



Regeringskansliet

Rapport

2023-12-01

LI2023/03589

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Rapport möte nr 100 i RISC (Kommittén för driftskompatibilitet
och säkerhet inom järnväg) den 21 - 22 november 2023

1. Aktuellt möte

Möte nr 100 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC).

Tid/Plats

Tisdag 21 november 2023 (10:00-17:30)

Onsdag 22 november 2023 (10:00-16:00)

Centre Borschette (CCAB), meeting room 1C, Rue Froissart 36, 1049 Brussels (samt videokonferens)

Svenska representanter

Robert Hellström, Transportstyrelsen

Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Vid detta möte finns inga beslutspunkter, frågor på agendan är för information och diskussion.

1.2 Förhandlingsläget

1.3 Handlingslinje för aktuellt möte

Se i avsnitt 6.

2. Rättslig grund/beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för genomförandeakter med utgångspunkt från förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå¹ (ERA-förordningen) utgörs av artiklarna 25(4), 26(4), 26(5), 55(5) och 80. Beslutsförfarandet i de nämnda artiklarna regleras i artikel 81 i förordningen som hänvisar till artikel 51 i driftskompatibilitetsdirektivet, varvid artiklarna 4 respektive 5 i förordning (EU) nr 182/2011² ska tillämpas.

Den rättsliga grunden för beslut som gäller driftskompatibilitet fördelar sig på dels delegerade akter, dels genomförandeakter. Grunden för delegerade akter utgörs av artikel 5(1) och för genomförandeakterna av artiklarna 5, 7, 9, 14, 15, 21, 24, 47, 48 och 49 i driftskompatibilitetsdirektivet³.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning)

Beslutsförfarandet om genomförandeakter regleras av artikel 51 i direktivet, varvid artikel 4 respektive 5 i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

För beslut om järnvägssäkerhet är den rättsliga grunden fördelad på dels delegerade akter, dels genomförandeakter. Grunden för delegerade akter utgörs av artiklarna 6 och 7 och för genomförandeakterna utgörs grunden av artiklarna 6, 7, 10, 14, 24 i järnvägssäkerhetsdirektivet⁴. Beslutsförfarandet om delegerade akter utgörs av artikel 27 och för genomförandeakter av artikel 28 i direktivet, varvid artikel 4 respektive 5 i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

För beslut om behörighetsprövning av lokförare är den rättsliga grunden artiklarna 4, 20, 22, 23, 25, 29, 31, 34 och 37 i lokförardirektivet⁵.

Beslutsförfarandet regleras av artikel 32 i direktivet, varvid de övergångsbestämmelser som regleras i artikel 13 i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

3. Prioriteringsgrad (hög, medel, låg)

Medel

4. Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

Att de åtgärder som beslutas i kommittén är samhällsekonomiskt effektiva.

5. Påverkansarbete

SE kan försöka söka allianser med likasinnade MS i syfte att förhindra framtida beslut om oproportionerligt kostnadsdrivande åtgärder.

6. Svenska ståndpunkter

6.1 Adoption of the agenda

Dokument

- Item 01 - RISC 100 agenda_v3



⁴ Europaparlamentets och rådets DIREKTIV (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (omarbetning)

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen

Handlingslinje

- 1 **SE kan** acceptera agendan.

Vad hände

Ordförande hälsade välkommen och öppnade det 100:e RISC-mötet. Agendan godkändes med några justeringar av ordningsföljden. Agendapunkterna 7 och 8 senarelades och kommissionen aviserade två övriga frågor om kontaktlistor för Hyperloop och kort info från systempelaren i ERJU.

6.2 Adoption of the minutes of the 99th meeting held on 21-22 June 2023

Dokument

- *IPV99EN01 RISC99 minutes_v1*



Handlingslinje

- 2 **SE kan** godkänna mötesanteckningarna om det före eller under mötet ges tillfälle att granska dem på ett seriöst sätt samt att innehållet i dem ger en rimligt korrekt bild av resultatet av mötet. I annat fall **kan SE** verka för att punkten bordläggs.
- 3 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Mötesanteckningar godkändes med ändringar från FR och BE.

6.3 Update from the Commission – oral presentation by the Commission

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Uppdatering från kommissionen om den senaste utvecklingen inom järnvägsområdet.

Handlingslinje

- 4 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

TDD

Kommissionen informerade om revidering av lokförardirektivet (TDD). De hade hoppats anta ett förslag före sommaren, men processen har tagit längre tid än väntat, särskilt arbetet med konsekvensanalysen. De har haft flera möten, bl.a. med de nationella säkerhetsmyndigheterna (NSA), och de har nu återigen vänt sig till NSA med en förfrågan om ytterligare uppgifter.

Kommissionen ser revideringen av TDD som en viktig uppgift. Övrig järnvägsreglering har ändrats väsentligt sedan 2007. Många andra problem för gränsöverskridande trafik har hanterats i andra regelverk, och det är viktigt att även TDD ändras för att förenkla för detta.

Kommissionen hoppas ha konsekvensanalysen färdig under Q1 2024 för att få in arbetet i processen innan parlamentsvalen i juni, så att underlaget är redo för nästa kommission i början av 2025, om man inte lyckas inom nuvarande kommission. Innehåll kretsar runt tre element; 1) - EU-gemensamma utbildnings- och kompetenskrav. Förarbete erkänns idag över hela EU, men mycket av innehållet finns i kompletterande intyg. De vill fastställa gemensamma krav för att underlätta rörlighet mellan RU.

2) - Digitalisering. 3) – Språkkrav, vilket är kontroversiellt, men som också utgör ett stort hinder för gränstrafik. Det finns en oro från IM att de också måste kunna alternativa språk. Kommissionen arbetar på lösningar för att hantera detta. Parallellt tittar man på automatiska översättningsverktyg, IM och RU verkar nu vara mera öppna för detta. Men det är bara möjligt om tekniken möjliggör en säker och effektiv kommunikation.

DAC

Digitala automatkoppel (DAC) ses som viktigt för framtida godstrafik på järnväg, speciellt för vagnslastsystemet. Att sätta samman vagnar manuellt är både farligt och kostsamt, så DAC är vitalt om man vill behålla vagnslastsystemet. DAC medger även övervakning av fordonen och tågintegritetskontroll (TIMS), vilket möjliggör ”moving block” och i förlängningen borttagande av tågdetekteringssystem. Det finns många fördelar, men det är dyrt. Mycket av arbetet med DAC sker inom Europe’s Rail Joint Undertaking (ERJU), European DAC Delivery Programme (EDDP) där 200 intressenter arbetar med att färdigställa tekniska delar. Kraftförsörjning, fysisk utformning av koppel och datatransmission är färdiga.

Arbete med ”business case” för DAC och genomförandeplan pågår. Kostnaderna för utrullningen beräknas till 13 miljarder €. Kommissionen känner till den svåra ekonomiska situationen för järnvägen, en stor del av dessa 13 miljarder € kan därför inte tas från operatörerna. De ser långsiktiga samhällsekonomiska nyttor. EU och Nordafrika är de enda ställena där automatkoppel inte används. Men budgeten är begränsad, beslut är redan fattade om investeringar inom nuvarande ram. För fondering på EU-nivå krävs medel i nästa investeringscykel. Det är dock osannolikt att hela summan kan tas från EU, det ställer krav på att även MS kan bidra. RU i östra Europa är oroliga att de inte får finansiering medan de i väst får finansiering från MS. Kommissionen måste säkerställa att de kan bidra till införande av DAC i hela EU. Ju större stöd det finns för DAC, desto enklare att erhålla finansiering. De måste kunna visa varför det är ekonomiskt klokt att satsa på DAC i förhållande till utveckling av vätgas etc. Kommissionen vill ha nationella kontaktpunkter i varje MS för kontakter mot styrelsen i EDDP, för att kunna diskutera med MS och hålla dem uppdaterade och för att förstå problem i varje MS. De har skickat en fråga via Rail Directors Meeting förra månaden.

Kapacitetsinitiativet

Via kapacitetsinitiativet förbättras planering och långsiktiga tidtabeller, men även ändringar på kort sikt. För ”Timetable Redesign” (TTR) kommer vissa krav att realiseras via TSD Telematik. Vissa krav kommer att vara tydliga först när förhandlingar är klara, de avser därför att återkomma till TSD Telematik när kraven är färdiga.

Övrigt

Ordförande informerade att hans team tidigare haft begränsade resurser, men att flera personer nu tillkommit. Mihaela Williams är tillbaka och arbetar med ERAs styrelse och styrelsen i ERJU. Fidel Santiago har tidigare arbetat med cybersäkerhet, bra att kunna överföra denna kunskap till järnvägen. Sekonderade nationella experter är Sandy Zähringer från DE, kommer att arbeta med fordon och tekniska regler, samt Veronika Sarik från SE, som kommer att arbeta med DAC. Alice Polo kommer att sluta i december.

ERAs direktör Josef Doppelbauer konstaterade att det är flera viktiga frågor på agendan, bl.a. TSD Telematik och EVR. Arbetet med ERAs myndighetsuppgifter flyter på bra, de når troligen 70000 godkända fordon till årsskiftet, varav 5400 beslut i enlighet med godkänd fordonstyp (CTT), 350

nya fordonsgodkännanden. De närmar sig 200 gemensamma säkerhetsintyg och 15 förhandsgodkännanden av ERTMS marksystem. Det nya TSD-paketet är i drift sedan september, ERA arbetar tillsammans med kommissionen för att tydliggöra konsekvenserna.

6.4 European Vehicle Register:

6.4.1 Status of MSs implementation of current EVR Decision and follow up actions – presentation by the Agency and the Commission

Dokument

- *Item 04.1 - EVR implementation status by ERA_RISC100 - rev*
- *Item 4.1 & 5 - EVR-RINF follow up actions (RISC 100)*



Bakgrund

Presentation om från ERA och kommissionen om status för migrering till det europeiska järnvägsfordonsregistret EVR. Hittills har 13 MS migrerat till EVR, 9 MS är fortfarande anslutna via ECVVR ("European Centralised Virtual Vehicle Register") och fyra MS har ingen koppling till något fordonsregister alls för tillfället. Vid granskning av MS vägledning för EVR ser man ett stort behov av harmonisering, se presentation.

Kommissionen avser att under december 2023 skicka individuella brev till MS där det identifierats luckor som kräver nationella åtgärdsplaner.

Handlingslinje

5 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Antonio D'Agustino från ERA presenterade status för EVR i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se bakgrundsbeskrivning och presentation.

Kommissionen informerade att de kommer skicka brev till de MS som inte är anslutna till EVR och de som inte skickat in vägledning (samma gäller även för RINF, se agendapunkt 5 nedan). De kommer att efterfråga en nationell handlingsplan, arbetet följs upp med start från RISC#101 (21-22 februari 2024).

En stor MS önskade återkoppling om resultatet kring granskning av vägledningarna. De använder fortfarande en decentraliserad lösning, full implementering av EVR sker först under 2024. Är det då vettigt att påbörja uppföljningen innan kraven på övergången till EVR löpt ut? De arbetar tillsammans med ERA kring gränssnitt mot nationella system, så de anser att det är för tidigt att påbörja uppföljningen nu.

ERA svarade att det inte finns några krav på återkoppling från ERA. Utifrån nuvarande EVR-reglering finns inte heller några strikta krav på processen. ERA godkänner inte vägledningarna, de publicerar dem bara på ERAs hemsida. Gällande implementering så är EVR redan i produktion med 13 MS i registret. De har nyligen blivit kontaktade av aktuell MS gällande funktioner som inte finns i nuvarande system. Men systemet är i drift, så migrering är möjligt.

Kommissionen konstaterade att detta bara var som input inför diskussionerna om ändring av EVR. Det finns redan existerande krav i EVR som måste implementeras. De ser ingen anledning att inte implementera gällande krav, deadline i juni 2024 är fortfarande bindande och ska följas. Revideringen utgår bara från gällande krav, men ERA ser även förbättringar av systemet som de arbetar med parallellt. En snabb uppdatering av funktioner är möjlig, men det påverkar inte nuvarande regler och krav.

Samma MS menade att de väl känner till deadline, men att det finns svårigheter. Systemet fanns inte tillgängligt i juni 2021 som utlovat, det kom först i november 2021. Så ERA följde inte heller tidplanen, vilket försvårade för MS. Därför förstår de inte varför uppföljningsaktiviteterna initieras nu, givet historiken.

Kommissionen vidgick att det varit förseningar, men att förseningar från MS är längre, EVR är nu på plats. Men om det finns specifika problem så kan dessa diskuteras bilateralt.

6.4.2 ERA Recommendation for the new EVR Regulation – *presentation by the Agency*

Dokument

- *Item 04.2 - EVR Recommendation by ERA_RISC 100*



Bakgrund

Presentation från ERA om rekommendation till revidering av EVR-förordningen, se presentation.

ERA vill likrikta EVR i enlighet med deras ICT-strategi, minska tiden att ta fordon i drift, sömlös och standardiserad fordonsregistreringsprocess och konsolidera bestämmelser för fordonsmärkning. ERA vill bli registrerande enhet för järnvägsfordon. De vill även öka sökbarhet, tillgänglighet, interoperabilitet och återanvändbarhet för data genom att ge allmänheten tillgång till vissa data, återanvända befintliga data från andra datakällor och möjliggöra för datautbyte maskin-till-maskin.

Handlingslinje

6 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Antonio D'Agustino från ERA presenterade ERAs rekommendation till revidering av EVR, se presentation.

Det är fyra huvudorsaker bakom revideringen. ERA vill likrikta EVR i enlighet med deras ICT-strategi, minska tiden att ta fordon i drift, sömlös och standardiserad fordonsregistreringsprocess och konsolidera bestämmelser för fordonsmärkning.

ERA vill introducera maskin-till-maskin-gränssnitt (M2M) och göra data "FAIR" ("Findable", "Accessible", "Interoperable", "Reusable"). Under 2024 införs ett nytt API, som ger möjlighet att använda data utan att gå via webbgränssnittet. De vill öka tillgänglighet för data och undvika duplicering av data, genom ERAs "Knowledge Graph". EVR är det enda registret som inte är publikt, det finns vissa delar som ERA anser borde vara publika. De vill även återanvända data från andra system hos ERA och etablera en "Single Source of Truth".

De vill även ändra strukturen för beslutet, med överflytt av krav mellan bilaga och akt. Underlätta tekniska ändringar genom tekniska dokument som hanteras av EVR WP, samt referens till ERAs ontologi.

Dessutom föreslås ERA bli registrerande enhet för fordon ("Vehicle Registration Entity", VRE) och kunna registrera i de nationella fordonsdomänerna.

Kommissionen påtalade att tidigare erfarenheter utifrån arbetet med godsvagnar till Ukraina och DAC visat på svårigheter att förstå data, och visar på vikten av att EVR måste vara likriktad med ERAs ontologi.

SE framförde att vi ser positivt på att harmonisera registreringsprocessen, införa ett gemensamt gränssnitt, återanvändning av data och sammanlänka register, ökad samordning och en koordineringsgrupp mellan registrerande enheter. Men vi ser inte fördelarna med att ERA blir registrerande enhet för fordon som de godkänner eftersom godkännandeprocessen och registreringsprocessen är två separata processer med olika ansvariga aktörer; sökande för fordonsgodkännandet och fordonsinnehavaren.

Samtliga scenarier i konsekvensanalysen utgår från att ERA görs till registrerande enhet, att genomföra övriga föreslagna ändringar utan att samtidigt göra ERA till VRE har inte bedömts.

Det finns också praktiska konsekvenser om ERA ska registrera fordon i landsdomänerna. I SE har vi använt Europeiska fordonsnummer ("European Vehicle Number", EVN) även för fordon utanför direktivets tillämpningsområde, dessa fordon finns inte i EVR och det krävs samordning innan ERA registrerar fordon eller alla dessa fordon behöver flyttas till EVR.

Slutligen, eftersom ERA redan kämpar för att hitta tillräcklig med personal och resurser, varför vill man då ta på sig ytterligare uppgifter?

Ordförande vände på frågan och undrade vad som var nackdelen med att ERA blir VRE? Det finns ett tydligt syfte. Godkännandet hanteras av ERA och syftet är att hela processen ska hanteras så enkelt och smidigt som möjligt. ERA godkänner, men registrering hanteras av en nationell VRE. De vet att de nationella fordonsregistren har används på ett felaktigt sätt i vissa MS som gör att tillsyn inte är möjligt, det är svårt att fastställa vilka fordon som används i en MS. Resurser borde inte påverkas om det görs i samband med godkännandet.

SE replikerade att samma resurser inte kan nyttjas eftersom man ställer krav på att VRE ska vara oberoende från de som godkänner fordonen.

En stor MS såg flera problem med förslaget, de skulle återkomma till detaljkommentarer vid genomgång av utkastet. Generella kommentarer var att arbetet genomfördes under sommaren under stor tidspress, där de registrerande enheterna inte var tillräckligt involverade. De delade SE's oro gällande gränssnitt mot europeiska fordonsnummer och nationella fordon.

Vidare är man kritisk till att göra data publik, vilket framförts tidigare. I rapporten beskrivs inte problemformuleringen på ett begripligt sätt, tillgång till data har inte varit ett problem tidigare. Den åtföljande rapporten till ERAs rekommendation nämner inget om de olika åsikterna i arbetsgruppen, där fanns inget konsensus, så det borde vara ett antal problem som kommer upp i diskussionerna.

ERA exemplifierade att de fått önskemål från en del av Deutsche Bahn (DB) om att få tillgång till data för DAC, men samtidigt finns motstånd från andra delar av DB. De påtalade att vi måste hitta rätt arbetssätt.

Ordförande påtalade att de i Nordamerika har öppen data och ville därför vända på frågan; förutom ryggmärgsreflexen kring motstånd att dela företagsdata, vad är nackdelarna? t.ex. för att kunna hantera frågor som godsvagnar till Ukraina och DAC. Vad är det riktiga problemet?

En MS ifrågasatte att ERA kan utse ett fordonsnummer utan att kontakta berörd MS. Gällande minskad handläggningstid från 20 dagar till 10 dagar så ansåg de att det är svårt, de ville veta kostnaderna för detta.

ERA svarade gällande EVN och problem med landskoder att frågan diskuterats i arbetsgruppen, de har frågat VRE om det finns säkerhetsrisker eller problem för driftskompatibilitet. Eftersom numrering sköts via systemet så finns det ingen risk för duplicering. Gällande 10 dagar; de tidigare 20 dagarna inkluderade att VRE använde registreringen som ett tillsynssteg. Det är även möjligt att registrera fordon fortare genom att återanvända befintliga data. En del av framtida utveckling är notifieringar. Det kommer att skapas en ”dashboard” för VRE där detta synliggörs. Sen poängterade ERA att det är skillnad mellan att MS ska godkänna koder och att MS ska informeras.

En MS håller med om att idén bakom EVR är bra, men att det krävs förbättringar. För närvarande är flera nationella fordonsregister offline. Men det finns även problem med EVR, t.ex. att registreringsprocessen är för komplex. Det är även svårt att få kontakt med ERA. De är positiva till skapandet av en ”users group” för EVR, att ERA organiserar utbildningar. De vill även ha möjligheter att få ansökningsformuläret på andra språk än engelska och önskar en förenklad kontohantering.

ERA svarade att vissa MS migrerat, andra inte. För att få tillgång till alla fordon måste man söka i både EVR och ECVVR, detta löses när alla MS migrerat. Ändrad användarhantering ligger redan i pipeline, det är möjligt för företag att utse en administratör som sedan kan hantera konton för andra i

företaget. Hos ERA råder stor arbetsbelastning, därför kan det ta lite tid att få svar, men de gör ändringar internt för att åtgärda detta.

Ansökningsformuläret finns för närvarande bara på engelska. Det är svårt utifrån resurser, inte bara för översättningar, men även underhåll och hantering av ansökningar på andra språk.

Kommissionen menade dock att förslaget möjliggör detta, det borde inte vara ett problem att få formuläret på flera språk. Att man fyller i fordonsuppgifter på ett språk påverkar inte språket för handläggning.

En stor MS såg inga problem med ERA som VRE, det är ett bra sätt att bygga kapacitet hos ERA. Men de ser andra problem med förslaget, de återkommer till detta vid genomgången.

En MS instämde i kommentarer som redan lyfts av andra, de håller med gällande ändringen från 20 till 10 dagar. De menade dock att man kan få ett antal förfrågningar som gör det svårt att uppfylla tidsramarna. De vill i framtiden behålla nationella VRE för fordon som bara går i en MS. När man implementerar system för att utbyta data måste man även ta hänsyn till de resurser som krävs för integrera systemen. 2024-datumet för ERAs nya roll borde senareläggas. De skulle återkomma kring landskoden i EVN vid genomgången av förslaget. De betonade även möjligheten att kunna skicka ansökan till VRE på nationella språk, det gäller inte bara själva formuläret.

Kommissionen undrade varför man skulle begränsa möjligheterna för fordon i en enskild MS? ERA har redan tillgång till data, så möjligheten är användbar även för dessa fordon. Gällande deadlines så kommer de att se över dessa när förslaget är färdigt.

ERA betonade att en av huvudfrågorna är att koppla samman register, för att skapa en ”single source of truth”. Gällande 10 dagar så tror ERA att processen kan göras smidigare och effektivare än idag.

Registreringsprocessen har inte följt utvecklingen av godkännandeprocessen med godkännande av typ och CTT. Registreringsprocessen kan därför göras kortare och enklare.

6.4.3 Draft Commission Implementing Regulation on EVR – presentation by the Commission [16/797-DV54EN01]

Dokument

- *Item 04.3 - EVR draft Regulation (RISC 100)*



- *Item 04.3 - DV54EN01 - EVR Regulation - Act*



- *Item 04.3 - DV54EN01 - EVR Regulation - Annex*



Bakgrund

Revidering av det europeiska fordonsregistret (EVR, ”European Vehicle Register”) syftar till att minska administrativa bördor och kostnader för MS och intressenter genom att harmonisera fordonsregistreringsprocessen inom EU och göra så att järnvägsbyrån (ERA) kan vara registrerande enhet (”Vehicle Registration Entity”, VRE) för de fordon som den är godkännandemyndighet för.

Man vill även öka sökbarhet, tillgänglighet, interoperabilitet och återanvändbarhet för data genom att ge allmänheten tillgång till vissa data, återanvända befintliga data från andra datakällor och möjliggöra för datautbyte maskin-till-maskin. Nuvarande rättsakt ger möjlighet till MS att ha en decentraliserad lösning med nationellt fordonsregistret anslutet till EVR fram till 16 juni 2024, detta gränssnitt föreslås avvecklas från detta datum.

Kommissionen har inför aktuellt möte publicerat ett nytt utkast till rättsakt där de helt förändrat struktur och innehåll sedan föregående utkast. Förslaget baseras på [ERA:s rekommendation som publicerades den 10 november 2023](#), Transportstyrelsen har därför inte hunnit analysera förslaget och ev. konsekvenser fullständigt.

Transportstyrelsen har tidigare framfört att det inte är uppenbart att förslaget att göra ERA till VRE leder till så stora synergieffekter i och med att det är fordonsinnehavaren (”keeper”) som söker om registrering, inte sökanden av fordonsgodkännandet. Nyttorna med en harmoniserad registreringsprocess är inte beroende av vem som är VRE, dessa uppnås även utan att ERA blir VRE. Samtliga scenarier i konsekvensanalysen utgår från att ERA görs till registrerande enhet, att genomföra övriga föreslagna ändringar utan att samtidigt göra ERA till VRE har inte bedömts i ERA:s konsekvensanalys (”[Light Impact Assessment](#)”).

Varje järnvägsfordon ska vara registrerat med en landskod (siffra 3 och 4 i det europeiska fordonsnumret, ”European Vehicle Number”, EVN) för en av de MS som ingår i fordonets område för användning. Det uppstår därför praktiska frågor som måste hanteras om ERA ska registrera fordon i landsdomänerna. I SE har vi använt samma fordonsnummer även för

fordon utanför direktivets tillämpningsområde (ca 3500st), dessa fordon återfinns därför inte i EVR och det krävs således koordinering för att ERA inte ska dela ut redan existerande fordonsnummer. Ett alternativt att aktuella fordon flyttas över till EVR, men detta bedömdes dock som olämpligt i samband med migreringen från det nationella fordonsregistret till EVR, eftersom fordonen riskerar att påverkas av t.ex. registeravgifter och andra krav inom direktivet.

Transportstyrelsen har även framfört att det borde vara upp till fordonsinnehavaren att välja vem som är VRE, bl.a. för att undvika att fordon senare omregistreras för att alla fordon ska hanteras av samma VRE. Detta verkar ha hörsammats i senaste utkastet.

Nedan följer nya ändringar som tillkommit utifrån det senaste utkastet.

Det som tidigare benämndes ”Registration Entity” (RE) benämns nu ”Vehicle Registration Entity” (VRE), det är dock oklart varför denna ändring görs av ett vedertaget begrepp.

VRE får vara en del av säkerhetsmyndigheten (NSA), eller ERA, men ska i så fall vara oberoende i sin organisation, finansiering och beslutsfattande från någon part som är involverad antingen i registrerings- eller godkännandeprocessen för ett fordon. Varje VRE ska dessutom ha befogenhet och de nödvändiga resurserna för att samordna och samarbeta med andra VRE. Dessa förslag får effekter på Transportstyrelsens organisation och finansiering, alternativt att en annan organisation behöver utses till VRE. Järnvägstekniklagen (2022:366) 5 kap. 11 § anger idag att tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) ska ansvara för registrering av fordon i ett fordonsregister. Idag utförs registreringsuppgifter hos Transportstyrelsen delvis av samma resurser som godkänner fordonen. Det finns ingen motivering till varför man tillfört kravet på oberoende.

En fordonsinnehavare ska kunna skicka en ansökan om registrering till valfri VRE, oavsett i vilken MS som innehavaren vill registrera sitt fordon. Det finns ingen motivering till varför det anses lämpligt att en nationell VRE hanterar fordon utanför sitt eget MS. Motsvarande koordineringsproblematik som med ERA som VRE uppstår även i detta förslag.

Inom ramen för tillsyn av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare föreslås att de nationella säkerhetsmyndigheterna ska ansvara för kontroll av kvaliteten på de uppgifter som registreras i det europeiska fordonsregistret i förhållande till fordon som används inom dess övervakningsområde.

Transportstyrelsen förstår inte logiken i förslaget eftersom det är fordonsinnehavaren som är ansvarig för datakvalitet i EVR och de ingår inte i säkerhetsmyndigheternas tillsynsmandat.

Andra ändringar är bl.a. att tiden för att hantera en fullständig ansökan om fordonsregistrering sänks från nuvarande 20 dagar till 10 dagar, detta verkar dock inte vara oskäligt. Det införs en funktion för att allokera fordonsnummer för en serie av fordon, vilket får ses som positivt. De tekniska och funktionella specifikationerna för EVR revideras för att hantera ändringarna. Datarepresentationen flyttas till ett separat tekniskt dokument för ökad flexibilitet att hantera framtida behov. Även ändringar för att hantera fordon från tredje land.

Förslaget att ERA blir registrerande enhet kan även innebära lägre intäkter för Transportstyrelsen i form av registeravgifter. I nuläget är taxan för nyregistrering högre jämfört med ändringar i registret. Taxan för registerändringar kan behöva höjas om Transportstyrelsen tappar intäkter från nyregistreringar. Några ökade kostnader för Transportstyrelsen på aggregerad nivå är dock inte att vänta till följd av de förlorade intäkterna.

Sammanfattningsvis är Transportstyrelsen fortsatt tveksam till nyttan med att göra ERA till VRE, vi har även mottagit indikationer på att andra MS har motsvarande invändningar mot förslaget. Sektorn har även framfört protester mot förslaget att göra data publikt tillgängliga.

Handlingslinje

- 7 **SE kan** framföra att vi är positiva till att harmonisera registreringsprocessen, införa ett gemensamt ansökningsgränssnitt, ökad koordinering och en koordineringsgrupp mellan registrerande enheter, däremot ser vi inte nyttan med att ERA kan bli registrerande enhet för fordon de godkänner, eftersom godkännandeprocessen och registreringsprocessen är två skilda processer med olika ansvariga aktörer (sökande av fordonsgodkännandet respektive fordonsinnehavaren). Samtliga scenarier i konsekvensanalysen utgår från att ERA görs till registrerande enhet, att genomföra övriga föreslagna ändringar utan att samtidigt göra ERA till VRE har inte bedömts.
- 8 **SE kan** framföra att det uppstår praktiska hanteringsfrågor om ERA ska registrera fordon i landsdomänerna. I SE har vi använt samma fordonsnummer även för fordon utanför direktivets tillämpningsområde, dessa fordon återfinns därför inte i EVR och det krävs således koordinering innan ERA registrerar, fordon alternativt att dessa fordon också läggs in i EVR.

- 9 **SE kan** fråga om motivet till att byta det vedertagna begreppet ”Registration Entity” till ”Vehicle Registration Entity”.
- 10 **SE kan** fråga om motivet till varför VRE ska vara oberoende från NSA. Detta skapar stora problem för MS, får troligen påverka nationell reglering och ökar kostnader för registrering.
- 11 **SE kan** beroende på diskussionen framföra övriga kommentarer och frågeställningar enligt bakgrundsbeskrivningen.
- 12 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Ordförande konstaterade att texten fortfarande är under diskussion, men att de vill komma vidare fort.

Därefter presenterade kommissionen sin tidplan för det fortsatta arbetet och ändringar i förhållande till ERAs rekommendation, se presentation.

Det står i presentationen att aktuellt utkast är en ”draft regulation”, men det återstår granskning av kommissionens rättstjänst. Kommentarer från RISC och rättstjänsten kommer att arbetas in i ett nytt utkast för som går ut på externremiss i december. Röstning av förslaget planeras vid RISC i februari 2024.

Därefter genomfördes en genomgång av förslaget artikel för artikel. Spårade ändringar i utkastet är ändringar i förhållandet till ERAs rekommendation.

Artikel ”Subject matter”

En MS undrade var referensen till standard för märkning återfinns. Finns referensen i det tekniska dokumentet som vi inte har tillgång till?

ERA svarade att det inte är så nu, men att revideringen skapar förutsättningar för att i framtiden städa upp märkningsprocessen. Det finns EN-standarder och även i TSD Drift och trafikledning om märkning av fordon. Men ett tekniskt dokument om fordonsmärkning är inte skapat ännu, de inväntar upprättande av användargruppen. Märkning beskrivs idag på 5 eller 6 olika platser, det borde finnas samlat på ett ställe.

Aktuell MS höll med ERA att det borde vara samlat, men poängterade att även de tekniska dokumenten måste finnas på plats när vi röstar om akten.

Recitals

SE påtalade att skäl 12 anger möjligheten för ERA att blir VRE, men det finns ingen hänvisning till lagstöd för detta. I artikel 19 i ERA-förordningen

2016/796 listas ERAs arbetsuppgifter, men vi hittar inte någonstans att ERA ska vara VRE. Var finns lagstöd för att göra ERA till VRE?

Kommissionen svarade att detta inte är något som deras rättstjänst påtalat.

SE replikerade att det inte är så det fungerar, det är inte acceptabelt. Det måste finnas lagstöd för att utse ERA att vara VRE.

Kommissionen hänvisade återigen till att rättstjänsten inte signalerat om några problem.

Artikel "Use of the European Vehicle Register"

SE framförde gällande artikeln "Use of the European Vehicle Register" att den andra punkten (om att ERA ska avveckla gränssnittet för decentraliserad registreringsfunktion) är överflödig eftersom gränssnittet inte längre finns med i EVR-specifikationerna när akten träder i kraft.

Artikel "Architecture of the European Vehicle Register"

SE menade att artikeln är överflödig eftersom det ändå framgår av specifikationerna att det är ett centraliserat register. Antingen stryks innehållet i artikeln helt eller så flyttas första punkten till artikeln innan om "Specifications of the European Vehicle Register".

Kommissionen skulle se över formuleringarna.

Artikel "Access rights"

En stor MS påtalade att artikeln går utöver vad som är publikt tillgängligt idag. De uppfattar att det ska gå att söka fram alla fordon för en speciell VKM, är det så?

Kommissionen svarade att ett av syftena är att göra EVR-data tillgängligt. De ser inget motiv till att hålla vissa data hemliga. Frågan diskuterades i arbetsgruppen, men de fick inga hållbara motiv till att data inte ska vara öppna. De ska se över listan med parametrar senare, alla parametrar som inte är markerade ska vara öppet tillgängliga, t.ex. epost och adress är hemliga. Men i andra ERA-register är även den informationen öppen. De ska säkerställa att förslaget är förenligt med GDPR.

Artikel "Access to and use of the European vehicle register by third-country entities"

Kommissionen var inte säker på att denna artikel behövs, detta täcks redan av befintliga avtal. Kanske tas den bort, men syftet kvarstår.

OTIF ser dock en nytta med artikeln. Även om det återfinns på andra ställen så ger det en tydlighet kring koordinering som underlättar genomförandet av ERA som VRE mot tredje land och utanför EU.

Kommissionen skulle ta detta med sig i fortsatta diskussioner med rättstjänsten. De vill bara tillse att de inte inför utomterritoriella krav.

Artikel "ERA Ontology"

En MS framförde att första punkten är en definition som istället borde ligga under definitioner.

Kommissionen instämde i detta.

Artikel "Vehicle Registration Entity ('VRE')"

SE undrade vilket som är motivet till kravet i punkten 1 att VRE ska vara oberoende från NSA. Detta skapar stora problem för MS, får troligen påverka nationell reglering och kommer definitivt att öka kostnaderna för registrering. Om ERA ska vara VRE måste punkten 4 omformuleras för att vara i linje med artikeln om "Harmonised registration procedure"; "shall" kan tolkas som att ERA alltid ska vara VRE, inte att den sökande får välja.

En MS undrade vem som ansvarar för data om en fordonsinnehavare går i konkurs.

En MS påtalade att det var förvirrande att läsa förslaget som innehåller ändringsmarkering gentemot ERAs rekommendation när vi inte hade fått själva rekommendationen. De stöttade SE om oberoendet för VRE, det medför stora svårigheter och kräver organisationsförändringar.

En annan MS stöttade SE om kravet på oberoende från finansiering och registrering. I så fall måste de avsätta personal som ansvarar enbart för detta, samtidigt som ärendemängden minskar. Det har aldrig varit ett problem tidigare, utan krav på oberoende. Det står även om oberoende i skäl 24, men inget om grunden för kravet. NSA måste tillsyna kraven, men det finns ingen vits att vara oberoende, de vill även veta hur byrån kommer att hantera kravet på oberoende?

Hänvisningen till avgifter i punkt 10 är överflödigt, bättre att överlämna till MS.

En stor MS hade tre frågor. För punkten 4 hade de samma kommentar som SE, som de förstår kan fordon som godkänns av ERA antingen registreras av ERA eller nationell VRE.

Ytterligare medlemsstater stöttade SE i frågan gällande om kommissionen har mandat att utse ERA som VRE.

Gällande möjligheten att kräva avgifter, de vill veta vad som gäller för ERA. Det finns inga referenser till EVR i utkastet till revidering av avgiftsförordningen.

De har egentligen inga problem med ERA som VRE, men de undrar över kopplingen till driftskompatibilitetsdirektivet där det står att ansvarig MS ska utse EVN, ERA nämns inte. De vill gärna se ett utlåtande från kommissionens rättstjänst hur ERA kan vara VRE.

SE ifrågasatte även varför den etablerade termen "Registration Entity" ändras till "Vehicle Registration Entity". Detta risker bara att skapa onödigt arbete att uppdatera nationell reglering.

Kommissionen skulle se över kravet på oberoendet så att det inte skapar problem. Kravet på oberoende har nog (!) sin källa i att man sneglat på förhållanden utifrån att myndigheterna utför tillsyn. Gällande punkten 4 så kan de gärna förbättra texten, men de ser egentligen inte vad som är otydligt. Gällande konkurser så tror de att frågan omhändertas i bilagan, de ska titta närmare.

Gällande avgiftsförordningen. I diskussioner med VRE så har det framkommit att det inte alltid finns avgifter. De avser inte att ändra förutsättningarna för MS, och ERAs avgifter ingår i avgiftsförordningen.

Varför de vill ändra från RE till VRE, beror på att det även finns en registrerande enhet i RINF. SE fick dock återkomma om detta skapar stora problem.

En MS ville återkomma till kommentarer från bl.a. SE om den legala grunden och mandatet för ERA att vara VRE. Tidigare talare har föreslagit att vi får ta del av rättstjänstens analys så att vi kan bedöma denna, men det nämndes inget om detta. Det är av största vikt att MS får se deras tolkning.

Ordförande menade att normal policy är att rättstjänsten och deras utlåtanden är ett internt stöd, men de skulle se över vad de eventuellt kan återge.

Artikel "Registration of vehicles authorised to be placed on the market"

En MS hade frågor om tillämpningen för museifordon i punkten 9.

Ett östligt grannland menade gällande punkten 8 att det är osannolikt att de är första land att godkänna ett fordon för 1520-nätet som ska användas utanför unionen.

En stor MS menade att punkt 8 måste tydliggöras att det inte påverkar existerande direktiv.

En deltagare undrade om punkten 6 och varför maskin-till maskin-gränssnittet (M2M) är begränsat till frågor ”query services”, gränssnittet borde vara öppet för datautbyte.

Kommissionen svarade att historiska fordon är uteslutna redan i driftskompatibilitetsdirektivet, men om detta inte är tillräckligt så vill de veta. För fall där MS vill använda kodifieringssystemet och EVR för registrering så vill de inte gå utanför direktivet, men möjliggöra för MS att använda registret.

Gällande 1520-fordon så kan referens till aktuell MS tas bort om så önskas. Gällande tillämpning och omfattning, så kan de inte gå utöver tillämpningsområdet för direktivet.

Referens till TSD Telematik i punkten 2 kommer inte att vara klar innan EVR röstas.

Kommissionen avser inte att begränsa M2M, de har mottagit en förfrågan om att möjliggöra för VRE att hämta ut data från registret. Funktionen kommer att tillhandahållas som en del av framtida utveckling. Det blir en möjlighet för VRE när funktionen tillhandahålls.

Punkten 8 finns där för att förtydliga fall enligt artikel 47.7 i driftskompatibilitetsdirektivet, de vill gå inte utöver direktivet, men när man refererar till tredje land ska det finnas tillgängligt. Dessa data finns inte nödvändigtvis tillgängliga eller i ett NVR i enlighet med direktivet. Det är för att klargöra att alla fordon måste vara antingen registrerade eller så måste data finnas tillgängligt. En praktisk hantering, för att Baltstaterna och FI ska kunna överensstämna med direktivet.

En MS menade att punkten 2 inte är tydlig med vilka aktörer som avses.

Kommissionen svarade att det avser enheter i listan över ”access rights”.

Artikel “Registration of vehicles authorised for the first time in a third country and operated into the Union”

En deltagare hade frågor om artikeln. Varför säger kommissionen att fordon kan vara godkänt i ”non-EU”, det nämns även i andra paragrafen. De vill

förstå bakgrunden till ”upon decision” of MS, fanns det inte också ett alternativ att vända sig till ERA?

Om ett fordon är godkänt i en icke-MS men registrerat i ett NVR, så är det inte möjligt för fordonsinnehavaren att registrera fordonet i ett annat register. De tolkar det som tillgång till register, men inte att registrera på nytt, det tror inte det är avsikten, men detta kan förtydligas.

En deltagare påpekade att man även måste överväga ECM kopplat till OTIF och EU. Avser man certifiering enligt ECM-förordningen eller räcker med ATMF?

Kommissionen svarade att om fordonet ska användas i EU finns få undantag från kraven. Det finns speciella förutsättningar för trafik till gränsstationer. Gällande OTIF så ligger beslut hos MS, de upprepade förslaget från ERA; för att kunna registrera ett fordon så måste man känna till fordonet, om ett fordon åker in i EU i ett specifikt MS så är den MS bäst lämpad att tillse detta. De avser inte att innehavaren ska registreras dubbelt, det är inte vad de vill beskriva, de ska förtydliga skrivningarna.

Även punkten 7, när data registreras i ett gemensamt system för CIS-CRT (”Commonwealth of Independent States of Council of Railway Transport”), de har förstått att så är fallet för 1520-nätet, att viss data ska vara tillgängligt. Utifrån en arbetsgrupp med berörda MS vill de tydliggöra var data finns tillgänglig. Om data inte längre är tillgängligt måste man registrera fordonet i EVR.

Artikel ”Harmonised registration procedure”

En MS undrade kring hantering av fordon som inte längre är aktiva och fordonsinnehavare som inte längre existerar, det är önskvärt att den nya innehavaren kan göra ändringar istället för den gamla.

En MS menade att det saknades funktionalitet i EVR, bl.a. för att kunna ändra i en inskickad ansökan.

SE påtalade att punkten 4 säger att fordonsinnehavaren ska kunna vända sig till vilken VRE som helst för att registrera sin ansökan. Dels uppstår samma problematik som om ERA är VRE, men det verkar även underligt att en MS ska kunna registrera fordon i ett annat lands domän, sen tillkommer även språkfrågan.

En MS höll med SE, de var helt säkra på att frågorna inte kommer att vara på svenska i så fall. Det är fordonsinnehavaren som är ansvarig för

datakvalitet. Men i både punkt 10 står att VRE ska vara ansvarig för data, även i punkt 11 via tillsyn.

SE instämde med tidigare talare. NSA kan inte utöva tillsyn mot fordonsinnehavaren, bara mot järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare. Vi har inget mandat att tillsyna innehavaren.

Kommissionen svarade att även om alla funktionerna inte finns nu så kommer de finnas när förordningen träder i kraft. Verktuget möjliggör idag avslag och bifall, men inte ändringar.

ERA kompletterade att dessa funktioner redan ligger i pipeline. Idag om det finns ett fel i data så måste man avslå hela ansökan, det går inte att ändra uppgifter. Men det kommer att vara möjligt i framtiden.

Kommissionen skulle kontrollera skrivningarna om datakvalitet i förhållande till övriga skrivningar, det kan förtydligas. De ska kontrollera punkterna 7 och 11 att det inte är duplicering. Innehavaren är ansvarig för datakvalitet, men VRE är ansvarig för att bekräfta att datakvalitet når rätt nivå. NSA ska inte övervaka eller tillsyna innehavaren, men däremot att fordonet har en giltig registrering. NSA kan vara frestade att bara tillsyna fordon som registrerats med deras landskod, men tillsyn ska ske utifrån område för användning, inte bara utifrån registrering.

En stor MS påpekade att det är olika tillsyner som vi inte ska blanda ihop. NSA ska tillse att fordon har registrerats, sedan tillsyn mot fordon i MS.

En andra fråga. Det är tydligt att det är två separata processteg, först godkänner man fordonet, sedan begär fordonsinnehavaren registrering. Det är två efterföljande steg som inte ska sammanblandas. I presentationen pratade man om att förenkla och slå samman godkännande- och registrering. Men sökande är ansvarig för fordonsgodkännandet och innehavaren är ansvarig för registrering.

Kommissionen höll med om att det är två olika processer, men de vill tillse att övergången mellan processerna är smidig och utan att upprepa delar som redan ingår i fordonsgodkännandet.

Artikel "Common user interface"

SE undrade varför gemensamt säkerhetsintyg nämns i förhållande till fordon?

Kommissionen konstaterade att detta var ett skrivfel.

En MS funderade om det inte borde finnas en skrivning om språk? Eller täcks det in av andra artiklar?

Kommissionen svarade att artikeln om språk tydliggör detta.

Artikel "Suspension of a vehicle registration"

En MS undrade om det är möjligt att skilja på transport för tester eller till och från långtidsuppställning?

En stat påtalade att denna artikel avser beslut från VRE. Artikel 4 i ERA-förordningen nämner inte VRE, så det saknas även stöd för ERA att fatta sådana beslut.

Kommissionen menade att detta är ett beslut hos VRE som är kopplat mandatet för ERA att vara VRE, vilket kommissionen anser att de har stöd för.

Artikel "Withdrawal of a vehicle registration"

En MS undrade om det inte krävs en ny ansökan för ett återtaget beslut.

En MS förstår det som att avregistrering bara kan göras på uppdrag av fordonsinnehavaren, kan inte VRE göra detta om kraven inte uppfylls?

Kommissionen svarade att om fordonet inte längre ska användas så är det ett "withdrawal", inte "suspension".

ERA kompletterade att ett "withdrawal" är ett upphävande där fordonsnumret inte kan återanvändas på 100 år, medan "suspension" är tillfälligt och kan återupptas.

Artikel "Complaint and appeal against the decision of a vehicle registration entity"

En MS menade att artikel utökar skrivningarna om överklagandeprocédur, de vet inte om kommissionen har stöd att göra detta.

Kommissionen undrade hur detta fungerar idag.

Samma MS svarade att det inte är några problem idag när NSA är VRE, det finns processer för överklaganden på plats. De ser ett liknande problem även för TSD Telematik, de anser att kommissionen saknar stöd där, och samma sak gäller även här.

Kommissionen skulle reflektera kring detta.

En MS menade att processen för återaktivering kan behöva förtydligas.

Artikel "Language arrangements"

En MS var förvirrad, vi har nu hört flera gånger om bristen på lagstöd för flera förslag, och språkfrågan har alltid varit kontroversiell. Var finns grunden för punkt 3? Det verkar udda att just för registrering av fordon så lägger kommissionen till ett ytterligare språk, engelska. Det vore intressant att se rättstjänstens syn på frågan utifrån en helhetssyn för hela regelverket.

En stor MS ser stora problem med punkt 3, som dessutom motsäger punkt 2. När kommissionen skriver "or in English", säger man att en sökande kan skicka en ansökan bara på engelska. Vi har redan tittat på den legala aspekten kring språk flera gånger och EU förespråkar flerspråkighet. I aktuell MS kan de bara hantera en ansökan på det egna språket.

En ytterligare MS instämde med tidigare talare, och bad kommissionen kontrollera om det är möjligt att tillämpa sista delen av punkt 3.

Ordförande menade att det inte borde vara ett problem i praktiken, eftersom man princip bara fyller i kryssrutor. Men om någon annan inte kan övertyga honom om motsatsen så tas skrivningen bort.

Artikel "European vehicle number"

En MS påtalade att det inte är tillräckligt tydligt att punkt 4 gäller istället för punkterna 1-3. Ibland är det inte heller tvingande att ha märkningen på fordonen, t.ex. för historiska fordon.

Kommissionen svarade att hur man tillämpar ad-hocnumrering återges i EVR. Sådana fordon kan ha ett EVN allokerat, tillsammans med en historisk märkning, valet ligger hos fordonsinnehavaren..

En MS undrade om man i punkt 7 verkligen kan säga i EU-lagstiftning vad man måste göra i förhållande till COTIF om man inte är baserad i EU.

Kommissionen ser inget problem för icke-fördragsstater, eftersom dessa fordon inte tillåts, för övriga kan det vara ett gränsfall.

SE menade att detta var utanför gränsen, det står inte i regeln att fordonet åker inom EU.

Kommissionen skulle se över skrivningarna igen för att se om de kan förtydliga.

Artikel "Entry into force and application"

En MS konstaterade att akten föreslås gälla från 16 juni 2024. Det betyder också att alla språk ska finnas tillgängliga, vilket ERA sagt att det inte är möjligt utifrån resurser. Är datumet då realistiskt?

Josef Doppelbauer svarade utifrån morgonens diskussion om att tillhandahålla formulären på alla språk så ERA är ansvarigt för EVR oavsett, och de är säkra på att ta fram ett fungerande system till juni 2024.

Chris Carr från ERA (som är ansvarig för utvecklingen av EVR) inflikade att det beror på utfallet från diskussionerna, att tillhandahålla hela verktyget på flera språk går utöver ERAs rekommendation. Det är även kopplat till mognadsgraden för texten och när den röstas. Om den röstas i juni så kommer ERA inte att ha verktyget på plats.

Annex

En stor MS undrade kring URVIS-nummer. Det är ett existerande nummer som används när fordon används som garanti för ett lån. Finansgarantin saknar koppling till driftskompatibilitet och säkerhet, de önskade därför en förklaring till varför det finns med.

ERA svarade att förklaringen är enkel, URVIS-numret hjälper till att få finansiering in i järnvägssystemet, finansinstitutet vill kunna identifiera sina tillgångar. Varför ska det då finnas i EVR? Annars måste det finnas i ett annat system, förslaget är i linje med Lissabonfördraget. För att säkra finansiering och göra det så enkelt som möjligt att hantera i befintliga register.

Kommissionen önskade MS skriftliga kommentarer senast den 5 december. Frågan om laglig grund är viktig, så de kommer att återkomma i frågan.

6.5 Status of IMs implementation of RINF Regulation and follow up actions – presentation by the Agency and the Commission

Dokument

- *Item 4.1 & 5 - EVR-RINF follow up actions (RISC 100)*
- *Item 5 - RINF implementation (RISC 100)*



Bakgrund

Presentation från ERA och kommissionen om status för implementering av RINF-förordningen. För SE saknas data 23% av parametrarna.

Kommissionen avser att under december 2023 skicka individuella brev till MS där det identifierats luckor som kräver nationella åtgärdsplaner.

Handlingslinje

13 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Chris Carr från ERA presenterade status för RINF, bl.a. fyllnadsgrad för parametrar i olika MS, tidsplan för arbete med vägledning, innehåll och tidsplan för framtida utveckling av RINF, se presentation.

ERA är öppna för bilaterala samtal med IM för att förtydliga ev. problemområden.

En MS framförde att det fortfarande inte går att ange datum för drift med enbart ETCS i RINF, de har tidigare fått svaret att det är möjligt, men det är inte löst ännu. De menade också att det krävs bättre koordinering på EU-nivå.

ERA svarade den första MS att denna funktionalitet inte ska implementeras ännu, deadline är under 2024, det är det man arbetar mot. Vilket kommissionen menar att vi enades om i rättsakten.

En stor MS konstaterade att arbetsgruppen för RINF kommer att omformas, Ett första möte med nya konstellationen var i oktober, men det var ingen diskussion kring innehåll och frågor kring detaljnivå för ”micro level”. Hur detaljerade ska parametrar vara? De undrade även hur säkra ERA är på att hålla tidsramarna?

ERA menade att man inte ska blanda frågorna om ruttkompatibilitetskontroller och tillhandahållande av data och även försöka att inte distraheras av nya funktioner. Idag finns lagkrav på att IM ska tillhandahålla parametrar, men många IM är långt ifrån att uppfylla kraven, bara 20-30% av de parametrar som krävs, inget verktyg i världen kan lösa detta. Gällande tidsramar så tror de att arbetsgruppen kan leverera i tid, men alla är överens om att det är en tajt tidsplan. De ser en bra framdrift för verktyget och det arbetar med leverantörer för att fixa problemen. Han är mer avslappnad vad det gäller RINF än EVR, för EVR krävs mer arbete för att få klart i tid.

Kommissionen påtalade att avsikten med denna presentation inte var att hänga ut någon MS, utan för att tydliggöra att ruttkompatibilitetskontrollen inte är möjlig i realiteten eftersom RU inte kan utföra kontrollen i enlighet med regelverket. Likt EVR så är det viktigt att påminna att pågående diskussioner om ändringar inte påverkar gällande krav på IM.

Kommissionen konstaterade att rödmarkerade MS i tabellen inte överensstämmer med kraven, de kommer att kontakta berörda MS och kommissionen kommer att tvingas vidta åtgärder om inget sker.

6.6 TSI relating to subsystem telematics – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 06 - ST16EN02 - TSI Telematics - Act (RISC 100)*
- *Item 06 - ST16EN02 - TSI Telematics - Annex (RISC 100)*



Bakgrund

TSD TAF⁶ och TSD TAP⁷ 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

⁶ 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

⁷ 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

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 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.

Det angavs i artikeln om tillämpningsområde ("**Scope**") att förordningen ska gälla även för aktörer som antingen är explicit undantagna eller där MS själv får undanta från tillämpningen av driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797. Transportstyrelsen framförde att en genomförandeakt med grund i samma direktiv inte kan utöka direktivets tillämpningsområde och att artikeln därför borde omformuleras så att den istället anger krav för aktörer inom systemet att kommunicera via ett angivet gränssnitt även mot aktörer utanför systemet. Detta har nu omformulerats i enlighet med TS önskemål i senaste utkastet.

Förslaget om att MS ska införa ett system för sanktioner ("**Penalties**") vid överträdelse av regelverket är fortsatt problematiskt eftersom det saknar stöd i driftskompatibilitetsdirektivet som utgör grunden för genomförandeakten. Dessutom ska MS tillse att befintliga tillsynsmyndigheter ("**Enforcement Bodies**") för de olika regelverken,

- järnvägs säkerhetsdirektivet 2016/798 (nationella säkerhetsmyndigheten, NSA),
- SERA-direktiv 2012/34 (regleringsorganet),
- förordningen om passagerares rättigheter 2021/782,
- förordningen om multimodala reseinformationstjänster 2017/1926,

ges i uppgift att genomdriva ett harmoniserat genomförande av regelverket, och ansvara för "**Enforcement Tasks**", d.v.s. de ska a) hantera klagomål, b) utdöma ekonomiska sanktioner vid överträdelser och c) samarbeta med nationella tillsynsorgan i andra medlemsstater i syfte att säkerställa en konsekvent tillämpning och utbyte av information. Det är inte möjligt att en genomförandeakt under driftskompatibilitetsdirektivet kan ge tillsynsmyndigheter för andra regelakter befogenheter att utfärda sanktioner

som saknar stöd i den egna lagstiftningen. Förslaget om sanktioner bör strykas eftersom det saknar laglig grund. Om det kvarstår leder det till behov av nationell reglering.

Även förslaget om klagomålshantering ("**Right to Complaint and Complaint Handling**"), ett moment där en person, fysisk som juridisk, kan framföra klagomål mot att ett genomförandeorgan gjort sig skyldig till överträdelse mot tillämpningen eller genomförandet, är också problematiskt eftersom det påverkar befintliga tillsynsmyndigheters mandat och inför procedurer som troligen leder till behov av ändringar i flera nationella regelverk.

Vad som återstår av "**Enforcement Tasks**" om man stryker klagomålshantering och sanktioner är samverkan. Uppgiften att samverka omfattas av förslaget kring "**Network for cooperation and coordination**" vilket ett "samverkansråd" som ERA ska upprätta och ansvara för. Detta råd ska besättas av representanter för NICP, NAE, "Enforcement Bodies", järnvägsaktörerna och andra organisationer som byrån utsett. Delarna om "Enforcement Bodies" och "Enforcement Tasks" bör därför utgå.

Positivt är att det tidigare förslaget om en ny roll som koordinator för tillsynsmyndigheterna ("**National Enforcement Coordinator**") har utgått efter MS protester vid expertgruppsmötet. Kvarstår gör dock det nya forumet "**Station managers committee**", som 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, varför skrivningarna troligen skapar ett behov av förändringar i nationell järnvägsreglering kring rollen som stationsförvaltare. Detta är förvisso önskvärt även i andra avseenden.

I det tidigare utkastet föreslogs att "**National Allocation Entity**" (NAE) skulle vara helt fristående från infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, vilket skapade bekymmer då Trafikverket idag är utsett i järnvägsteknikförordningen att vara NEA. Nuvarande utkast har mjukare skrivningar om att NAE ska vara en neutral, rättvis och icke-diskriminerande myndighet, oberoende från järnvägsföretag eller andra enheter som begär allokering av positionskoder, vilket är acceptabelt för Transportstyrelsen. Uppgiften för en NAE är att ansvara för att föra in primära koder för positioner ("location code allocation") i CRD ("Central Reference Domain").

Transportstyrelsen är idag utsedd som nationell kontaktpunkt (NCP) för telematikapplikationer i järnvägsteknikförordningen. I utkastet döps rollen om till **”National Implementation Contact Point” (NICP)**. Dess funktioner, i hög grad liknande vad som gäller idag för TAF/TAP, är att fungera som kontaktpunkt mellan kommissionen, byrån, samverkansorganet för genomförande, genomförandeorganen, nationella tilldelningsorgan och relevanta järnvägsaktörer (infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, fordonsinnehavare, stationsförvaltare, biljettåterförsäljare och relevanta sammanslutningar) i MS. Rollen kan fördelas på flera varvid en ”punkt” ska utses som samverkansansvarig. Kontaktpunkten ska representera i byråns samverkansråd. Rollen och dess ansvar är godtagbar, men det är dock oklart av vilken anledning man väljer att ändra ett vedertaget begrepp, förslagsvis behåller man tidigare benämning NCP för att undvika onödigt föreskriftsarbete.

Skrivningar om att ERA ska kontrollera nya eller ombyggda IT-systems överensstämmelse med specifikationerna (**”Assessment of Compliance”**) har förvisso ändrats, men som det får förstås är det fortsatt obligatoriskt. Detta förslag är problematiskt eftersom det avser hela IT-system och inte bara korrekt implementering av meddelanden för informationsutbyte. Sektorn (CER & CIT) uppskattar att detta genererar 75 årsarbetskrafter hos byrån för att genomföra granskningen utifrån den föreslagna omfattning.

Vad gäller genomförandeplaner och deadlines är förslaget inte tillräckligt stabilt för att fästa någon vikt vid dessa datum i nuläget. Transportstyrelsen kommer att återkomma till bedömning av rimligheten i föreslagna tider när förslaget är stabilare.

Övriga ändringar är bl.a. att

- ERA:s arbete med en datamodell och järnvägsontologi (**”ERA Ontology”**) 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 ERA:s webbsida.
- ERA blir certifikatutfärdare för PKI (**”Public Key Infrastructure”**).
- Järnvägsinfrastrukturregistret RINF ska bli den unika källan för infrastrukturinformation, även koder för positioner där

infrastrukturförvaltarna ska tillhandahålla informationen, vilket kräver anpassningar av RINF.

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 implementering 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.

Det har tillkommit en referens till det väsentliga kravet ”säkerhet” kopplat iordningställande av tåg, tågsammansättning och fraktsedlar. Det är dock oklart i nuläget vad detta faktiskt innebär i praktiken.

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-standarderna **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. 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
- 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.

Sammantaget så innehåller förslaget 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.

Handlingslinje

14 **SE kan** framföra att vi är tacksamma för kommissionens ändringar relaterade till rättsaktens tillämpningsområde, gällande oberoendet för NAE och att den nationella koordinatören för tillsynsmyndigheterna strukits ur förslaget. Vi är fortsatt tveksamma till förslagen om sanktioner och klagomålshantering, vilka vi anser saknar lagstöd. Resterande delar av ”Enforcement Tasks” täcks redan av föreslaget koordinering, därför

bör även delarna om ”Enforcement Bodies” och ”Enforcement Tasks” utgå.

- 15 **SE kan** framföra att vi anser att ERA:s bedömning av IT-verktygs överensstämmelse med regleringen ska vara frivilligt.
- 16 **SE kan** framföra att struktur för bilagan ska följa den normala strukturen för TSD d.v.s. indelning med sju kapitel och bestämmelser om implementering och genomförande i kapitel 7.
- 17 **SE kan** framföra att OSDM-standarden ska införas för biljetthantering.
- 18 **SE kan** utifrån diskussionen framföra övriga observationer enligt bakgrundsbeskrivningen.
- 19 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Anm. agendapunkten diskuterade sent på onsdag eftermiddag och under stor tidspress, vilket inskränkte diskussionerna.

Kommissionen presenterade kort tidsramarna för arbetet.

En MS föreslog att OSDM-standarden som är utvecklad av sektorn borde ingå i TSD:n.

Kommissionen menade att relevanta delar av OSDM kan inkluderas, men inte hela.

En MS hade synpunkter att det var otydligt vilka som innefattades i ”telematics stakeholders”, de var även tveksamma till kravet på ”conformity assessment” och resursåtgången för detta och varför kraven på genomförandeplaner inte riktar sig till MS. De var även frågande till hur de ska kunna granska kvalitet på data och vad de ska göra åt det. De menade även att det inte är möjligt att plocka bort alla nationella parametrar.

Kommissionen svarade att ”telematics stakeholders” är en ny definition, vi kan vid behov se över den tillsammans. Att genomförandeplanen ska tas fram av aktörerna beror på erfarenheter som visar att MS nationella genomförandeplaner sedan länge existerar och att arbetet enligt dessa skulle vara genomfört för länge sedan. Därför riktar man nu kravet direkt till IM och RU istället. Gällande datakvalitet så finns kriterier i texten om vad som är kvalitet och hur man bedömer. Det är en del av uppgifterna som måste genomdrivas. Gällande nationella regler så använder de flesta IM nationella parametrar ovanpå de definierade. Kommissionen säger inte att de ska sluta med detta, men de vill bli medvetna om var det finns utrymme för harmonisering. De ser att det finns stort utrymme för t.ex. ”train composition message”. Flera öppna punkter kvarstår, utifrån kommentarer

har de sett att ”train ready message” redan täcks av nationella regler, men det kan krävas en öppen punkt. Därför behövs en diskussion om nätverksspecifika parametrar utifrån öppna punkter.

ERA svarade att ”compliance assessment” redan finns i TSD, det finns i vägledningen hur man bedömer. De vill utöka automatiska tester genom verktyg och procedurer som redan finns på plats i andra sektorer. Det måste definieras i TSD hur man kan göra med automatiska system, automattester för att se att implementeringen är korrekt eller när version av gränssnitt ändras.

Ordförande kompletterade i frågan varför man riktar sig direkt mot operatörerna. Detta är inte ett direktiv, därför är det vettigt att vända sig direkt till den som är berörd istället för att MS ska var ansvarig för implementering. Gällande resurser så finansieras vissa delar via CEF, men inte hela kostnaden. Standardiserade processer gör det enklare för IM/RU att köpa standardprodukter.

Gällande ERAs resurser så förväntas de leverera det gemensamma europeiska järnvägsområdet, men utan rätt resurser, så de gör vad de kan. När vi antar akten får vi titta på tidsramar för att matcha mot tillgängliga resurser även hos ERA.

SE menade att flera ändringar av rättsakten går i rätt riktning, bl.a. kopplat till tillämpningsområdet, oberoendet för NAE och att den nationella koordinatören för tillsynsmyndigheterna strukits ur förslaget, SE tackade kommissionen för detta. Dock så är vi fortsatt tveksamma till förslagen om sanktioner och klagomålshantering, vilka vi anser saknar lagstöd. Resterande delar av ”Enforcement Tasks” täcks redan av förslaget koordinering, därför bör även delarna om ”Enforcement Bodies” och ”Enforcement Tasks” utgå ur akten.

SE Framförde vidare att vi även är tveksamma till att ERA:s bedömning av IT-verktygs överensstämmelse med regleringen ska vara obligatoriskt, och att vi delar tidigare MS oro kring resursåtgång. Men utifrån ERAs förklaring att det handlar om helt automatiserade tester så får vi överväga detta förslag igen.

Vi ser inte heller några giltiga skäl till varför denna TSD inte skulle följa den normala strukturen för TSD:er; med sju kapitel i bilagan och genomförandekrav i kapitel sju.

SE uttalade stöd till tidigare MS gällande införande av OSDM-standarden som standard för biljetthantering.

SE konstaterade att tidsplanen för arbetet verkar väldigt optimistisk utifrån mängden oklarheter som kvarstår och att vi återkommer med skriftliga kommentarer. Och slutligen en liknande kommentar som för EVR, varför ändra det vedertagna begreppet "National Contact Point" till "National Implementation Contact Point".

Kommissionen svarade att de ska se över igen vad som ska vara kvar i texten. Gällande lagstödet så menade de att det är en generell princip att man också har rätt att införa regler för att genomföra kraven, så har varit fallet tidigare med TAF/TAP. De vill tillse effektiv implementering.

Gällande struktur för TSD så är nuvarande praxis mer relevant för strukturella delsystem, det är inte vettigt att behålla strukturen och ha kapitel utan innehåll, de vill ha ett dokument som tillför något. Gällande OSDM så är direktivet tydligt om att referera till standarder, man ska referera till EN-standarder som existerar. Att inte uppfinna hjulet igen är att förvrida sanningen, EN-standarden existerade, men sektorn valde att utveckla en egen lösning. För tidtabeller refereras istället en existerande standard, med användning av en EU-profil. De finns inga andra acceptabla sätt att uppfylla kraven. För biljettavgifter finns ingen EU-standard, men den kan stängas via ett framtida mandat till CEN eller att ERA utvecklar i ett tekniskt dokument utifrån befintliga standarder, t.ex. OSDM.

En stor MS hänvisade till att de redan skickat kommentarer på första utkastet från expertgruppen, men att det nu finns ett nytt utkast. De hade en önskan till kommissionen om att se över tillämpningsområdet, de menade att det inte är tydligt att vi håller oss inom tillämpningsområdet för driftskompatibilitetsdirektivet. De undrade även över kostnader för de gränssnitt som ska tillhandahållas, vem ska betala?

Den nya rollen "station managers committee", för tillfället är dessa experter redan verksamma inom andra organ, varför behöver man skapa en ny kommitté? Det är inte heller tydligt vad omfattningen är. Aktuell MS har 400 IM, om alla ska skicka in en genomförandeplan, har ERA resurser för detta?

Rollen som NAE är inte tydligt om det är IM/RU eller någon helt annan. De instämmer i vad SE sa gällande implementeringsdelen och borttagande av "enforcement bodies", dessa kan tas bort helt, de tillför inget. De saknar även en kostnadsnyttoanalys med förklaringar, särskilt för de nya rollerna.

Kommissionen svarade att implementeringen görs av IM/RU. Om TSD:n ska vara användbar så måste de implementera, vilket inte gjorts tidigare. Hur vi mest effektivt gör detta måste diskuteras, men det måste finnas verktyg för ”enforcement”, och de anser att de har rätt att införa sådana. Men om man lägger ”enforcement” åt sidan, vilka andra problem finns kopplat till laglig grund?

En stor MS kommer att skicka kommentarer under november. De höll med tidigare talare, de är inte säkert att åtgärderna leder framåt och är lämpliga. Gällande förslag som ska stödja implementering, som flera andra MS sagt, det krävs kostnadsnyttoanalys och konsekvensanalys av flera frågor som kräver tekniska lösningar och resurser hos MS och ERA. Sen de legala problem, de höll med SE och tidigare MS gällande sanktioner och även tillämpningsområdet. Mycket arbete kvarstår, t.ex. måste ”telematics stakeholders” definieras. Vi måste ha en klar och tydlig text. ”Distribution of rail passenger transport services”, var hittade ni denna definition? Det är även förvirrade om det är en juridisk eller fysisk person som kan framföra klagomål. Kommissionen är väktare av fördraget, så detta måste inte stå här, det är en utmanande skrivning.

En MS uttalade stöd till SE om de legala problemen.

Kommissionen svarade att de inte kan vara helt utan sanktioner, men med en mera begränsad omfattning, inte så ingripande.

SE ifrågasatte att diskussionerna om ett sådant viktigt förslag fortsatte trots att det var 30 minuter efter angiven sluttid för mötet och när mindre än hälften av MS finns kvar i rummet.

Kommissionen ville dock slutföra genomgången med de MS som ändå är på plats. Det kommer att vara ett ytterligare expertgruppsmöte den 8 december för att diskutera förslaget.

Kommissionen påminde om att skicka kommentarer i förhållande till version 2 av utkastet. Gällande ”station managers committee” så finns det redan angivet i tekniska dokument att man ska ange minsta anslutningstider. Så kravet finns idag, men det saknas forum där stationsförvaltare kan diskutera och enas, särskilt mellan olika tjänster och operatörer. De vill ha stationsförvaltare och RU på plats för att diskutera. Tillämpningen inkluderar tjänster som kombineras, då krävs uppgifter om anslutningstider. Vi måste ha processen definierad tekniskt, därför inrättas kommittén. NAE kan vara en IM, men de vill inte ha en RU, de litar inte på att de utför uppgiften på ett icke-diskriminerande sätt. Men det kan så klart vara någon

annan än IM. Benämningen ”distribution of rail passenger transport services” har utgått i version 2 av utkastet. Begreppet ”Telematics stakeholders” definieras där det först används.

ERA kommer att göra en konsekvensanalys för de viktigare delarna av förslaget och de delar som ERA är ansvarig för.

6.7 TSIs way forward: lessons-learned and draft mandate for the future revision – *presentation by the Commission*

Dokument

- *Item 10 -NewEC Mandate TSI_v6*



Bakgrund

Erfarenhetsåterföring från kommissionen och byrån om den nyligen avslutade TSD-revideringen och presentation av utkast till mandat för framtida revidering samt tidsplan för färdigställande av mandat, se presentation.

Innehållet i det nya mandatet utgår bl.a. från politiska prioriteringar, framtida utvecklingsområden identifierade i TSD2023, befintliga ändringsbegäran (CR) i ClearQuest, kvarvarande delar från 2020-mandatet (t.ex. DAC och FRMCS, önskemål från sektorn och NSA, harmonisering av befintliga nationella regler), stängning av öppna punkter och input från Europé’s Rail ”Standardisation and TSI Input Plan” (STIP).

Handlingslinje

20 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen gjorde en tillbakablick över det tidigare mandatet och politiska målsättningarna kopplade till den gröna given. Sedan presenterades inriktning för framtida mandat för revidering av TSD, t.ex. politiska prioriteringar, framtida utvecklingsområden identifierade i TSD2023, befintliga ändringsbegäran (CR) i ClearQuest, kvarvarande delar från 2020-mandatet (t.ex. DAC och FRMCS, önskemål från sektorn och NSA, harmonisering av befintliga nationella regler), stängning av öppna punkter och input från Europé’s Rail ”Standardisation and TSI Input Plan” (STIP).

Sedan presenterades identifierade områden för respektive TSD, se presentation.

En MS stödjer kommissionens inriktningar och aktiviteter när för det kommande mandatet. De anser dock att det skulle det vara användbart med en TSD som hanterar allt datautbyte för användare, IM, RU och intressenter, t.ex. för RINF, Telematik, ”single source of truth”. En sådan TSD kan hantera frågor om datakvalitet och tillgänglighet gemensamt och koppla samman register. De ville även veta mer kring tidplanen för framtagande av mandatet.

Kommissionen avser att samla input inför RISC#101 i februari 2024 och sedan besluta vid RISC i juni 2024.

En stor MS undrade om status för rättningar av felaktiga översättningar av TSD paketet, de har skickat in 300 ändringar i september och vill veta status för dessa? Dessa ändringar måste genomföras för att TSD ska kunna implementeras effektivt. Arbetet med STIP involverar många aktörer men inte MS, de ville veta om MS har möjlighet att ge input. För de individuella TSD:erna återkommer de med skriftliga kommentarer istället för muntligen. FRMCS är en prioritet för CCS. De vill även ha feedback kring ”error corrections” som infördes i TSD:n. Arbeta med ATO GoA3,4 kommer även ha påverkan på TSD OPE.

En representant för sektors och standardiseringsorganen noterade att man listat ett antal områden som måste adresseras. Det kommer även vara många CR från sektorn och input från ERJU. De undrade om det finns kriterier bestämda för hur saker ska harmoniseras, i en standard eller i TSD. Det vore hjälpsamt att veta kriterierna för interna diskussioner och undvika duplicering mot standardisering.

Kommissionen svarade att man redan presenterat tankar om att slå samman TSD TAF/TAP och rationalisera strukturen. Om det finns behov av en horisontell TSD för datautbyte får man titta på det. Inom ERJU finns staternas representantgrupp. Trots att kommissionen efterlyste deltagare som är insatta i både forsknings och transportfrågor verkar man agera likt tidigare och ha en grupp sammansättning som bara är intresserade av forskning. MS måste se till att representanter har bättre förståelse för transportfrågor. De kommer att se till att representantgruppen får möjlighet att formellt kommentera STIP. Gällande prioriteringar av CR från industrin, så finns det möjlighet att sätta upp tydligare ramar för vad som ska hanteras var.

Målet att bättre likrikta utfallet från ERJU, för t.ex. förbättringar som DAC och ATO som utvecklas inom ERJU. Tanken med STIP är att likrikta forsknings och standardisering med TSD-världen. För att ge en transparent överblick över utfallet och när det ska vara redo. Det utgör sedan en input till mandat och timing för implementering. Målet är att öka transparens och strategisk implementering. Det finns två möjligheter för MS att påverka STIP, dels genom MS insynsgrupp för ERJU men även i konsultationen.

Huruvida utfallet från ERJU antingen hamnar i en standard eller en TSD är beroende på området. Ett utfall från TSD2023 var en förbättrad process för att värdera CR och hur man bedömer dessa. Även för standarder finns kriterier när den ska bli del av TSD eller som en harmoniserad standard. Så ja, det finns kriterier. Men de behöver hjälp för att tillämpa den nya processen effektivt.

Processen med rättning av översättningarna pågår. De samlar på sig felaktiga översättningar och fel i TSD som de vill hantera samtidigt. Kommissionen hade önskat få del av ev. felaktigheter fram till detta RISC-möte.

En stor MS tyckte det var bra att MS har möjlighet att påverka, de återkommer med kommentarer. De ville veta mer vad förslagen baseras på, är detta kommissionens prioriteringar? Tidigare mandat innehöll breda områden, så mycket tid som gick åt till att tydliggöra vad som skulle prioriteras.

En MS pekade på vikten av stabilitet för sektorn, och därför hålla samman så mycket som möjligt till en revidering. Det måste även finnas tillräckligt med tid för att implementera ändringar i SMS.

En MS konstaterade att de tidigare inte hört någon tidsram för granskningen av översättningarna. De har två språkversioner som båda har samma giltighet, de arbetar med granskningen men behöver även se på input från kollegor i grannländer. De önskade mera tid för arbetet.

Kommissionen svarade att förslagen utgår ifrån kommissionens syn på vad som behöver göras, så klart utifrån diskussioner med MS och sektorn, men i stora drag från kommissionen. Det är därför man initierar dessa diskussioner. De vill även se över delegerade akter som inte inkluderas i detta mandat, så de kommer att återkomma med ett mandat även för CSM:er.

Att vi påbörjar diskussioner om ändringar betyder inte att ändringen ska implementeras 2025. De vill så klart ge sektorn stabilitet, men även dra nytta

av teknikutveckling och uppnå ett verkligen harmoniserat järnvägsområde och hantera svårigheter för tillverkare att få ner kostnader. Det är även kopplat till revideringen av lokförardirektivet och validering av utbildning på EU-nivå.

Gällande översättningarna konstaterade kommissionen att det var svårt nog att få skrivningarna rätt på ett språk, så de förstår utmaningarna med översättningarna. Men det är viktigt att vi får en vokabulär och terminologi som är begriplig i hela EU. Ju snabbare arbetet kan vara klart desto bättre, men deadlines för språkgranskning ges till slutet av januari.

En annan MS instämde i att de inte kände till någon deadline för språkgranskning. Det nya mandatet innehåller stora områden, det är viktigt med kostnadsnyttoanalyser. De var intresserade att veta mer om LOC&PAS och lågkostnadsfordon för lågtrafikerade linjer.

En deltagare som är den enda som också är deltagare i både staternas representantgrupp och RISC bekräftade att det är stor skillnader i kunskaper bland representanterna.

SE betonade vikten av att mandatet inte bara innehåller en generell beskrivning av ett ämnesområde, det är viktigt att man är tydlig med vad man faktiskt vill uppnå med ändringen och vilka som är kommissionens politiska ambitioner. Så att vi kan undvika onödiga diskussioner i RISC och undvika dubbelarbete. Vi återkommer eventuellt med kommentarer.

Gällande språkgranskning av översättningarna så har vi identifierat några brister, vi återkommer även med dessa.

Ordförande instämde i att när vi etablerar mandaten behöver vara tydligare med vad som ska uppnås. Det krävs säkert diskussioner ändå, men ändå en gemensam bild om vad som ska uppnås. Alla ändringar åtföljs av en kostnadsnyttoanalys för att tillse att man går i en ekonomiskt hållbar riktning. Men de behöver input från sektorn, något de gärna vill ha mera hjälp med i framtiden.

Lågkostnadsfordon ingår i ERJU FP6, de undersöker lösningar för lågtrafikerade linjer där det kan vara motiverat att ha andra krav, inom ramen för TSD och driftskompatibilitet. "Low-cost railways" kanske inte är 100% driftskompatibla, så de är inga GE-fordon. Syfte att skapa delmängder av TSD-kraven som behövs för fordonen, det gäller även för ETCS så att man får tågskyddssystem även på dessa linjer till en lägre kostnad.

De ser att deltagare i staternas representantgrupp inte har tillräcklig järnvägs kunskap. För MS gäller att vi samarbetar med representanterna och får dem att förstå.

Kommissionen väntar fortfarande på konsoliderade versioner av de nya TSD:erna, de har ännu inget datum att delge. Eftersom det är ett stort paket så tar det tid, men de arbetar med att få det klart.

De vill ha gemensam ontologi för alla TSD:er. För digitalisering av järnvägen utifrån en gemensam ontologi, det gäller för IoA, EVR, RINF, Telematik, för alla element som representerar järnvägssystemet.

Kommissionen instämde med SE att målen ska vara tydliga, det ligger i RISC-processen. Sedan måste arbetsgrupperna hos ERA ha målen i åtanke, så att det inte krävs en gapanalys mellan mandat och ERAs rekommendation.

6.8 Standardisation and TSIs:

6.8.1 Commission Implementing Decision on harmonised standards for the interoperability of the rail systems drafted in support of Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council – *presentation by the Commission*

Dokument

- *Item 08 - Standardisation Activities*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om gällande beslut om harmoniserade standarder, beslutet ska antas av kommissionen 20 december 2023, se presentation.

Handlingslinje

21 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade arbetet med standardisering, bl.a. standardiseringsmandat, skillnader mellan frivilliga EN-standarder, standarder som blir obligatoriska genom referens i TSD och harmoniserade standarder som ger presumtion om överensstämmelse, se presentation.

6.8.2 New standardisation mandate to CEN/CENELEC – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 08 - Standardisation Activities*



Bakgrund

Kommissionen ansvarar för att förbereda och utarbeta standardiseringsförfrågningar/mandat till de europeiska standardiseringsorganen, uppdatering från kommissionen om status för arbetet.

Handlingslinje

22 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

DG MOVE har begärt en punkt om järnvägar i GD GROW's arbetsplan, utan denna kan ingen standardisering genomföras. För att en EN-standard ska harmoniseras måste den finnas med i en standardiseringsbegäran.

Kommissionen har bett ERA att utöka omfattningen av standardiseringsarbetsgruppen för att utarbeta en lista över standarder som bör inkluderas i nästa standardiseringsmandat.

En utökning av TWG Standards genomförs under slutet av 2023. I mars 2024 sker insamling av input från MS, sektor, ERJU m.fl. Ett första utkast till standardiseringsmandat ska finnas framme i juni 2024, externremiss under december 2024 och beslut under första halvan av 2025.

6.9 Update on FRMCS – presentation by the Agency and the Commission

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) är järnvägens framtida radiokommunikationssystem som ska ersätta dagens

kommunikationssystem för järnväg (GSM-R). Arbetet bedrivs numera inom forsknings och innovationsprogrammet Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU) i tätt samarbete med organisationer inom järnvägssektorn och standardiseringsorgan. De funktionella kraven tas fram av International Union of Railways (UIC) och detaljerade tekniska specifikationer tas fram av European Telecommunications Standards Institute (ETSI).

Statusuppdatering från kommissionen om arbetet.

Handlingslinje

23 **SE kan** i notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade bakgrunden till införande av FRMCS, att GSM-R blir obsolet till 2035 och nya möjligheter med FRMCS. Förberedelser för FRMCS v1 är redan inkluderade i TSD Trafikstyrning och signalering (TSD CCS), samt tidsramar för när GSM-R får tas ur drift. Inom arbetet i systempelaren i ERJU har man enats om tidsramar för version v2; ett utkast i mars 2024, slutversion i juni 2024. Validerade v2 specifikationer genom ett tekniskt utlåtande i oktober 2024. Denna version kan användas för validering, utveckling och pilotbanor.

FRMCS v3 kommer att inkluderas i nästa version av TSD CCS och ligga till grund för upphandling och utrullning.

Kommissionen presenterade en översikt över MS planering utifrån input vid RISC#95, FRMCS-införandet spänner mellan 2026-2032 och GSM-R tas ur drift mellan 2033-2037. ETCS Baseline 4 (BL4) kommer att krävas för FRMCS. Flera olika migreringsscenario diskuteras och kommissionen vill använda EU-Rail Deployment group för att diskutera dessa.

En MS informerade om utrullningsplaner för FRMCS mellan 2029-2034. De var dock inte nöjda att man behöver BL4 för FRMCS. De rullar nu ut BL3MR2 och har redan uppgraderat många fordon. Att uppdatera till BL4 kräver investering igen och hårdvaruuppgradering. De hade hoppats på bakåtkompatibilitet mot BL3.

Ett västligt grannland var fortsatt oroad. De publika mobiloperatörerna (MNO) pratar om 2027, men de vill använda FRMCS redan 2025.

En stor MS hade samma generella kommentar kring BL4, det är en stor finansiell risk för sektorn. Ytterligare en MS instämde i detta.

En MS påtalade problem med finansiering.

Kommissionen konstaterade att problemet med FRMCS är att det kräver en hårdvaruändring, så det spelar ingen roll hur vi benämner versionen.

I ett möte med CTO-rådet var svaret att BL3MR2 kan användas med FRMCS, genom en adapterlösning för direktkoppling till FRMCS. Men det är en engångslösning som bara funkar tillfälligt. Eftersom FRMCS är en inkompatibel ändring, så var förslaget att direkt gå till ETCS som är framtidssäkrat för framtida kommunikation, t.ex. 6G, satellit och WiFi. Samtidigt har vi en massa befintliga fordon, så de ska se över alternativet att ha en adapter. Men det måste göras en kostnadsnyttoanalys för att se i vilken utsträckning det är ekonomiskt vettigt. Om en adapter kostar samma som BL4 så finns det ingen mening. Med en adapter finns risken att man återkommer till samma problem om 10 år igen.

Vid decembermötet i PRIME ("Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe") diskuterades kostnaderna för ERTMS. Man ser ökande kostnader, när de istället borde minska utifrån en större marknad. De kommer att föreslå till kommittén hur man kan minska kostnaden för ETCS och framtida uppgraderingar.

Gällande användning av MNO vill de ha ett bilateralt möte och se vad som går att göra till 2025. MNO är inkluderade till viss del, inte bara till 2025, det tillkommer redan i V2 i begränsad omfattning, men det måste kontrolleras om det är tillräckligt för utrullning. Det är definitivt tillräckligt för piloter, annars krävs undantag och diskussioner med kommissionen för att tillse att man kommer så nära som möjligt den slutliga lösningen.

Josef Doppelbauer tillade att problemet är att designen för ETCS kommer från 90-talet. Då förutsågs inte utvecklingen av radio. ETCS och EDOR är sammansatta med ett seriegränssnitt. Men nu finns ett gemensamt beslut i sektorn, inkl. tillverkare och NSA, att vi måste gå ifrån ett sammanslaget system till ett IP-baserat gränssnitt till framtida telekomtekniker. När järnvägen tar i drift FRMCS kommer omgivningen att ha 6G eller 7G. Det är bättre att ta kostnaden för migreringen till IP så tidigt som möjligt. Det är kostnadsdrivande att förlänga livslängden för existerande system. Vi pratar inte heller om en enskild adapter, utan en adapter per ETCS-system. Det kan leda till högre kostnader framöver. Men ingen förutsåg denna teknikutveckling 1992, och problemet rättades till först 2019. Man antog då att FRMCS skulle vara färdigt till 2022.

En MS ville återkomma till adapterlösningen och att man bara kan ha en adapter i 10 år. De vill ha en stabil lösning som räcker länge.

Kommissionen svarade att 10 år inte heller är sant, man måste ändå installera FRMCS nån gång.

En MS menade att det inte bara är fordonsfråga, även marksystemet måste vara BL4.

Josef svarade att det inte är lika komplicerat i marksystemet, det är inte uppbyggt på samma sätt. Man måste byta till FRMCS, men i övrigt finns inte samma begränsningar.

En MS menade att det är viktigt att kunna samla ändringar till FRMCS och ATO i en ändring av TSD.

Kommissionen svarade att man vill kunna integrera allt i ombordsystemet, därför man kallar det BL4. Det är inte ett problem med namnet BL4, kostnaderna är de samma.

En MS sa att vi gått från 50 års livslängd för ombordsystem till 25år, och i och med detta nu ännu lägre. Enligt teknikerna är det inga problem att öppna upp BL3.6 för FRMCS. Så varför är FRMCS tekniskt inte funktionellt med BL3.6?

Kommissionen svarade att det är radion som inte är kompatibel, eftersom EDOR är integrerad med ETCS. Det fanns tankar på ett hack som matar in data via GSM-R, trots att man använder FRMCS, men det avvisades. FRMCS-specifikationerna skulle varit klara 2022, men nu verkar det bli först 2027. Det finns ingen ekonomisk lönsamhet i fullhacket.

Josef fyllde på att man i TSD2023 introducerade konceptet med modularitet, det löser frågan som efterfrågas, då måste man inte uppdatera EVC.

Konceptet finns redan nu i TSD, men industrin är inte glada att stödja förslaget. Med modularitet kan man välja fritt från leverantörer. Om den tekniska lösningen för BL3.6 fanns där skulle man inte behöva möten med CTO:er för att hitta lösningar. Men någon gång måste vi gå från klumplösningen till en modulär lösning. Ju tidigare man gör frikopplingen, desto billigare blir det. Men många ifrågasätter att industrin är redo.

Kommissionen uppmanade RU som planerar att köpa ETCS baserat på SV3.6 att titta på "Stuttgartexemplet" med inkluderade hårdvaruändringar som möjliggör en framtida uppdatering enbart av mjukvaran. Detta har redan gjorts. Men de vet att tillverkare är motvilliga att tillhandahålla sådan

ändring, man tillför Ethernetporten som möjliggör modularitet. Så se till att vara så smarta som möjligt och beställ funktioner utifrån den nya TSD CCS. Kommissionen kommer att fortsätta hålla RISC uppdaterade i frågan.

6.10 TSI PRM: state of play – update from the Commission

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Statusuppdatering för arbetet med revidering av TSD PRM (om tillgänglighet till järnvägssystemet för personer med funktionsnedsättningar eller nedsatt rörlighet). Vad Transportstyrelsen känner till har ingen utveckling kopplad till förordningens innehåll, förutom framtagande av en vägledning – som ännu inte publicerats -, skett sedan arbetet 2019. Framtida uppgifter avser bl.a. fastställande av gemensamma prioriteringar och kriterier för implementering av TSD PRM och införande av gemensam ontologi som stöder förteckningen över anläggningstillgångar ("Inventory of Assets", IoA).

Handlingslinje

24 **SE kan** i notera informationen.

Vad hände

Kommissionen konstaterade att PRM inte diskuterat så mycket under de senaste åren, men det är viktigt för att göra järnvägssystemet tillgängligt för alla som vill använda systemet. De är en del i att göra järnvägssystemet attraktivt.

Efter ett par års uppehåll planerar de nu för ett möte 7 december i PRM Advisory Board. De kommer att titta på ändringar och på registret över anläggningstillgångar (IoA), och även den svåra frågan om plattformshöjder. Alla vill ha plant insteg, men även TSD har två olika höjder angivna. Det finns även lokaltrafik som har andra höjder för att erhålla plant insteg. De vill se om det finns andra sätt att lösa frågan utan att standardisera den högre plattformshöjden.

Eftersom förra mötet var för tre år sedan så vill de även ha återkoppling från MS om utvecklingen inom området. De är medvetna om att Covid har

påverkat arbetet, men de hoppas att någon utveckling skett. De vill även höra om nya idéer och nya genomförandeplaner.

6.11 Notified bodies:

6.11.1 Update on NB-Rail activities – presentation by NB-Rail

Dokument

- *Item 11 - NB-Rail for RISC100_v2*



Bakgrund

Sedvanlig åiterrapportering från NB-Rail om aktiviteter sedan förra RISC-mötet.

Handlingslinje

25 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från NB-Rail om aktiviteter sedan förra RISC-mötet, se presentation.

De ser fortsatt problem med lågt deltagande och uppmanade MS att kontakta den anmälade myndigheten för att uppmana NoBo att delta i NB-railmöten. De har gjort ändringar på hemsidan och rensat upp bland RFU ("Recommendation For Use"), historiska RFU:er återfinns under en särskild del vid användning av äldre TSD:er. De har även uppdaterat tre "RFU:er; RFU-STR-001 Content of EC Certificates", "RFU-STR-011 Content of NoBo-File" och "RFU-STR-710 Definition of NOBOs Conformity Assessment Scope".

De har tillsammans med ERA, DG MOVE och DG GROW kommit fram till att det inte krävs någon ny anmälan av anmälda organ utifrån ändringar i TSD Trafikstyrning och signalering.

"RFU-STR-704 Remote evaluation" som användes för granskning på distans under pandemin är numera tillbakadragen, men de för diskussioner om att kunna tillämpa samma förfarande vid granskning av produkter i krigszoner som Ukraina och ev. Israel.

De har även noterat en brist på experter som kan hjälpa ackrediteringsmyndigheterna med teknisk expertis vid audits, de har idéer om att inrätta en ”Pool of Experts” med europeiska experter.

Kommissionen informerade att de arbetar på en lösning för Ukrainafrågan.

En stor MS undrade om problemet med anmälan för CCS verkligen är stängd. Vid NSA Network fick de veta att frågan diskuteras mellan ERA och kommissionen.

NB-Rail svarade att så vitt de vet är frågan stängd. Det har skett en koordinering mellan ERA, kommissionen och NB-Rail. Detta borde uttryckligen skrivas in vid nästa ändring av TSD. I arbetsdokument i CCM-processen framgår att det inte krävs någon ny anmälan, men inte i den slutliga versionen som röstades. Det som står för ”Megapack” gäller även för CCS, det tillkommer inga nya kompetenskrav för CCS.

Kommissionen bekräftade att de har accepterat alla anmälda organ för det reviderade TSD-paketet. Det framgår nu i Nando att NoBo som är ackrediterade eller erkända kan fortsätta under 2023-paketet oaktat om de anmälts på nytt eller inte. Nästa gång kommer de att göra detta tydligare i akterna. Vi måste säkerställa att MS accepterar förtydligandet i Nando så att NoBo inte måste anmälas på nytt.

6.11.2 Presentation of the new NB-Rail website including the results of the cleaning-up process of the RFUs – presentation by NB-Rail

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Sedvanlig återrapportering från NB-Rail om aktiviteter sedan förra RISC-mötet.

Handlingslinje

26 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Se agendapunkten ovan.

6.12 CSM ASLP: state-of-play and next steps – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 12 - CSM ASLP gap analysis*



Bakgrund

Statusrapport från kommissionen om CSM ASLP (*"Common Safety Methods for Assessing the Safety Level and the Safety Performance of Railway Operators at National and Union level, CSM ASLP"*).

Arbetet med gemensamma säkerhetsmetoden har pågått sedan 2019. Det övergripande syftet med förslaget är att ge järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare stöd för att förbättra sin säkerhetsstyrning och kontinuerligt förbättra säkerheten. Förslaget fastställer harmoniserade metoder för bedömning av säkerhetsnivån, säkerhetsprestanda och en process för att hjälpa järnvägsoperatörer, nationella säkerhetsmyndigheter och byrån att kvalitativt och kvantitativt lära sig om orsaker till olyckor och tillbud samt konsekvenser i form av skadade och dödade.

I stora drag går förslaget ut på att rapporter om olyckor och tillbud och vidtagna riskkontrollåtgärder (*"Risk Control Measures"*, RCM) samlas in via ett IT-verktyg som benämns *"Information Sharing System"* (ISS).

Händelserapporterna ligger sedan till grund för bedömning säkerhetsnivån (*"Safety Level"*, SL). För järnvägsoperatörerna finns ett rapporteringstvång, men även andra aktörer, och även privatpersoner, ska i teorin kunna rapportera händelser frivilligt till ISS. Ett antal analysgrupper med experter, *"Group of Analysts"* (GoA), kommer att analysera informationen och ge ut rekommendationer till säkerhetsförbättringar. GoA ansvarar även för vidare utveckling av regelverket, i synnerhet de moduler som kommer introduceras i senare faser, men även taxonomi m.m. Via en självvärdering av mognadsnivån hos operatörerna ska man även kunna bedöma säkerhetsprestanda (*"Safety Performance"*, SP).

Transportstyrelsen har deltagit aktivt i framtagandet av förslaget. På grund av saknad finansiering för utveckling av ISS har arbetet med CSM ASLP stannat av.

Utveckling av ISS planeras under 2024-2025, under förutsättning att finansieringen säkras. I avvaktan på ISS planeras för temporär

SharePointlösning. Framtagande av arbetssätt för GoA och manuell hantering i den första implementeringsfasen pågår. ERA har bjudit in säkerhetsmyndigheterna att förregistrera sig som användare för den temporära ISS-lösningen.

Se även agendapunkten nedan, 6.13, gällande ”Strengthened agenda on safety”.

Handlingslinje

27 **SE kan** återigen framföra oro kring kostnad/nytta att införa CSM ASLP utan att ISS finns på plats, den manuella hanteringen riskerar att bli resurskrävande för ERA som redan har en ansträngd resurssituation.

28 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Ordförande påminde att detta är en delegerad akt, de kommer att återkomma vid en formell expertgrupp för att diskutera förslaget.

Kommissionen presenterade sedan resultatet av den gapanalys som genomförts av ERAs rekommendation, se presentation.

De vill förtydliganden miniminivå för rapportering (bara skador över 5000€), introducera varningar, förtydliga rollen för GoA i processen och hur ISS kan bli ett automatiskt digitalt varningssystem.

En MS påpekade att ISS fortfarande måste tas fram, under tiden vill man använda en Excelfil. Det är inte ok att ha detta som ett obligatoriskt krav under första fasen, det skapar en massa administration. De vill ha ett förtydligande kring rapporteringen.

ERA svarade att tanken är att gå igenom alla kommentarer och återkomma till kommittén. Under efterföljande vecka hoppas de kunna diskutera detta internt.

En stor MS undrade om det som står på sista sidan om framtida utveckling av ISS med automatiska varningar. Sker arbetet enbart mellan ERA och kommissionen, eller är även arbetsgrupperna involverade?

Ordförande svarade att systemet ska få in all information från operatörerna via ISS, som sedan skapar output som folk måste underrättas om. Starka algoritmer kan vara ett stöd, men det kommer att kräva mänsklig granskning. De ser över mänsklig inblandning via GoA. Men det ska vara ett varningssystem, så det funkar inte flera månaders granskning, syftet är att det ska vara ett snabbt system för varningar.

En MS undrade om man kan använda nationella databaser tills ISS är på plats?

Kommissionen svarade att syftet är att skapa ett Europeiskt system, men de känner till att flera MS har egna system. De vill skapa system för att de ska kunna koppla upp sig. Men de vill inte att andra MS skapar nya system, de önskade tid för att säkra finansieringen. Men om det inte ges finansiering så är nationella system det näst bästa.

En MS ville ha förtydligande av processen fram till antagande av akten.

Kommissionen svarade att det är en delegerad akt, så det sker ingen röstning i kommittén, den ska istället godkännas av en formell expertgrupp. Efter det är det en frysperiod där rådet och parlamentet kan komma med invändningar mot innehållet, först därefter träder den i kraft.

En stor MS har redan en databas på plats och stödjer tidigare MS om möjligheter att fortsätta använda nationellt system.

Kommissionen svarade att tanken är att kunna behålla nationella system, men detaljerna måste lösas.

Josef svarade att tanken med fas noll var en Excelfil, men det går mer och mer mot maskin-till-maskin-utbyte mellan databaser och ett mer användarvänligt gränssnitt för de som inte redan har ett system att länka samman med ERAs ontologi. Men de uppmuntrar så klart inte någon MS att utveckla ett eget system.

ERA informerade att om man har ett existerande system så finns ett utkast till ontologi. Om man kan mappa existerande data till ontologin i RDF-format så kan man enkelt absorbera data in i ISS-verktyget.

En MS förstod processen för antagande av en delegerad akt, men de vill veta tidsramar för antagande. Och vilka är implementeringsfaserna? Det borde även finnas budget för att skapa ett system för all information, det blir en för stor administrativ börda att arbeta med SharePoint och Excel.

Ordförande svarade att de arbetat länge med akten och vill få den på plats så fort som möjligt. Den behöver även vara på plats för diskussioner om budget. Antingen blir det en expertgrupp i december, men mer troligt i januari. I slutet av Q1 2024 bör ASLP vara på plats. Tidsramar för implementering är beroende av pengar. Fas noll består av vad man kan analysera utifrån inkommen information via Excel o.s.v., det är inte optimalt, men det är det bästa man kan göra. I utkastet finns rapporteringsskyldigheter angivna, inte allt på en gång utan stegvis.

ERA delade åsikten att Excel inte är vad någon önskar i en ideal värld. Om man har ett existerande system där man kan mappa datamodellen till ontologin som finns på Github så kan man överföra data direkt till systemet.

De kommer att utveckla ett enkelt användargränssnitt, så det kommer inte stå Excel på det, men väldigt enkelt och man kommer att behöva fylla i alla data manuellt.

Kommissionen kommer att återkommer med en reviderad text och datum för ett expertgruppsmöte.

6.13 Strengthened agenda on safety

Dokument

- *Item 13 - Strenghtened agenda on safety*
- *Item 13 - Strenghtening ERAs activities for operational safety*



Microsoft
PowerPoint-present



Adobe Acrobat
Document

Bakgrund

Utifrån järnvägsolyckan i Grekland har man funnit stora brister i implementering av EU-lagstiftning inom järnvägsområdet. Det finns indikationer på att detta inte är ett isolerat problem i Grekland, utan ett större problem. Kommissionen ser behov av en flerårig insats för att bygga kapacitet hos aktörerna. Därför vill de ta ett större grepp för att stärka järnvägssäkerheten inom EU, bl.a. genom

- att vidga byråns arbete enligt artikel 35.5 i ERA-förordningen (2016/796) att bedöma genomförandet och tillämpningen av unionslagstiftningen om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet i vissa medlemsstater genom ”Priority Countries Programme”,
- införande av EU-övergripande rapportering av tillbud/händelser och säkerhetsprestanda (genom antagande av CSM ASLP och tillgängliggöra NSA och certifieringsorganens tillsynsaktiviteter),
- stärka möjligheterna att genomdriva åtgärder i MS genom harmonisering av nationella säkerhetsplaner enl. artikel 4.1(f) i järnvägssäkerhetsdirektivet 2016/798,
- harmoniserad övervakning av NoBo, AsBo, ECM CB, NSA och NIB,

- stärkt stöd till intressenter i tillämpning av järnvägslagstiftningen.

ERA har tagit fram ett konceptdokument – ”Strengthening ERA’s role in Operational Safety” (SOS), som beskriver ERAs resursbehov kopplat till att introducera ”Priority Countries Programme” och utveckling av ISS (”Information Sharing System”). Detta ska ligga till grund för budgetdiskussioner med kommissionen.

Kommissionen ser återkommande problem med tillämpning av gemensamma säkerhetsmetoderna för riskhantering (CSM RA) och övervakning (CSM MON). De vill stärka förståelsen för säkerhetsstyrningssystemet genom att ta fram en ny CSM om kompetensstyrning och reviderade befintliga CSM:er. Kommissionen förbereder ett mandat till ERA för att revidera CSM:er.

Handlingslinje

29 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Josef Doppelbauer informerade att de veckan innan presenterat SOS-dokumentet (”Strengthening ERA’s role in Operational Safety”) för ERA’s styrelse. Eftersom S:et i RISC står för Safety så är det en fråga som är aktuell för kommittén.

Järnväg är det säkraste trafikslaget, och säkerheten har förbättrats över tid, men från 2020 ser man en ökning av antalet omkomna. Det är en första oro. Trots ökning av säkerhetsnivån, sker ändå flera dödliga olyckor, ungefär vartannat år sker en sådan katastrofal olycka. Det andra orosmomentet är de stora skillnaderna mellan MS. Det skiljer en tiopotens mellan de med lägst värden och de med högst, även om dessa också har minskat över åren. Han var besviken att en NSA uttryckt att målet för säkerhetsnivån borde vara medelvärdet i EU, men det borde inte vara målet för någon. Det är viktigt att minska antalet olyckor för de med sämst prestanda.

Där kommer man tillbaka till CSM ASLP genom att minska och förstå riskerna. I alla olyckor tillbaka i tiden finns HF/MTO-frågor inblandat. Vid fel i tekniska system ökar mänsklig inblandning. Vi måste lära oss från olyckor och se varje olycka som ett lärandetillfälle. Ett lärande på alla nivåer; operatörer, NSA, MS, EU och vi måste införa barriärer. Alla operatörer måste förstå och ta sitt ansvar i SMS för att hantera risker. ERA har utfärdat över 200 gemensamma säkerhetsintyg (SSC). De får in perfekta dokument

utvecklade av konsulter, men noll bevis på att det faktiskt efterlevs och implementeras. SMS är inte bara ett dokument i en låda. Det finns flera kontrollnivåer; operatörerna själva, sedan NSA med sin tillsyn, sist ERA och kommissionen genom övervakning av NSA och NoBo. Men det måste finnas förtroende för systemet. Vid katastrofala olyckor har de sett att allmänheten förlorat förtroende för systemet. Vi måste öppet dela data för att inte upprepa misstagen. Vi kan inte tillåta risker där det finns åtgärder. De har sett brister i tillämpning, men även i kapacitet, både hos myndigheter och hos operatörer.

ERA tror att det finns några kritiska områden där de måste agera, bl.a. CSM ASLP. Rapportering baserat på aggregerade CSI- och CST-data ger en grov indikering, men bara bakåt, inte framåt. När de gäller de gemensamma säkerhetsmetoderna CSM RA och CSM MON, så ser de konstant att CSM RA tolkas och tillämpas olika. Vi måste förbättra tillämpning och förståelse. Det är även stora skillnader i rapporteringssystem mellan olika MS. Vissa är välutvecklade medan andra helt saknar system. De ser även att system inte är moderna, därför vill de möjliggöra detta via CSM ASLP.

Två arbetsströmmar presenterades för ERAs styrelse. Första åtgärden är att återinföra ”Priority Country Programme” (PCP). De vill se förändringar i MS, men inte genom ytterligare lager av styrning och övervakning. Istället vill de stötta MS att bygga kapacitet.

Den andra delen är CSM ASLP med ISS, som hjälper oss att agera på tillbud och olyckor. När en olycka sker har RU och IM laglig skyldighet att agera. Men de har sett flera fall där information inte sprids. Nästa viktiga del är att förhindra olyckor. Om vi kan förhindra en enda olycka så är det bra. De vill förhindra att liknande olyckor sker. I nästan alla fall spelar mänskliga faktorn en stor roll.

Vid ERAs senaste styrelsemöte så godkändes planen med starkt stöd. Omfattningen av åtgärderna finns inte med i ERAs arbetsprogram för 2024 (SPD), men SOS-dokumentet ger kommissionen ett starkt stöd i budgetdiskussionerna. De efterfrågar 10 heltidsanställda och 0,5M€/år. Om man jämför med kostnader för olyckor så handlar detta om minimala kostnader. När IT för tre år sedan lyfte oro kring bromsblock så kostade dessa åtgärder sektorn över 50M€. Så en enda olycka kostar många gånger mer än själva systemet. De har en önskan om att systemet inte blir fragmenterat eller senareläggs ytterligare, nästa olycka väntar inte på oss. CSM ASLP är den sista pusselbiten för att öka säkerheten i Europa.

Kommissionen konstaterade att en säker järnväg också är en effektiv och attraktiv järnväg. Så arbetet med säkerhet bidrar också till det övergripande arbetet att göra järnvägen mera attraktiv.

En MS med störst andel omkomna konstaterade att statistiken även inkluderar olyckor på plankorsningar, vilket är ett problem inom hela EU. Statistik för passagerare och arbetare visar att de inte har några problem inom dessa områden. Inte ens dubbla barriärer hjälper för att lösa plankorsningsfrågan, folk passerar ändå eller kör igenom. Det enda sättet är att bygga planskilda korsningar. Om man kan hitta lösningar för plankorsningsproblematiken kan man lösa den övergripande säkerheten i EU.

Josef pekade på att det finns ytterligare data i presentationen och även i rapporten på hemsidan. Det är stora skillnader mellan MS och vad som bidrar till antalet olyckor. Det finns flera MS som inte har haft en enda olycka med resande, men har stora problem med obehöriga och plankorsningar. Därför är det viktigt med nationella säkerhetsplaner och involvering och ansvar för MS. Problemen med plankorsningar går även tillbaka till kulturella aspekter.

Kommissionen höll med om att plankorsningar är den svagaste punkten för järnvägen, men det är inte ett stort problem på vägsidan. Det är lågt hängande frukt att hantera säkerheten vid plankorsningar.

En annan MS sa att de också har störst problem med plankorsningar och självmord. För resande kan "ETCS only operation" öka säkerheten, med tydliga specifikationer och en snabb implementering över EU, och även lösningar för regionala linjer. De ser stora möjligheter för ERA att hjälpa till med detta. De ser förare som tittar på telefoner och plattor. ETCS och TSD OPE har lösningar med harmoniserade regler. Det är även möjligt med förbättring genom ERAs förhandsgodkännande av marksystem, det är stora skillnader i implementering. Språkbarriärer och brist på tekniska kompetens är också bekymmer.

En MS instämde med tidigare talare om säkerhetskultur. De har bra prestanda för passagerare, men problem med obehöriga, självmord och plankorsningar. De ser fram emot att arbeta tillsammans med ERA för att förbättra säkerheten. De ville veta mer om hur man implementerar detta. Med 10FTE, kommer man att hantera ett land i taget? Statistiken från förra året visar att de gått från andra sämsta till plats sju från slutet, men det är inget de är stolta över. Hur sker prioriteringen? Ni nämnde att det är tio

gångens skillnad mellan bästa och sämsta MS. Plankorsningar hanteras inte på EU-nivå. Många åtgärder mot obehöriga i spåren hanterar även självmord, vilket är problem som MS på den ”bättre halvan” också har. Kommer arbetet även inkludera utbildning av personal hos NSA och sektorn?

En MS ser att statistiken inom EU sänks av antalet plankorsningar, speciellt i de nya MS. De har gjort en enkät där de noterade stora skillnader mellan MS. De har sju grannländer som alla har olika skyltning för järnvägar. En skylt i ett land har till och med motsatt betydelse. Även om plankorsningsolyckorna bara är 1% av vägolyckor så innebär de 29% för järnvägen. Vid en olycka kan vägfordon åka några kilometer extra för att korsa vid en annan övergång, men järnvägen kan vara avstängd i flera dagar. EU borde inleda ett arbete för att harmonisera vägskyltar vid plankorsningar.

Kommissionen svarade att detta är fråga för deras vägkollegor, men att det inte är en stor fråga för dem. Det finns redan harmonisering kring vägskyltar, genom UNECE, inte EU. Det har gjorts mycket kring standardisering av vägskyltar, mindre bindande om det görs av EU. Den säkraste plankorsningen är den som tas bort. Det finns pengar för sådana åtgärder, för att arbeta med särskilt utsatta plankorsningar.

Josef berättade hur han nyligen besökte en fin nybyggd plankorsning, men inom loppet av 20 minuter så såg han fem personer som ändå korsade spåret i stället för att gå 100m extra.

ERA har en stark drivkraft att hjälpa MS i implementering av ETCS. Om ETCS inte är driftskompatibelt så missar man målet.

Ingen prioritet är fastställd för PCP, men flera MS har redan hört av sig till ERA som frivilliga. Det visar på ett starkt ägarskap att förbättra säkerhet. Så de kommer att börja med öppenhet och frivillighet. För att bygga kapacitet är utbildning viktigt att börja med, men de löser inte frågan om tillgänglighet till personal och budget för att anställa. Men ERA vill vara aktiva att tillhandahålla utbildningar, bl.a. genom e-learning på hemsidan.

Josef hör ofta argumentet att järnväg är säkrare än väg, 50 omkomna på järnväg jämfört med 20000 på väg. Men varje liv räknas. Varje järnvägsolycka är på förstasidorna, det är inte alls på samma sätt inom väg. En stor bussolycka i närheten av Valenciennes hamnade inte ens på löpsedeln. Vi måste arbeta tillsammans för att skydda järnvägen.

Kommissionen pekade på att det i TSD OPE finns harmoniserade skyltar kopplat till ETCS. Arbetet med standarden pågår, den ska hantera åtminstone ETCS, men kan även användas för klass B. Då håller med om bristen på implementering av TSD OPE, att bättre genomdrivande och harmoniserade regler för gränsöverskridande trafik ökar även säkerheten. Att förare måste ändra arbetssätt när man passerar gränsen hjälper inte föraren att göra ett säkert jobb.

Kommissionen informerade att de ser återkommande problem med tillämpning av gemensamma säkerhetsmetoderna för riskhantering (CSM RA) och övervakning (CSM MON). De vill stärka förståelsen för säkerhetsstyrningssystemet genom att ta fram en ny CSM om kompetensstyrning och reviderade befintliga CSM:er. Kommissionen förbereder ett mandat till ERA för att revidera CSM:er.

En MS undrade när modulbeslutet 2010/713 kommer att uppdateras, där finns många kopplingar till andra regelverk, TSD-paketet och 4JVP.

En stor MS stöttade revidering av CSM, särskilt CSM RA. De ville veta hur de kan och sektorn kan bidra i arbetet med CSM om kompetens.

Kommissionen svarade att arbetet med CSM ASLP även kommer att påverka andra CSM. När man reviderar övriga CSM kan man rikta bättre. CSM SMS kommer att inkluderas i paketet, om man ser behov av att stärka eller förbättra delar så gör de det utan tvekan. De är nu i en första diskussion med ERA. ERA kommer att ta fram input till ett första utkast till mandat som kommer att presenteras för RISC. Det blir vägledande för vad man vill uppnå. När mandatet är på plats sker den normala processen med ERAs arbetsgrupper. Det kommer sedan att vara en expertgrupp innan kommissionen antar akten. Gällande modulbeslutet så tar de med sig frågan och återkommer.

En MS tackade kommissionen för att man startar upp arbetet med kompetenser. De har i arbetet med upprepning av nationella regler sett att vissa regler måste harmoniseras i CSM. Det möjliggör upprepning av nationella regler så att det finns en bibehållen säkerhet i hela systemet. De ville återkomma till lärdomar från TSD-paketet och diskussionerna som var. Vi behöver ha ett tydligt mandat till ERA om vad som ska uppnås så att man kan hitta lämpliga kompromisser för att undvika diskussioner i RISC. Ett tydligt mandat med tydliga förväntningar undviker onödiga diskussioner. TSD-arbetet innebär ett dubbelarbete. Vi måste organisera oss för att undvika dubbelarbete.

Kommissionen höll med, även om dessa är delegerade akter. Ju mer ERA och kommissionen arbetar tillsammans, desto mer undviker man dubbelarbete.

6.14 National rules:

6.14.1 Update on state of play – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 14.1 - National Rules cleaning-up - RISC 100_v2*



Bakgrund

Statusuppdatering från kommissionen kring upprepning av nationella regler.

Handlingslinje

30 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade status för upprepning av nationella regler, se presentation

Alla regler ska vara uppladdade i SRD senast i mars 2024, därefter är endast dessa regler gällande för SSC (*anm. för SE finns alla säkerhetsregler redan i SRD*).

En MS påtalade att SRD bara är referensen på EU-nivå, men de versioner som gäller i aktuell MS är de som publicerats i deras officiella tidning (OJ). SRD och RDD är bara databaser, men versionen som gäller är den som finns i OJ. Regler är bindande och förblir bindande till dess de tas bort av MS, eller att rätten underkänner, eller att en genomförandeakt kräver borttagande av regeln. De ser inga andra alternativ som gör att en publicerad regel inte ska gälla. Bara dessa tre alternativ finns för att ta bort en regel, så länge det inte skett en förändring så gäller reglerna.

Kommissionen svarade att det går tillbaka till grunden för EU-lag, om det finns skillnader i nationell lagstiftning så får man gå till rätten. Det underlättar om man kan ha en diskussion med MS utan en formell akt om att dra tillbaka en regel. Det ska inte finnas diskrepanser mellan SRD och nationella regler, nya och ändrade regler ska genomgå det ordinarie granskningsförfarandet.

En MS betonade att de fortfarande väntar på feedback efter att ha skickat regler i början av 2021. Utifrån detta verkar det konstigt att överflytten av reglerna ska vara klart till årsskifte och gälla från mars. Oklarheter återstår kring flera regler. Gällande brevet de mottagit från kommissionen i juli 2023 så ha de bara mottagit det på engelska, de kommer att svara först när de fått brevet på medlemsstatens språk.

Kommissionen ursäktade förväxlingen och informerade att ett nytt brev på MS språk var på väg så fort som möjligt.

Kommissionen betonade att de vill säkerställa transparens, de vill inte längre ha övergångsbestämmelser i Excelfiler. Alla gällande regler ska läggas in i SRD. Så länge ERA inte skickat ett tekniskt utlåtande så ifrågasätts inte reglerna. Kommissionen är fortsatt öppna för bilaterala diskussioner om återstående regler.

6.14.2 Draft Commission Implementing Decision on national safety rules addressed to Italy

Dokument

- *DV11EN01 - LA on national rules in IT*



Bakgrund

Artikel 8 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2016/798 reglerar MS förutsättningar att ha nationella säkerhetsregler inom järnvägsområdet. Nationella regler som inte uppfyller angivna kriterier eller som unionsrätten gjort överflödiga genom harmonisering t.ex. i TSD:er, gemensamma säkerhetsmål (CST) och gemensamma säkerhetsmetoder (CSM) måste upphävas.

Enligt ERA-förordningen 2016/796 ska byrån kontrollera att utkast till nya nationella regler och befintliga nationella regler är förenliga med EU-regelverket. Om ERA och berörd MS inte kommer överens om en regel kan kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemsstaten med en anmodan om att ändra eller upphäva regeln.

Italien har en nationell regel (Ministerial Decree 19/2011) som ställer krav på två personer i tågens förarhytt, detta krav är inte förenligt med TSD Drift och trafikledning (TSD OPE) 2019/773, gemensamma säkerhetsmetoder för

krav på säkerhetsstyrningssystem (CSM SMS) 2018/762 och järnvägssäkerhetsdirektivet 2016/798.

De har även en regel (ANSF Decree 4/2011) om kompetenskrav för ”safety manager”, men det är reglerat i både TSD OPE och CSM SMS att kompetens- och utbildningskrav för personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska hanteras av företagets säkerhetsstyrningssystem.

Kommissionens förslag till genomförandeakt anger att Italien måste ändra Ministerial Decree 19/2011 i enlighet med EU-lagstiftningen och upphäva NSA Decree 04/2011. Transportstyrelsen delar kommissionens bedömning.

Handlingslinje

- 31 **SE kan** rösta ja till kommissionens förslag vid en kommande skriftlig omröstning.
- 32 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade förslaget till genomförandeakt i enlighet med bakgrundsbeskrivningen.

6.14.3 Draft Commission Implementing Decision on national safety rules addressed to Austria – *presentation by the Commission [16/796-DV12EN01]*

Dokument

- *DV12EN01 - LA on national rules in AT*



Bakgrund

Artikel 8 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2016/798 reglerar MS förutsättningar att ha nationella säkerhetsregler inom järnvägsområdet. Nationella regler som inte uppfyller angivna kriterier eller som unionsrätten gjort överflödiga genom harmonisering t.ex. i TSD:er, gemensamma säkerhetsmål (CST) och gemensamma säkerhetsmetoder (CSM) måste upphävas.

Enligt ERA-förordningen 2016/796 ska byrån kontrollera att utkast till nya nationella regler och befintliga nationella regler är förenliga med EU-regelverket. Om ERA och berörd MS inte kommer överens om en regel kan kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemsstaten med en anmodan om att ändra eller upphäva regeln.

Österrike har en nationell regel som ställer upp krav för att förare enskilt ska få framföra ett järnvägsfordon efter att de har varit inblandade i en olycka, 'back to work arrangements'. Detta krav är inte förenligt med TSD Drift och trafikledning (TSD OPE) 2019/773 som anger att sådana krav ska hanteras av företagens säkerhetsstyrningssystem.

Kommissionens förslag till genomförandeakt anger att Österrike måste upphäva aktuell regel. Transportstyrelsen delar kommissionens bedömning.

Handlingslinje

- 33 **SE kan** rösta ja till kommissionens förslag vid en kommande skriftlig omröstning.
- 34 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade förslaget till genomförandeakt i enlighet med bakgrundsbeskrivningen.

AT informerade att regeln om "back to work arrangements", syftet med regeln är att personal som är med i olyckor måste tas ur tjänst i minst 72 timmar, sedan krävs kontroller innan de återgår i tjänst. Det är för att skydda personalen. De vill gärna behålla regeln till dess att det sker harmonisering på EU-nivå.

Kommissionen svarade att de vill uppnå en gemensam och lämplig tillämpning av sådana regler på EU-nivå. De kommer att behålla beslutet, men sätta tillräcklig tid så att området hinner harmoniseras på EU-nivå innan regeln måste tas bort. De måste även tillse att det fungerar i framtiden med förare som arbetar för flera företag.

En annan MS förstod syftet med regeln och menade att harmonisering är rätt väg framåt. Men var lägger man i så fall denna regel? Tas den över av en arbetsgrupp eller ska den ingå i framtida mandat?

ERA svarade att vid en första anblick verkar TSD OPE lämpligt.

Ordförande höll med om TSD OPE eller möjligen i CSM.

6.14.4 Draft Commission Implementing Decision on national safety rules addressed to Denmark – *presentation by the Commission [16/796-DV10EN01*

Dokument

- *DV10EN01 - new-LA on national rules in DK*



Bakgrund

Artikel 8 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2016/798 reglerar MS förutsättningar att ha nationella säkerhetsregler inom järnvägsområdet. Nationella regler som inte uppfyller angivna kriterier eller som unionsrätten gjort överflödiga genom harmonisering t.ex. i TSD:er, gemensamma säkerhetsmål (CST) och gemensamma säkerhetsmetoder (CSM) måste upphävas.

Enligt ERA-förordningen 2016/796 ska byrån kontrollera att utkast till nya nationella regler och befintliga nationella regler är förenliga med EU-regelverket. Om ERA och berörd MS inte kommer överens om en regel kan kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemsstaten med en anmodan om att ändra eller upphäva regeln.

Med anledning av olyckan på Stora Bältbron i januari 2019 och ytterligare ett liknande tillbud under 2021 införde Danmark restriktioner i framförandet av ”*pocket wagons*” för transport av semitrailers. Trots att experter från säkerhetsmyndigheter och sektorn tillsammans i ”*JNS arbetsgrupp för Stora Bältbron olyckan/händelsen*” tog fram lösningar för att hantera riskerna vidhöll Danmark kraven på 14 ton bruttovikt på trailers, vilket omöjliggjorde transporter av tomma semitrailers. Beslutet fick stora negativa konsekvenser för svenska järnvägstransporter till och från Europa, där godstransporter flyttades över från järnväg till väg.

Detta krav är inte förenligt med TSD Drift och trafikledning (TSD OPE) 2019/773, gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem (CSM SMS) 2018/762 och järnvägssäkerhetsdirektivet 2016/798.

Kommissionens förslag till genomförandeakt anger att Danmark måste upphäva aktuell regel. Transportstyrelsen har vid flera tillfällen framfört att bestämmelserna utgör otillbörliga handelshinder och att de omgående bör tas bort, TS välkomnar därför kommissionens förslag.

Handlingslinje

- 35 **SE kan** rösta ja till kommissionens förslag vid en kommande skriftlig omröstning.
- 36 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade förslaget till genomförandeakt i enlighet med bakgrundsbeskrivningen.

DK påminde om olyckan på stora bält och efterföljande incident två år senare. De har en positiv dialog med ERA, och ett möte är planerat. Men lösningar återstår att se för de ska kunna ta bort regeln.

Kommissionen ifrågasatte inte att MS tar till åtgärder för att förhindra olyckor och även utifrån den politiska dimensionen. Men de måste säkerställa att åtgärderna efter en olycka är proportionerliga och i linje med EU-regelverket. Det finns andra sätt att hantera problemet utan att underminera EU-regelverket, men de förstår att frågan känslig.

ERA inflikade att RU måste inkludera processer för att tillse att kingpin är fastlåst, men vi måste tillse att reglerna är i linje med EU-reglerna och hålla denna viktiga länk öppen för kombitransporter.

ERA informerade att det kommer påbörjas en ny JNS-procedur för beräkning av sidovindar och påverkan på kombitransporter. Utfallet kan få påverkan på AMOC för tester före avfärd.

Ordförande informerade att man kommer att hålla beslutet på vänt i avvaktan på utfallet från JNS-proceduren.

Anm. Efter mötet ifrågasatte SE ordförandes val att avvakta med beslutet. Det har redan varit två JNS-procedurer efter Stora Bältbroolyckan, men DK vill ändå inte acceptera resultatet. Beslutet har medfört stora negativa konsekvenser för svenska järnvägstransporter till och från Europa, med överflytt av godstransporter från järnväg till väg. Huruvida frågan är politiskt känslig i DK är inte en faktor att beakta vid bedömning av regler i strid med EU-reglerna. Ordförande förstod vår frustration och undrade om vi kunde stödja ERA i diskussionerna med DK. SE aviserade att vi är tillgängliga om ERA önskar stöd.

6.14.5 Draft Commission Implementing Decision on national technical rules addressed to Austria – *presentation by the Commission [16/796-DV13EN01]*

Dokument

- *Item 14.5 - DV13EN01 - IA on national technical rules in AT*



Bakgrund

Artikel 13 i driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797 reglerar MS förutsättningar att ha nationella tekniska regler utöver TSD. Nationella regler som inte uppfyller angivna kriterier eller som unionsrätten gjort överflödiga genom harmonisering i TSD:er måste upphävas.

Enligt ERA-förordningen 2016/796 ska byrån kontrollera att utkast till nya nationella regler och befintliga nationella regler är förenliga med EU-regelverket. Om ERA och berörd MS inte kommer överens om en regel kan kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemstaten med en anmodan om att ändra eller upphäva regeln.

Österrike anmälde utkast för flera fordonskrav (t.ex. kompatibilitetskrav för axel och hjullast, krav på gångdynamik kopplat till rälsförhöjningsbrist, beräkning av termisk kapacitet, geometri för strömvtagare och upptryck etc.). ERA utfärdade en negativ bedömning eftersom reglerna redan omfattas av TSD, trots detta så antog ändå Österrike reglerna.

Kommissionens förslag till genomförandeakt anger att Österrike måste upphäva aktuella regler i artikel 1 samt förändra regeln i artikel 2. Transportstyrelsen delar kommissionens bedömning.

Handlingslinje

- 37 **SE kan** rösta ja till kommissionens förslag vid en kommande skriftlig omröstning.
- 38 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade förslaget till genomförandeakt i enlighet med bakgrundsbeskrivningen. De har haft diskussioner med AT i september, åtminstone två av reglerna är under upphävande, men så länge som kommissionen inte fått bekräftelse behåller man beslutet.

AT var förvånade att förslaget är med på agendan, deras förståelse var att dessa punkter skulle diskuteras ytterligare.

Kommissionen konstaterade att ERAs utlåtanden är över tre år gamla och att vi måste komma vidare.

6.15 Revision of ERA Fees and charges – presentation by the Agency

Dokument

- *Item 15 - Revision of ERA fees and charges*



Bakgrund

Artikel 10.3 i ERA:s avgiftsförordning⁸ föreskriver att det utifrån ska ske en revidering av förordning senast den 16 juni 2024 i syfte att gradvisa införa ytterligare fasta avgifter. Revideringen ska ske mot bakgrund av den information som byrån lagt fram i sina årsrapporter.

Handlingslinje

39 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA presenterade förslag till revideringar av avgiftsförordningen, se presentation.

Ändringarna innebär införande av fasta avgifter för registrering ny version eller variant av en fordonstyp (380€-480€), anmälan av ändringar av godkända fordon (3528€), godkännande av vagnar med område för användning i hela EU (25 200€). Nya tidsgränser för kostnadsunderlag från NSA och för ERA att utfärda fakturor. Möjliggöra för flexibla faktureringsmöjligheter med sökanden (t.ex. månadsvis fakturering, faktura på andra sätt än via OSS). Samt tekniska förändringar för att förenkla den finansiella processen.

En MS var särskilt intresserad av avgifter för registrering av fordon, de vill veta hur ERA tänker kring dessa avgifter. De var oroliga att det kan påverka MS möjlighet att själv sätta nivån för avgifter.

⁸ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/764 av den 2 maj 2018 om de avgifter som ska betalas till Europeiska unionens järnvägsbyrå och villkoren för deras betalning

Josef Doppalbauer svarade att vi diskuterat det mesta igår gällande EVR, avgifter för registrering ingår inte i förslaget. Men principerna att ERA ska ha full kostnadstäckning finns redan i direktivet och i avgiftsförordningen. Vi får återkomma till frågan om man antar EVR-förordningen. De förstår att avgifter inte tillämpas lika inom EU, vissa MS erbjuder tjänsten gratis. Tillämpning av avgifter för registrering är inte klart, men ERA har en lista på över avgifter på hemsidan, de kan så klart lägga till registrering i den listan.

ERA pekade på att förslaget till fast avgift är för registrering av typ i ERATV, inte EVR. Fasta avgifter förenklar faktureringen.

En stor MS undrade undrar om godkännandemyndigheten ska kontrollera registrering av typ i ERATV, räcker timmarna då? Vad är grunden för siffran?

Att NSA måste skicka kostnader inom 20 dagar är redan definierat i avtal med ERA, men de har även deadlines kopplat till interna processer. Det har hänt att de överskrider 20 dagar.

SE reagerade på kostnaden för godkännandet av en godsvagn för hela EU, 25 200€. När SE godkände en GE-vagn innan fjärde järnvägspaketet var tidsåtgången runt 20 timmar med en av timkostnad runt 150€. Den föreslagna kostnaden är nu nästan 10 gånger högre, så det har inte direkt blivit billigare.

I den lilla inbäddade bilden på sidan 6 i presentationen återfinns tidsåtgången för alla ärenden, men det är stor spridning i tidsåtgång. Har ERA inkluderat samtliga ärenden i beräkningen eller har man tagit bort extremvärden? Sedan förstår SE inte varför medel- och medianvärdet varierar i grafen, ett medel/medianvärde på en given datamängd borde rimligen vara en rät horisontell linje. Är det någon uppdelning utifrån år eller utifrån olika kategorier, förklara gärna detta.

ERA svarade att det utgått från faktiska data. Om se till nyttorna med fasta avgifter så ger det massiva vinster för fakturering, det tar tid som kostar. De vill nu gå i den riktningen allt eftersom det blir mer moget. Tiden man förbrukar i genomsnitt reflekteras av kostnaden. Förslagen representerar medeltal, men de har veckovis data. De håller med om att det är stora variationer, men de ser nyttor genom förenklad fakturering. Gällande fakturering från NSA så vill de hitta rätt tidsramar i förordningen för alla inblandade. På frågan från SE, bilden i presentationen är liten, de kan ge oss en större bild om vi önskar. Alla ärenden är inkluderade i beräkningen, även extremvärden. Gällande kostnaderna så går det inte jämföra med tidigare

situation eftersom det inte är samma saker som ingår. De är övertygade om att den fasta avgiften täcker kostnaden.

Ordföranden konstaterade att fasta avgifter är något som efterfrågats av sektorn för att ge förutsägbarhet. Om vi anser att något är felaktigt så kan vi diskutera detta, men förslagen är baserade på verkliga kostnader.

SE förstod att man har fasta avgifter för ärenden av samma typ. Men här är en stor spridning, det blir orättvist för sökande med enklare och mer välskrivna ansökningar. Att introducera en fast avgift i nuläget vore i realiteten orättvist. De som sköter sitt jobb får betala för de som inte gör det. Det går inte återopa att det blir lättare för alla, förslaget ger en skev fördelning.

Ordförande informerade att det kommer att vara en konsultation. Förutsägbarhet kanske är mer värt än helt rättvis fördelning.

Josef replikerade att även för godkännanden i enlighet med godkänd fordonstyp (CTT) är medianen under tre dagar, men de har fortfarande ärenden som kräver över 30 dagar. Internrevisionen har begärt att de tittar på de ärenden som kräver extra hög eller låg tidsåtgång. Förslaget är försvarbart utifrån de förenklingar som sker i den interna hanteringen.

ERA menade att de hittills har tillämpat en mjuk implementering, antalet ärenden som avslagits är lågt. Detta kommer dock att ändras, dåliga ansökningar kommer att avslås i högre utsträckning i och med införandet av fasta avgifter.

Kommissionen informerade att externremiss kommer att genomföras innan nästa RISC, sedan sker en presentation vid RISC i februari. Deadline för revidering är enligt förordningen 16 juni 2024, så den reviderade avgiftsförordningen kommer att behöva röstas via skriftlig omröstning mellan RISC-mötena för att hinna med innan deadline. Externremissen borde ske i år eller i början av nästa år, den pågår i en månad.

En stor MS ville veta vad som händer om NSA inte hinner skicka kostnadsräkning inom 20 dagar.

Ordförande menade att de vill tillse att ERA får betalt i rimligt tid. Alternativet är att man först skickar en faktura med ERAs kostnader, sedan en faktura med NSAs kostnader. EUs revisionsrätt har anmärkt att ERA inte överensstämmer med det ekonomiska ramverket, de måste hitta en lösning så att ERA kan uppfylla kraven. Men de förstår så klart att man måste ta hänsyn till oförutsedda händelser.

6.16 Task Force on Standard Inputs for Economic Analyses in rail – presentation by the Agency

Dokument

- *Item 16 - Standard inputs for economic analyses in rail*



Bakgrund

Genomgång och förklaring av förutsättningar och metoder för ERA:s modeller för genomförande av konsekvens- och kostnadsnyttoanalyser.

Handlingslinje

40 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

På grund av tidsbrist gick ERA väldigt raskt igenom presentationen om konsekvens- och kostnadsnyttoanalyser. De inledde med en tillbakablick över genomförda analyser, under åren 2020-2023. Enligt ERAs arbetsprogram så är det bara ca 1,5 årsarbetskraft planerat för konsekvensanalyser och utvärderingar, se presentation.

MS och sektorn efterfrågar flera kvantitativa konsekvensanalyser för ändringar, men analyserna är ofta utmanande att genomföra. Publikt tillgänglig data ofta är bristfällig eller otillförlitlig och breda enkäter är tidskrävande, med varierande svarsfrekvens och sällan statistiskt relevanta. Sekundära datakällor är ofta partiella, utdaterade eller med nationellt- eller företagsfokus, vilket leder till att de tvingas fylla luckor med otydliga eller vågade antaganden, använda otydliga modeller eller förlita sig på enkäter med få svarande. I de fall det finns robust data är de ofta proprietär eller svårtillgängliga efter avslutade projekt.

Inom andra områden arbetar man med fastställda listor med kostnader och referensvärden som grund för analyser ("Standard inputs for Economic Analyses"). Inom järnväg skulle dessa kunna vara EU-genomsnittliga kostnader (värden eller intervall) per enhet för specifika tillgångar, utrustning, verksamhet eller andra mätvärden. Främst inhämtat från litteratur men validerat av industrin. Regelbunden uppdatering, revidering och utökning efter behov eller tillgång till data.

ERA vill skapa en central samling med indikativa, men robusta, EU-referensvärden, för att frigöra tid till fokuserade riktade kortare enkäter och

för ökad transparens av modellerna bakom kostnadsnyttoberäkningarna, samt öka effektiviteten och tillgänglig tid för ekonomiska analyser.

Arbetet bedrivs inom “ESG Task Force on Standard Inputs for Economic Analyses” som hade kick-off den 10 oktober. Gruppen har en varierande och bred sammansättning från industrin, internationella organisationer, NSA och akademi. Publicering av en första lista med ”standard inputs” planeras till sommaren 2024.

Ordförande konstaterade att detta är ett viktigt arbete för att ERA och kommissionen ska kunna göra ordentliga analyser, vilket ofta efterfrågas av MS.

En stor MS höll med om att det är viktigt, men listan med 400-500 indikatorer måste minskas ner till en hanterbar mängd. De noterade även att det kan finnas sekretessfrågor att hantera.

ERA svarade att de avser att minska ner antalet till en fjärdedel. De har hört oron kring att vissa data är känsliga. Arbetsgruppen kommer att leverera en rekommendation om hur man skyddar data. Parametrar från litteratur är inte känsliga, men dessa måste istället valideras. ERA behöver inte exakta värden, snarare storleksordningar, magnituder och intervall.

6.17 Requests for non-application of TSI – possible questions to presentations uploaded on CIRCABC

Dokument

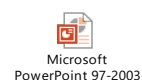
- *Item 17.- TSIs - list of non-applications (derogations) 16-11-23*



- *Item 17.1 - CRR RISC 100 Presentation Partial Non Application of TSI PRM*



- *Item 17.2 Presentaci | nNo.AplicacionETI Villada-Leon_v2_English version_final*



Bakgrund

Information från MS om undantagsansökningar från TSD.

Grunden för beslut om undantag från tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) utgörs av artikel 7 i direktiv 2016/797. De flesta

ansökningarna om undantag baseras på ekonomiska konsekvenser enligt i artikel 7.1c.

Handlingslinje

41 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Agendapunkten utgick på grund av tidsbrist.

6.18 Cooperation with international organisations:

6.18.1 OTIF latest developments – *presentation by OTIF*

Dokument

- *Item 20.1-OTIF Developments*



Bakgrund

Sedvanlig åiterrapportering om senaste utvecklingen inom OTIF (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail), se presentation.

Handlingslinje

42 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

OTIF presenterade kortfattat utvecklingen sedan förra RISC-mötet, bl.a. har JCGE skickat ett förslag om att flytta över regler från RID till UTP och TSD. NO har ratificerat ändringar av COTIF och bilagor från 12:e och 13:e generalförsamlingen. Ändringar av ATMF UR (gällande ECM) samt ändringar av UTP GEN-E och UTP GEN-G har trätt i kraft. Ändringar av Tillägg I till UTP TAF träder i kraft 1 januari 2024. Det pågår förberedelser inför 16:e CTE 12-13 juni 2024. Tjänsten som generalsekreterare för OTIF är utlyst med deadline 1 februari 2024, tillträde till tjänsten är 1 januari 2025.

6.19 A.O.B.

Dokument

- *Item 19.2 - EU Survey*



Bakgrund

Inga föränmällda övriga frågor.

Handlingslinje

43 **SE kan** notera informationen.

6.19.1 Hyperloop – update of MS contact list

Vad hände

Kommissionen nämnde att frågan gällde kontaktuppgifter i MS för Hyperloop, men de skulle återkomma via e-post.

6.19.2 System Pillar Roadmap

Ernst Kleine från systemspelaren inom ERJU informerade kort om en kommande enkät kring övergång till helt radiobaserad signalering. De har ett antal frågeställningar som de vill att MS besvarar. Det kommer att komma en enkät via mail, svar innan mars 2024, se presentation.

6.20 Next RISC meeting: 21-22 February 2024 (subject to meeting room availability).

Bakgrund

Information om nästa kommittémöte.

Handlingslinje

44 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Nästa RISC-möte är 21-22 februari 2024, det är ännu oklart om det blir hybridmöte eller helt digitalt. Kommissionen vet ännu inte hur budgeten ser ut för nästa år, men de vill försöka att hålla åtminstone en del av mötena fysiskt.

6.21 Items for information only

Dokument

- *Item for info - DV02EN23 - RISC Rolling plan - RISC100*



- *Item for info - DV04EN20 - State of play of the acts voted - RISC 100*



7. Bakgrund

RISC, som står för Railway Interoperability and Safety Committee, är en genomförandekommitté som utvecklar regler för driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet inom Europa samt regler med anknytning till behörighetsprövning för lokförare. Kommitténs ansvarsområde motsvaras av följande rättsakter.

- Förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå 2016/796,
- Driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797/EU,
- direktivet (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet och
- Lokförardirektivet 2007/59/EG

8. Konsekvensanalyser

8.1 Förslagets förenlighet med grundlagarna

Inga beslutspunkter kommer att avhandlas på mötet.

8.2 Gällande svenska regler i övrigt

Inga beslutspunkter kommer att avhandlas på mötet.

8.3 Budgetära konsekvenser

Inga beslutspunkter kommer att avhandlas på mötet.

9. Ärendeinformation

Dokumentbeteckning/KOM-nummer:

Ansvarig handläggare, departement/enhet, mobiltelefon:

Ansvarig på representationen, mobiltelefon:

Andra berörda departement:

Rådsformation:

Rådsarbetsgrupp:

Ansvarig kommissionär och generaldirektorat:

Ansvarigt EP-utskott:

Faktapromemoria (läggs i förekommande fall som bilaga till instruktionen):

Eventuella bilagor