ och kan vara svårt för de redan befintliga myndigheterna och organen.

SE – framför att governancefrågorna hittills inte varit föremål för analys eller diskussion. Stödjer FI i sin kommentar”. Framför också det omedelbara behovet av att ha tillgång till IA.

En fråga tas upp varför man kräver oberoende för vissa av de föreslagna organen (bodies) eller andra funktioner. KOM svarar att ...XXXX.

Weber – varför ska MS delegera sub-NAE när NAE är utsedd, och kan man då delegera till en IM eller RU? KOM menar att det är upp till MS att avgöra vem som ska utses...(!).

CER – viss lokaldata är av intresse för olika aktörer, för vissa, IM eller RU, är det alltså inte tillåtet att skapa sådan data. Det kommer behövas fler typer av lokaldata, t ex plattformdata (för att kommunicera plattformbyte ...). Det ger möjligheter till innovationer och skapa nya tjänster. Det är heller inte uppenbart att IM har intresse för dessa nya data. Därför kan det behövas ett nytt grepp. KOM håller emot och tycker t det finns ett intresse att standardisera. KOM understryker att NAE ska se till att data är unik, men avgör inte nyttan i datan.

Weber – om genomförandedatum...?

KOM om ERAs överensstämmelsekontroll –

Weber - går igenom processen för överensstämmelse, men så som det nu står, dvs att ERA ska bedöma "systemet" huruvida det är i överensstämmelse, men ser inte att det finns någon nytta med detta. Det borde endast vara frivilligt att få en sådan kontroll, av systemet, alltså. Annexet bör därför skrivas om.

KOM om enforcement bodies och enforcement coordinator – de ska ta en genomgång för att finna ett bättre upplägg.

KOM om klaganderätt

SE – det finns redan en fungerande process för att hantera överträdelsebrott, där en enskild kan vända sig till KOM för att pröva om detta är aktuellt. Därför kan inte en teknisk författning föreskriva om sådant.

Weber menar att det kan finnas väl så giltiga anledningar för att inte fullgöra vissa funktioner och att be en domstol att pröva affärsmässigt grundande beslut kan kanske inte vara den mest lyckade lösningen. Han föreslår istället att man har en planeringsstrategi för att komma över sådana problem där något kan komma för sent i förhållande till deadlines.

SNCF – (fattar inte saken i fråga)

KOM om sanktioner

FI – framför att FI kommer att ha problem att genomföra ett klagandeförfarande samt ifrågasätter ifall mandatet för TSD-genomgången omfattar ett sådant förslag.

KOM om rapportering från MS

Diskussion gällande Annexet

KOM beskriver hur man tänkt vid sammanställandet av Annexet. De tre pelarna är utgångspunkten för den senare hanteringen som görs i de 4 första kapitlen.

Angående de väsentliga kraven hänvisar man till DKD. De gemensamma referensfilerna består av; kodning av organisationsreferensfiler samt kodning av lokaliseringsdata.

CER framför tveksamhet att förslaget grundar sig delvis på DataModel, vilket i sin tur leder till höga kostnader för vissa, särskilt små, aktörer. Det är en sak att hänvisa till EU-standarder, men i övrigt så är det inte godtagbart att det ska kosta för att kunna uppfylla kraven.

Vad avser kapacitetförvaltning, trafikförvaltning och tågförberedelse...

Gällande ett förhållande som antagit tidigare; soft complinace, pekar Weber att detta numer tagits bort, och KOM menar att sådant förhållande inte längre ska gälla.

Vid genomgången av tågförebredelse har Weber en mångfald kommentarer med utgångspunkt från tidigare lydelse samt att man anser att det bör skrivas annorlunda, medan KOM menar att man föreskriver om meddelande gällande ett krav eller uppgift som är föreskrivet i ett annat regelverk, här oftast TSD Drift.

3.