



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Rapport möte nr 101 i kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) den 21 - 22 februari 2024

1. Aktuellt möte

Möte nr 101 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC).

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 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

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

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.

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.

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)

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

5. Påverkansarbete

Ej aktuellt.

6. Svenska ståndpunkter

6.1 Adoption of the agenda

Dokument

- RISC 101-Draft agenda_v3

Handlingslinje

- 1 **SE kan** acceptera agendan.

Vad hände

Ordförande öppnade mötet och hälsade välkommen. Agendan presenterades kortfattat. En medlemsstat efterlyste en uppdatering kring status för revidering av lokförardirektivet. Kommissionen svarade att de redan förutsett detta som en övrig punkt under morgondagen.

En medlemsstat poängterade vikten av att hålla sig till ordningen i den utskickade agendan, om agendapunkter flyttas kan medlemsstaten inte förlita sig på stöd från experter hemifrån. Kommissionen lovade att göra sitt bästa för att följa agendan.

6.2 Adoption of the minutes of the 100th meeting held on 21-22 November 2023

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

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 kan godkännas. I annat fall **kan SE** verka för att punkten bordläggs.
- 3 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Agendapunkten utgick, mötesanteckningar från RISC#100 godkänns vid nästa möte.

6.3 Draft elements list for future revisions of TSIs – presentation by the Commission and the Agency(P)

Dokument

- *Item 03 - EC request to ERA - Input compilation and first assessment_RISC101_clean_UPDATED*
- *Item 03 - EC request - Input compilation_RISC101_clean_UPDATED*



Bakgrund

Presentation från Europeiska järnvägsbyrån, ERA, och kommissionen av utkast till mandat för framtida TSD-revidering.

Innehållet i det nya mandatet utgår bl.a. från politiska prioriteringar, framtida utvecklingsområden identifierade i TSD2023, befintliga ändringsbegäranden (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 Europe's Rail "Standardisation and TSI Input Plan" (STIP).

Handlingslinje

- 4 **SE kan** framföra att fokus för revideringen bör vara FRMCS, ATO, DAC och regelförenklingar.
- 5 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen inledde med att informera att "mandat" formellt inte är en korrekt benämning, utan det rör sig om en förfrågan ("request") till ERA om att ta fram rekommendationer till revidering av TSD. De har mottagit flera kommentarer, vilka har sammanställts i ett Excelark utifrån område/TSD, se bilaga. Kommissionen har bedömt kommentarerna tillsammans med ERA och ERJU. Innehållet i presentationen återspeglar inte kommissionens åsikt, det är bara en första sammanställning. Det är inte heller ett åtagande från kommissionens sida att inkludera allt från presentationen i mandatet. Med

dessa friskrivningar presenterades sedan sammanställningen av kommentarer, se presentation.

Generellt så efterlyses tydliga beskrivningar av ämnesområdena, med tydliga mål och prioriteringar, åtföljda av kostnadsnyttoanalyser. Stabilitet i regelverket och en begränsad omfattning av revidering är något som önskas, samtidigt som man ser behovet av att inkludera innovationer. Vi måste också ta lärdom av erfarenheter från 2023-revideringen. ”Mandatet” bör fokusera på output från STIP; FRMCS; DAC, ATO, CCS-modularitet. Fortsatt harmonisering av drift och borttagande av tekniska barriärer, skalbarhet och förenklingar.

TSD CCS

Kommissionen konstaterade att det inte är någon överraskning att FRMCS har högsta prioritet, men även DAC och ett stort stöd för ökad harmonisering. De noterar även ett stöd för ombordbaserad modularitet, vilket de är glada för. Det finns en oro kring kostnader för ERTMS, de är inte tillräckligt tydliga, de måste konkretisera förslagen för att vi ska kunna se vad som kan göras för att reducera kostnader. ATO GoA 3-4 är inte en omedelbar prioritet, men de vill ändå inkludera i TSD:n för att visa vägen på längre sikt och skapa förutsägbarhet för sektorn. Cybersäkerhet är något som CCS måste hantera.

Ytterligare kommentarer som de noterat är att de måste beakta kostnader och migreringsstrategier och fördjupa ekonomiska analyser. De arbetar redan med IM/RU för att analysera kostnader för ERTMS. En gemensam arkitektur för CCS kommer att integreras och reflekteras i TSD:n.

Baseline 3 (BL3) av ETCS är inte kompatibel med FRMCS. Vilket var ett tekniskt beslut av sektorn 2019. De ser nu ett behov av kompatibilitet och har kontakt med företag som försöker hitta lösningar, de måste se vad som föreslås innan de går vidare. Vi måste beakta alla driftskompatibilitetsproblem som kan uppstå med en temporär lösning. I dagsläget är det bara högre systemversioner som kan åka på lägre version av marksystemet. De undersöker möjlig kompatibilitet mellan tåg och fordon med lägre BL på mer avancerade marksystem, men det krävs ytterligare analys innan de törs säga att det är möjligt. Önskemål om förenklingar är känt sedan tidigare. Frågan om certifiering och godkännande är redan viktig,

men blir ännu viktigare om man behöver hantera en stor mängd fordonsgodkännanden för uppgradering till FRMCS.

En medlemsstat påtalade att dynamisk hantering av systemversioner kan förbättra hur ett marksystem och ett fordon kan interagera. Att acceptera lägre systemversioner, genom att anpassa meddelandet till lägre systemversioner, skulle förenkla implementering och genomförande. Även vad det gäller att kunna nyttja redan genomförda investeringar.

En medlemsstat efterlyser ett bättre samarbete mellan aktörer för mark och ombord för att lösa incidenter och problem. Aktörer måste dela data för att undvika stopp och problem. Men de saknar lagstöd för att kräva in data från Juridical Recording Unit, JRU, - en motsvarighet till "svarta låda" inom flyget - och konfigureringsdata, t.ex. typ av DMI, Euroradio. De kan inte tvinga någon till datadelning och Subset för "online data sharing" finns inte på plats. IM kan lägga till icke-diskriminerande krav i JNB, men de kan inte tvinga RU att dela data. De vill se en europeisk lösning för delning av data, konfiguration, information och JRU-data.

Ordföranden konstaterade att detta är en stor och viktigt fråga, liknande frågan om CSM ASLP, fast för teknisk data. Detta är något som de gärna ser vidare på. Det är viktiga frågor, de ska se hur de kan strukturera diskussionen kring detta område tydligare.

Kommissionen konstaterade att delande av data är en fråga som går igen inom många områden, frågan går bortom enbart CCS. Dynamisk versionshantering är något de tittar på för att se hur detta kan implementeras. De är inte säkra på att detta kommer att implementeras, man måste först identifiera utmaningar kopplade till detta. Presentationen är bara reflektioner utifrån kommentarerna, men som sagt inte ett åtagande från kommissionen i nuläget. MS kommer dock att få en tidsplan för mandat och innehåll.

TSD OPE

Allmänt verkar det finns stöd för fortsatt arbete kring DAC, ATO GOA 1-2 och harmonisering av driftsregler för ERTMS. Även behov av att hantera kompetensstyrning för personal med säkerhetskritiska/säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter och harmonisering av kanaler för utbyte av realtidsdata.

Vidare finns ytterligare kommentarer kring harmonisering av processen för linjeboken baserad på RINF, tillsyn/övervakning av överensstämmelse med TSD OPE, gemensam databas för IM/RUs driftsregler, ny procedur efter siktkörning och behov av att likrikta Tillägg D1 med ERATV och RINF.

En stor medlemsstat undrade om frågan om kompetensstyrning verkligen hör hemma i TSD. Den verkar passa bättre i CSM SMS eller i en separat CSM. Det är inte en fråga för TSD OPE och TSD-mandatet.

Ordföranden hänvisade till kommande diskussion om mandatet för CSM och menade att det finns gränssnitt som måste hanteras, men han höll med om att området verkar höra hemma i CSM.

TSD NOI

Det finns ett erkännande av vikten av arbete med vibrationer och batteridrift och nya energikällor, men förslaget är att senarelägga arbetet. De har fått motstridig feedback kring bullergränser för parkerade tåg.

Vidare finns ytterligare kommentarer kring märkning av undantagna fordon, ”virtuell certifiering” av akustik och önskemål att förlänga införandet av KBB (kompositbromsblock) vid nordiskt vinterklimat tills det finns lämpliga bromsblock på plats.

TSD WAG

Stöd för DAC, men senareläggning av nya material och ”virtuell certifiering”. Ytterligare kommentarer bl.a. kring att utöka TSD:n till dragna specialfordon, minsta låskraft för trailers i ”pocket wagons”, utökning till 1520-nät.

TSD LOC&PAS

Det finns stöd för fortsatt arbete med DAC, EMC och gränssnitt mellan plattform och tåg. Blandade kommentarer kring utrustning för kör- och vilotider. Områden som bör skjutas upp är aktiv fjädring och boggistyrning, nya material, batteridrift och nya energikällor för framdrift, ”virtuell certifiering”, ATO GoA 3-4.

Ytterligare områden är förenkling av fordonsgodkännande (minskning av krav, likrikta dokumentkrav mellan ERA/NSA), underhåll och spårbarhet för reservdelar, minskade driftsrestriktioner, hållbarhet kopplat till

aerodynamik i tunnlar, enklare krav för konstruktionsändringar, gränssnitt fordon/FRMCS, linjära virvelströmsbromsar, standardiserat gränssnitt fordon/ETCS.

Ordförande konstaterade återigen att detta bara är en sammanställning av råkommentarerna, men det är inte alls säkert det finns konsensus för t.ex. ”virtuell certifiering”.

En deltagare motsatte sig användande av ordvalet "virtuell certifiering", vad sektorn efterfrågar är användandet simuleringar för att reducera kostnader för att ta fram verifikat, det har inget att göra med slutlig certifiering. Det liknar användandet av begreppet ”mandat” i stället för ”request”. Certifiering sker baserat på bevis, det pågår arbete med simulering för att underlätta framtagande av underlag. Ta hänsyn till detta i den slutliga texten.

Ordförande konstaterade att detta kommer att beskriva korrekt i mandatet.

En medlemsstat var tveksam till att ta bort alternativa energisystem, de anser att vi istället måste börja diskutera dessa frågor. De har redan projekt med vätgas. Vi måste harmonisera istället för att alla går sin egen väg.

Kommissionen höll med, men detta är bara en sammanställning av kommentarerna. En annan fråga som uppkommer när vi ska arbeta med underlaget för att revidera TSD är om eller när kraven blir obligatoriska eller frivilliga. Samma gäller för ATO GoA 3-4, det kan föras in i TSD men inte vara obligatoriska. Detta är en diskussion vi måste ha. Vi måste analysera vad som är möjligt att harmonisera i TSD, sedan lägga in kraven i TSD:n när de är mogna.

TSD PRM

Blandade kommentarer kring gränssnitt mellan tåg och plattform. Stöd för gemensamma kriterier och prioriteringar och ontologi som stöd för registret för anläggningstillgångar (“Inventory of Assets”, IoA). Ytterligare kommentarer kring definitionen av modernisering och ombyggnad av stationer, designkrav för tillgänglighet i passagerarvagnar, föremål i trappor, toaletter och ombytesmöjligheter på stationer.

En stor medlemsstat undrade om status för IoA eftersom det inte fungerar ännu.

ERA svarade att mjukvaran är testad och klar, men de sitter för tillfället fast i interna processer för övergång till molnet. Själva applikationen är klar, men den framtida IT-miljön är inte färdigställd. Troligen klart under året, men det är beroende av byråns IT-kapacitet för att tillhandahålla verktyget.

TSD ENE

Energibesparande åtgärder anses istället höra till fordonskategorin. Harmonisering av matningsspänning beror på utfall från kostnadsnyttoanalys och finansieringsmöjligheter.

En stor medlemsstat ville veta mer kring harmonisering av matningsspänning. Det krävs mera information än vad som finns här för att kunna bedöma om det ska med i TSD:n.

Kommissionen svarade att de kommer att förtydliga vad som avses och bakgrunden till förslaget. De förstår problemen att kommentera enbart utifrån en rubrik.

Ordföranden förtydligade att det rör sig om lågspänningssystem, där det kan finnas en vits att gå ifrån t.ex. 1500V, men att det krävs en kostnadsnyttoanalys.

TSD SRT

Kommissionen hade inte listat några prioriteringar, men det har inkommit kommentarer bl.a. kring definition av modernisering och ombyggnad av tunnlar, användning av batterier för drift i tunnlar, ta hänsyn till IM-dokument vid EG-kontrollförfarandet, placering av gångvägar i tunnlar.

Digitalisering

Övergripande stöd för tvärgående cybersäkerhetskrav från existerande lagstiftning, ev. kompletterade med järnvägsspecifika krav. Sammankoppling av register baserad på ERAs ontologi för att automatisera processer och användning av ontologin för att harmonisera mellan TSD:er och CSM:er.

Blandad återkoppling kring hantering av säkerhetsrelaterade realtidsinformation. Utvärdering av fullständighet av processen för ruttkompatibilitet, sömlös integration av ruttplanering och biljettsystem mellan trafikslag.

I tillägg till de generella kommentarerna i presentationen konstaterade ordföranden att TSD:erna har blivit långa och komplexa dokument, det finns ett behov av att se över kvaliteten på texter. För direkt tillämpliga driftskrav borde det vara möjligt att ta kraven direkt från TSD OPE och göra till driftsregler.

Tidsplan

Ordföranden bedömer att det är mera realistiskt med ett första utkast efter påsk, sedan ett expertgruppsmöte mitten av april. Sedan mera diskussioner med medlemsstaterna och intressenter, samt ytterligare expertgrupp i maj. Ett slutligt utkast i början av juni som presenteras vid RISC-mötet 21 juni.

Kommissionen informerade att det inom ERJU finns STIP ("Standardisation and TSI Input Plan"), ett dokument som sammanställer output till TSD, EN-standard eller andra dokument. För många av frågorna kring CCS pågår arbete inom ERJU för att leverera rekommendationer. Det är ingen tillfällighet att de försöker koordinera tidsplanerna. De har mottagit över 1000 kommentarer på STIP, vilket försenar själva förslaget, men även att säkerställa koordinering mellan tidplanerna.

Oaktat STIP eller mandatet, så finns det delar som redan är listade som framtida utveckling i TSD, samt FRMCS och DAC. De förväntar sig att ERA arbetar vidare med dessa oavsett.

En deltagare återkopplade till ordförandes kommentar och stöttade behovet av att TSD behöver vara tydliga och tillgängliga för läsarna. De bidrar gärna med input från NSA och via experter i ERJU. Ministeriet deltar i ERJU och i arbetet med STIP. Det är bra att dra lärdomar från TSD2023-arbetet, för att kunna undvika förvirring från förra processen.

En stor medlemsstat ser fram emot mer detaljerade beskrivningar, det är svårt att ta ställning till innehållet när det bara är på rubriknivå. De håller med tidigare talare om att fokusera på otydligheter i TSD-revideringen och andra revideringar som kan vara bekymmersamma även för implementering. Gällande implementering så måste alla aktörer ges tillräcklig tid för att se till att det funkar operationellt. Det är även viktigt att ta in feedback från förra processen innan man inleder en ny. TSD:erna är långa och komplicerade texter för experter, som i sin tur behöver stöd av experter. Det är viktigt att förenkla och göra så att TSD kan förstås och implementeras operationellt.

Vad gäller för den delegerade akt från 2017⁶ som anger innehållet i TSD, kommer den att ersättas?

Ordförande svarade att de överväger om den delegerade akten ska ersättas eller tas bort. Det beror på innehållet i förfrågan. Om innehållet inte omfattas av ursprungsakten så måste den revideras, t.ex. cybersäkerhet, ERTMS och ställverk. Det finns på kommissionens radar, men det finns inget beslut ännu. Det påverkar även tidsplanen.

En stor medlemsstat instämde med tidigare talare. Detta är bara en första lista med områden och idéer. Vad som inte nämndes är att sektorn behöver stabilitet å ena sidan och ny input å andra sidan. Detta måste beaktas.

Ordförande svarade att de är i konstanta diskussioner med sektorn om detta. De diskuterade nyligen med UNIFE, som efterlyser stabilitet, varför de deltar och driver arbetet kring FRMCS, satellitpositionering, DAC etc. Vi måste hitta ett sätt att hantera processen, det går inte att helt frysa TSD. De hoppas kunna ha en djupare diskussion om vad som ska ändras, hur och när. Att lägga in saker i TSD betyder inte att kraven måste bli obligatoriska direkt, t.ex. satellitpositionering och ATO GoA3-4. Dels krävs det för att kunna inkludera nya delar utan att hindra framtida driftskompatibilitet, men även kopplat till certifiering och godkännande. De måste se hur man kan lägga in krav i TSD utan att det skapar ändlöst arbete för NoBo, utan bara ha saker som tillför värde.

SE tackade för presentationen och instämde med tidigare talare gällande svårigheterna att förstå vad som faktiskt föreslås utifrån rubriknivåer, vi avvaktar ett mera detaljerat förslag innan vi kommer med synpunkter. Självklart så stöder vi det viktiga arbetet med FRMCS, DAC, och driftsregler för ATO GoA 1-2. Behovet av att förenkla TSD är något som vi instämmer i, vilket även gäller för den kommande TSD Telematik som vi senare ska diskuteras.

⁶ Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/1474 av den 8 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 vad gäller särskilda mål för utarbetande, antagande och översyn av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

6.4 TSI and unique authorisation for (military) escort vehicles to freight trains – presentation by the Commission and the Agency(P)

Dokument

- *Item 04 - Authorization military escort coaches_v2*



Bakgrund

Anm. Inget underlag har skickats ut inför RISC-mötet, det bifogade förslaget skickades ut inför möte med ERA:s arbetsgrupp för revidering av TSD (TSI's WP) den 1 februari.

Utifrån det oroliga omvärldsläget i Europa har efterfrågan på militära järnvägstransporter ökat. Militära eskortpassagerarvagnar ("military escort coaches") är personvagnar avsedda att integreras i tåg tillsammans med militära godstransporter. Dessa vagnar behöver även kunna användas gränsöverskridande. Kraven på militära eskortvagnar skiljer sig från vanliga personvagnar och de uppfyller inte alla krav i TSD LOC&PAS. För att underlätta godkännande och undvika fördröjningar kopplade till undantagsprocesser föreslås att militära eskortpassagerarvagnar arbetas in som en egen underkategori av passagerarvagnar i TSD LOC&PAS.

Skillnaden består främst i att dessa militära eskortpassagerarvagnar är integrerade i godståg, vilket innebär att många funktioner som finns på personvagnar passagerartåg inte fungerar, exempelvis kommunikation och nödbromsöverbrygning och liknande, på grund av avsaknad av tekniska gränssnitt.

Förslaget består förenklat av tre delar i TSD LOC&PAS:

- En ny kategori av fordon införs i TSD LOC&PAS.
- Krav i kapitel som ska tillämpas för denna kategori ändras i TSD LOC&PAS
- Ytterligare krav i kapitel 7 som ska ställas på denna kategori i samband med unique authorisation.

TS har haft en inledande dialog med Försvarsmakten för att utröna deras behov och syn på förslaget. De är positiva till att det införs en specialreglering av passagerarvagnar för militära ändamål i TSD, men de ser att förslaget är för snävt formulerat för deras transportbehov.

Definitionen av militär personal samt att användningen avgränsas till godståg utgör en begränsning. Begreppet ”militär personal” begränsar genast tanken till soldater i allmänhet. Det är nära till hands att frestas att tro att närvaron av militär vaktpersonal ombord på godståg är tillräckligt, men så är inte fallet. Militära transporter är mer krävande och komplexare, definitionsmässigt.

Det är nämligen inte enbart tågsammansättningen som är avgörande utan även syftet. I dess enklaste form så kan det röra sig om ett militärtåg enbart med soldater som skall fraktas mellan punkt A och punkt B. De är inte gods och de är heller inte betalande passagerare och ingen utomstående kan heller lösa en biljett och medfölja transporten. Således är det heller inget tåg för personbefordran eller resandetåg. Krigsplaceringar omfattar idag såväl militär som civil personal i olika förbandssammansättningar. De civila utgörs t.ex. av tekniker eller specialister (som inte inryms i begreppet militär profession där expertkunskaper i utövande av militärt våld inbegrips). Men dessa ”civilister” utgör genom anställning eller kontraktering ett vitalt understöd eller en förutsättning för utövande av just militärt våld. Teoretiskt skulle en transport kunna bestå av prototypmateriel med hög exklusivitet och sekretess men inte ingå i något förband samtidigt som endast anställda civilister med unik kompetens att manövrera fordonen medföljer.

Exempel på förbandstransporter är; tåg där militär materiel åtföljs av personal redo för omedelbart insättande och som samtidigt utgör skydds- och eskortstyrka av militär materiel; eller militär materiel som åtföljs av enbart skydds- och eskortstyrka; eller utländsk militär materiel som åtföljs av nationell skydds- och eskortstyrka och utländsk personal för manövrering av militär materiel. Det kan även röra sig om transport av enbart farligt gods med militärt syfte; specialdrivmedel till militärt stridsflyg, ammunition etcetera som kräver närvaro av specialister ombord på transporten ur ett säkerhets- och skydds syfte. Slutligen ser de gärna att hastigheten 140km/h ökas till 160km/h.

TS föreslår att begreppet ”military escort coach” byts till ”military purpose coach” för att inte begränsa användningen av vagnarna redan i definitionen. Definitionen av begreppet behöver även skrivas om utifrån den åsyftade användningen, alltså inte enbart i kombination med militärt gods, utan även renodlade sammansättningar av personvagnar för militära ändamål.

Begreppet militär personal behöver beskrivas så att det framgår att det inte enbart avser kombattanter, utan även annan personal.

TS anser också att det vore lämpligare att personvagnar för militära ändamål utgör en underkategori till specialfordon snarare än att vara en underkategori av passagerarvagn. På detta vis behöver inte krav kopplade till passagerare tillämpas, men ändå utformas för militär personaltransport.

Slutligen anser TS att det vore lämpligt att även komplettera bestämmelserna gällande utökning av ett fordons område för användning ("extension of area of use") så att äldre passagerarvagnar kan godkännas som personvagnar för militära syften med motsvarande kravlättnader för bruk inom hela EU.

Handlingslinje

- 6 **SE kan** föreslå att begreppet "military escort coach" byts till "military purpose coach".
- 7 **SE kan** framföra att definitionen av begreppet behöver skrivas om utifrån den åsyftade användningen, alltså inte enbart i kombination med militärt gods, utan även renodlade sammansättningar av personvagnar för militära ändamål. Begreppet militär personal behöver beskrivas så att det framgår att det inte enbart avser kombattanter, utan även annan personal.
- 8 **SE kan** framföra att det vore lämpligare att personvagnar för militära ändamål utgör en underkategori till specialfordon snarare än att vara en underkategori av passagerarvagn.
- 9 **SE kan** framföra att det vore lämpligt att även komplettera bestämmelserna gällande utökning av ett fordons område ("extension of area of use") så att äldre passagerarvagnar kan godkännas som personvagnar för militära syften med motsvarande kravlättnader för bruk inom hela EU.
- 10 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Anm. det har skett stora förändringar av förslaget sedan möte med ERA:s arbetsgrupp för revidering av TSD (TSI's WP) den 1 februari.

Kommissionen presenterade förslaget till ändringar av TSD för vagnar för militära ändamål. De benämns inte längre "military escort coaches" utan man har istället bytt benämning till "Personell transport units", se presentation.

Motiven till ändringen är i stort sett de samma som tidigare, behov av

- att flytta militär utrustning och individer som eskorterar utrustningen över gränserna i Europa,
- att integrera enheter som transporterar individer som inte är passagerare (personal), som eskortenheter i godståg i normal drift (ingen specialtransport),
- flexibel tågsammansättning,
- förutsägbara och harmoniserade regler för att säkerställa snabbt godkännande,
- att undvika nationella processer som undantag från TSD och bedömningar av nationella regler när användningsområdet omfattar fler medlemsstater.

Speciellt för fordonen är att bl.a. att de inte är anslutna till kommunikationssystemet eller tågets strömförsörjning, de har autonom strömförsörjning i enheten, individer ombord är inte passagerare och TSD PRM gäller inte för personalen i dessa enheter.

Villkor för att kunna omfattas av godkännandet som ”personaltransportvagn” är STH 140km/h, STAX 22,5 ton, vagnar med brandklass B måste ha hel skiljevägg, vagnarna ska vara utrustade med hjälpmedel för självräddning enligt p7.4.1 i TSD SRT, överensstämma med krav på tågdetektering i gränssnittsdokumentet och specialfall i TSD CCS samt uppfylla vissa gränsvärden för EMC och interferens. Det kan krävas vissa tillkommande rutiner kopplat till tågdetektering.

ERA ska leverera en rekommendation i slutet av februari. Kommissionen arbetar med förslaget till mitten av april, därefter fyra veckors externremiss (”public consultation”). Kommissionen avser att rösta om förslaget vid RISC-mötet i juni.

En stor medlemsstat känner till att järnväg har en viktig roll i transporter av krigsmateriel och ammunition och de stödjer syftet. Men det finns tekniska delar i förslaget som är komplicerade. Därför kommer det att ta några veckor att analysera förslaget och diskutera med experterna.

En annan stor medlemsstat stödjer syftet, men betonar att de vill se ett godkännande med så få restriktioner som möjligt. De vet inte riktigt vad som står i UIC 550-3:2005, de har nationella regler kopplade till tågdetektering. De kan därför inte ge ett slutligt svar. De vet inte heller hur relevanta alla

delar är, t.ex. delen om att IM ska definiera vilka rutter fordonen kan gå. De funderar även om det finns behov av att ändra andra TSD än LOC&PAS, t.ex. TSD OPE.

SE tackade för presentationen och betonade att vi stödjer syftet och förstår brådskan med förslaget. Vi tycker att "personell transport units" är en bättre benämning än tidigare "military escort coaches". Dock så anser vi att det är för begränsande att vagnarna måste ingå i ett godståg. Samma vagnar måste kunna användas i en tågsammansättning enbart bestående av sådana personaltransportvagnar. Vi behöver titta närmare på definitionen av vilka som omfattas av personal, det är viktigt att det inte bara är uniformerad personal eller kombattanter, utan även civila i olika roller.

Vi har diskuterat internt om det vore lämpligare om vagnarna var en underkategori till specialfordon istället för passagerarvagnar, för att undvika krav kopplade till passagerare. Är detta något ni har funderat över?

Sedan kan det finnas ett behov av att se över bestämmelserna kring utökning av ett fordons område för användning så att det är möjligt att nyttja äldre befintliga vagnar som personaltransportvagnar.

Ordförande menade att de försökt få till förslag som är så breda som möjligt. Gällande kommentarerna om tågdetektering, så måste detta lösas globalt, men de ska titta på de enskilda förutsättningarna i aktuell medlemsstat.

ERA förklarade att de försöker få till att vagnarna kan bli godkända utan att genomgå alla nationella regler och alla möjliga tågdetekteringssystem i EU. Förslaget avser en vagn inom ett godståg. Genom att hänvisa till gränssnittsdokumentet och specialfall i TSD så täcks majoriteten av tågdetekteringssystemen inom EU. De kommer inte att täcka alla spårledning, men ca 70%. De vidgår att det kan förekomma några uteblivna detekteringar, men här pratar vi om specifika godståg. När man under driften upptäcker odetekterade vagnar, det är inga problem med induktiva slingor eller axelräknare, men enstaka axlar kan missas. Det händer även idag även för spårledning. Under drift kan man ha ytterligare tester, eller kontroller, för att se om problemet kommer från godståget eller tågdetekteringen. Det borde då finnas driftsregler som tillåter drift med vagnarna, detta måste organiseras mellan RU och IM.

Kommissionen pekade på att begränsningarna framgår av presentationen, de ser inget behov av att ändra övriga TSD.

En medlemsstat stödjer målet, men har även nationella regler för tågdetektering, de kan idag inte förutse effekter av förslaget. De kommer att hålla ögonen på detta.

SE önskade svar från kommissionen kring förslaget om använda sig av kategorin specialfordon?

Ordföranden svarade att målet är att göra så att fordonen så enkelt som möjligt kan gå i hela EU, han tror inte att specialfordon åstadkommer detta. Det är snarare så att sådana fordon oftast kräver specialtransporter.

Kommissionen vill ha en enkel lösning för godkännande, de nämner inte militär i förslaget, bara personaltransportfordon.

SE menade att det militära syftet borde vara det primära.

Ordförande menade att det kan finnas en bredare användning än bara militär, t.ex. även för brandmän.

ERA inflikade att när de analyserade förslaget funnit att det inte fanns behov av att begränsa till militär användning, även brandmän, polis, annan personal vid naturkatastrofer eller personal från IM/RU. De vill utöka ”unique authorisation” för personaltransportvagnar som inkluderas i godståg. Det gäller inte för passagerartåg, bara om vagnarna inkluderas i ett godståg.

SE undrade om det fortsatt är att betrakta som ett godståg om det är ett tåg enbart bestående av dessa vagnar? Och vilket säkerhetsintyg krävs för att köra tåget, gods eller passagerare?

En medlemsstat undrade kring samordning med NATO-krav, där det finns bestämmelser kring detta.

Ordförande bad oss skicka ev. ytterligare kommentarer.

6.5 Implementation of the 2023 TSI package: notification of projects at an advanced stage, registers updating, national implementation plans, deadlines – presentation by the Commission(P)

Dokument

- *Item 05 - Implementation of the 2023 TSI package_RISC101_clean*



Bakgrund

Presentation från kommissionen utifrån TSD2023-paketet och behov att anmäla långt framskridna projekt och nationella genomförandeplaner etc.

Handlingslinje

11 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från kommissionen utifrån TSD2023-paketet och behov att anmäla långt framskridna projekt, nationella genomförandeplaner, regler för öppna punkter och specialfall etc. Presentationen innehåller en sammanställning av olika deadlines från TSD, se presentation.

En stor medlemsstat menade att man inte behöver skicka en lista med långt framskridna projekt för TSD OPE. Kommissionen konstaterade att det stämmer, det gäller endast för strukturella delsystem, ett förbiseende av dem.

En stor medlemsstat undrade över sida 11 i presentationen, sista punkten om att skicka in uppgifter om existerande fordonstyper till ERATV. De kan inte återfinna kravet i lagtexten, varifrån kommer kravet?

Kommissionen svarade att det saknas övergångsregler för ERATV, det är inte möjligt att registrera parametrar i ERATV förrän tidigast 1 april 2024. Frågan som återstår är för vilka godkännanden de nya parametrarna krävs. Eftersom uppgifterna krävs för ruttkompatibilitetskontrollen så krävs de för alla fordon, inklusive existerande fordon. Det finns inte ett explicit krav i texten, utan det följer utifrån en tolkning av texten i TSD OPE. Fordonsinnehavaren måste uppdatera värdet, hur det implementeras måste de se över för existerande typer, dessa måste också överensstämna.

En medlemsstat hade tre frågor. Gällande förklaringen av ERTAV, för existerande fordonstyper. Vad gäller för fordon som aldrig godkänts enligt nya processen? t.ex. RIC-fordon?

För TSD NOI och tystare stråk, förstår att kravet härstammar från den ursprungliga texten. Har kommissionen fått anmälan eller krävs en uppdatering?

Slutligen efterlyser de en bilateral diskussion om omfattningen för nationella regler gällande CCS och implementeringen. Är det möjligt att en medlemsstat kan göra NIP bindande för IM? Det är en viktig fråga, de vill veta om de kan gå vidare med den nationella regeln.

ERA svarade på den första frågan att de antar att hen menar fordon innan fjärde järnvägspaketet. Det är ett existerande gap som diskuteras mellan ERA och kommissionen. Vid överflytt av fordon till EVR flyttas inte alla data över från NVR och de återfinns inte heller i ERATV. ERAs arbetshypotes är att man måste ha en "Pre 4th Railway Package Type" för att synliggöra tekniska egenskaper för användaren.

Ruttkompatibilitetskontrollen ska också göras utifrån tåg, inte enskilda fordon. De måste försöka se till hela kombinationer, inte en enskild typ. ERA kommer med en rekommendation för att hantera frågan.





Kommissionen lovade att återkomma med svar kring TSD NOI. För den tredje frågan, hur medlemsstaten kan instruera IM. medlemsstaten får, och bör göra det, på det format man finner lämpligt, via kontrakt eller legala instruktioner. Vad som krävs för NIP kan vara del av den legala instruktionen till IM. Andra saker som gäller andra delar är nationella regler och hanteras inom ramen för ERAs granskning. Hur och när man använder pengar kan vara en del av arrangemang, kontrakt eller legala akter.

Det blev en diskussion kring behovet av att anmäla långt framskridna projekt till kommissionen och skillnaden i undantagsprocessen där medlemsstaten har möjlighet att besluta om undantag och meddela kommissionen.

Även fortsatta diskussioner kring äldre fordonstyper i ERATV och önskemål om bilaterala diskussioner. ERA konstaterade att det finns ett gap. Men i framtiden när vi bara har EVR och ERATV så saknas många tekniska parametrar, vi måste gemensamt hitta en lösning för detta.

6.6 Non-paper presentation on TSI relating to the subsystem telematics – presentation by the Commission and the Agency(D)

Dokument

- *Item 06 - ST16EN03 - TSI Telematics – Act* 
- *Item 06 - ST16EN03 - TSI Telematics – Annex* 
- *Item 06 - TSI Telematics comments - Overview (07.02.2024) – 2* 
- *Item 06 - TSI Telematics (RISC 101)* 

Bakgrund

TSD TAF⁷ och TSD TAP⁸ reglerar formatet på digital kommunikation mellan olika järnvägsaktörer och mellan järnvägsaktörer och kunder. TSD TAF avser godstrafik medan TSD TAP avser persontrafik.

En revidering av båda dessa förordningar pågår i syfte bl.a. till att slå samman/likrikta TSD TAF och TSD TAP, inkludera realtidsdata enligt tågpassagerarförordningen, inkludera standarder för biljettsystem och stängning av öppna punkter m.m.

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

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

⁷ 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

⁸ 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

sektorn, mekanismer för att genomdriva regleringen och anpassa och stärka rapporteringen på nationell nivå.

Det första utkastet innehöll en rad tveksamma förslag för att genomdriva och övervaka implementering av lagstiftningen (sanktioner/böter, nya roller hos medlemsstaten och klagomålshantering etc.). Av dessa återstår nu endast att ERA ska kontrollera nya eller ombyggda IT-systems överensstämmelse med specifikationerna ("**Compliance Assessment**"), vilket så långt som möjligt ska ske automatiserat.

Det senaste utkastet innehåller en stor mängd ändringar. Transportstyrelsen har därför inte hunnit göra någon fullständig analys av förslaget. Ett generellt påpekande är att det nya förslaget är redaktionellt oöverskådligt, dispositionen av innehåll mellan regelakten och dess bilaga oklar och ologisk, proportionerna avseende skäl och artiklar framstår som obalanserade, särskilt jämfört med de tidigare TSD:ernas (TAF och TAP) uppställning. I det nuvarande förslaget uppgår skälen till 43 stycken och 23 artiklar jämfört med t.ex. TSD TAP som har 10 skäl och 8 artiklar. Från språklig synvinkel leder kompositionen till att innehållet är svårgripbart och otympligt.

Vad gäller förordningens tillämpningsområde har man i nuvarande lydelse uteslutit gränsöverskridande trafik både till och från gränsstationer i EU, vilket framstår som icke-överensstämmande med reglernas syfte, i alla fall för inkommande trafik.

Vad gäller genomförandeplaner och deadlines är förslaget fortfarande inte tillräckligt stabilt för att fästa någon större vikt vid de föreslagna datumen, 14 december 2025 för passagerartrafik och 13 december 2026 för godstrafik. Transportstyrelsen kommer att återkomma till bedömning av rimligheten i föreslagna tider när förslaget är stabilare.

Ett relativt omfattande rapportåtagande för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, gällande deras genomförandeplaner har tagits med. Syftet med denna rapportering är att ge ERA underlag för övervakning och tillsyn av takten och omfattningen av utvecklingen gällande genomförandet av förordningens krav. Transportstyrelsen har inte mottagit några invändningar från branschen mot detta.

Bilagan till rättsakten har sedan förra kommittémötet i november 2023 genomgått omfattande kompletteringar och ändringar. I bilagan har man

slagit samman bilagorna till de tidigare telematik-TSD:erna (TAF/TAP) 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 fortsatt 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 noterar igen att strukturen i bilagan avviker från strukturen för övriga TSD:er, vilket redan påpekades vid förra kommittémötet. Även fördelningen mellan rättsakten och bilagan skiljer sig. Krav riktade till medlemsstaten och aktörer som avser ansvar, roller och funktioner bör enligt Transportstyrelsen ligga i akten medan krav på själva genomförandet och implementering i sin tur bör hanteras i bilagens kapitel 7. Transportstyrelsen ser ingen anledning till att avvika från den vedertagna uppdelningen och strukturen med sju kapitel i bilagan.

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. Denna standard ska nu ersättas med CEN-standard **NeTEx** ("Network Timetable Exchange"). Sektorn menar att det är enkelt att översätta mellan EDIFACT och NeTEx-formaten och föreslår att båda standarderna kvarstår som möjlighet. Transportstyrelsen har ingen uppfattning i frågan.

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 tågbookning. Transportstyrelsen delar sektorns uppfattning att OSDM bör inkluderas i förslaget. Den svenska, och även hos andra medlemsstater rådande, ståndpunkten är att branschens system väl kan inrymmas inom TSD:en och också i hög grad motsvarar de krav som TSD:en ställer. I förslagets bilaga återfinns emellertid nu en försiktig

skrivning som antyder att OSDM skulle kunna anammas genom att det omfattas av ett av ERA:s tekniska dokument. Ett sådant tekniskt dokument har den rättsliga egenskapen att den jämsätter det med en förordningsbestämmelse. Transportstyrelsen ser positivt på detta, men det bör ställas krav på tydligare framställning i texten för att undanröja tvivel.

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

Sammantaget innehåller förslaget, trots ett nytt grepp och att man undanröjt de tidigare mycket tveksamma förslagen för att genomdriva lagstiftningen, fortfarande en mängd legala, organisatoriska och formella uppslag, utöver de tekniska ändringarna, som behöver diskuteras och förtydligas ytterligare. Utifrån dessa aspekter verkar kommissionens komprimerade tidsplan med ambition att rösta om rättsakten vid RISC-mötet i juni 2024 väldigt optimistisk.

Handlingslinje

- 12 **SE kan** framföra utifrån den korta granskningstiden och de många ändringarna i förslaget att vi inte hunnit göra någon fullständig analys, vi förbehåller oss rätten att återkomma senare med skriftliga kommentarer.
- 13 **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.
- 14 **SE kan** återigen framföra att OSDM-standarderna ska refereras till för biljetthantering, eller åtminstone att regelverket utformas så att användande av OSDM inte omöjliggörs.
- 15 **SE kan** utifrån diskussionen framföra övriga observationer enligt bakgrundsbeskrivningen.
- 16 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen gick igenom sin överblickspresentation, bl.a. beskrivs scopets tre pelare; kapacitet, gods och biljetthantering. Därefter beskrivs vilka intressenter som är aktuella utifrån verksamhetsområden; ansvariga för järnvägsnätet (*infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer*), ansvariga för verksamhet på nätet (*järnvägsföretag, operatörer som utför växling och intermodala operatörer*) och slutligen de som ingår inom järnvägsbiljetthanteringen för järnvägstransporter (*distributörer, utfärdare och återförsäljare*). Kommissionens förhoppning är fortsatt att röstning ska ske vid RISC i 25-26 juni.

Kommissionen har via RISC- och expertgruppsmöten och externremissen mottagit en mängd kommentarer som resulterat i flera ändringar. Presentationen innehåller även en sammanställning av de huvudsakliga kommentarerna per artikel, samt kommissionens syn på saken och föreslagen väg framåt, se presentation.

En medlemsstat saknar transportföretag ("carrier") i listan bland distributörer, utfärdare och återförsäljare i tillämpningsområdet.

En medlemsstat undrar gällande tidsplanen när kommissionen avser att ha diskussioner med experter, RISC är fel forum för att diskutera innehållet i bilaga B.5 och B13.

En medlemsstat framförde att de principiellt är positiva till texten, en bra utveckling som ger tydliga resultat för passagerare, särskilt kring biljetthantering. Vi måste få på plats regelverket snabbt för att kunna få till överflytten till järnväg. De instämde med tidigare medlemsstater om behovet av diskussion med experterna, de har inte längre tillräcklig insyn i arbetet. De efterlyser en mera koordinerad procedur som kan ge ett resultat baserat på konsensus. De ser problem med rollen för stationsförvaltare, de har stationsförvaltare som inte är IM och problem med referensen till SERA-direktivet och IM. Bara plattformar på stationen omfattas. Koordineringen som efterlyses gällande tidtabeller å ena sidan och passagerarinformation å andra sidan, det är viktigt att förtydliga roller och ansvar. I texten gällande samordning på stationer, nämns att det måste finnas koordinering, men inget ansvar för att samarbeta. Om de inte svarar så skapas ett gap, det måste skapas ett ansvar för den andra parten om att de måste svara upp på en förfrågan om koordinering.

En medlemsstat instämde med tidigare medlemsstat om kommunikationsprocessen, och även liknande kommentarer om stationsförvaltare. De har skickat skriftliga kommentarer, även om krav på tågsammansättning.

En medlemsstat menade att det måste vara tydligare kring intressenterna, vilka som täcks av tillämpningsområdet. Gällande definitionen av "telematics stakeholder"; om alla intressenter ska tillämpa och dela information, det är inte helt tydligt i definitionen. Det är klart att aktörer som inte täcks av direktivet inte ska omfattas, men vilket direktiv pratar vi om? Det finns även referenser till SERA-direktivet, omfattningen måste vara tydlig.

En stor medlemsstat stödjer målen med revideringen av TSD:n, de kommer att lägga fokus på att förslaget är tillräckligt progressivt i förhållande till vad som ska uppnås. De tackar kommissionen för svaren på kommentarerna, men menade samtidigt att man inte haft tillräckligt med tid för att bereda internt. De återkommer med skriftliga kommentarer. De betonade vikten av tillräckliga tidsramar för att kunna granska förslaget. Gällande artikel 2, så finns oklarheter kring tillämpningsområdet. De har därför en negativ granskningsreservation gällande tillämpningsområdet för TSD:n.

En annan stor medlemsstat tackade för ändringarna och borttagande av delar om genomdrivande. Som tidigare talare anser de att det är driftskompatibilitetsdirektivets tillämpningsområde som ska beaktas. Det saknas möten mellan experter, de har uppmanat kommissionen att anordna sådana möten. De reserverad sig rätten att återkomma med skriftliga kommentarer efter mötet.

SE framförde att vi har en liknande inställning som tidigare medlemsstat, det var alldeles för kort tid att granska förslaget och skicka kommentarer kring detta viktiga förslag. Ge oss möjligheten att göra ett bra jobb. SE hänvisade tillbaka till den tidigare diskussionen om TSD-mandatet och behovet av att förenkla regler. Nuvarande TSD TAP och TSD TAF har 8-9 artiklar och 10 skäl, nuvarande förslag har 43 skäl och 27 artiklar är alldeles för komplicerat! Akten borde ange tillämpningsområdet, hänvisa till bilagan för definitionen av systemet, ange ev. krav riktade till medlemsstaterna och ERA och sedan ikraftträdande, det borde räcka. Nu finns en massa andra onödiga artiklar däremellan. Förslaget borde renodlas och bilagan borde följa den vanliga strukturen för TSD med sju kapitel.

Ordförande svarade att sedan de stora diskussionerna i slutet av året har det skett stora förändringar, vilka har tagit tid att sammanställa. Det har även varit många bilaterala diskussioner med medlemsstaterna, det är medlemsstaten som röstar i RISC, så därför räcker inte bara diskussioner med sektorn. De ger oss två ytterligare veckor att inkomma med kommentarer. Det kommer även att vara ett expertgruppsmöte innan nästa RISC. Gällande tillämpningsområdet och aktörer, så har de hört och förstått. De har försökt matcha tillämpningsområdet för driftskompatibilitetsdirektivet, det är målet och vad de förväntas att göra.

Kommissionen svarade att vi kommer att titta djupare på senare. Tre processer ryms i omfattningen. Listan med aktörer i presentationen är inte en uttömmande lista, den har utvecklats inom ERA WP. Så fort du är en aktör i transportkedjan, utifrån kriterierna i TSD:n, så borde du kunna ta emot och bidra till informationsflödet. Därför man skriver alla aktörer i transportkedjan, det öppnar upp för att inkludera alla inblandade. Men om något saknas så kan de inkludera, de kommer att titta på kommentarerna. Den ansvariga är järnvägsföretaget, eller en annan aktör som är distributör, utfärdare eller återförsäljare

Minsta anslutningstid definieras av stationsförvaltaren. Det är de som känner till tider för att ansluta mellan olika plattformar. De har noterat det saknade kravet: att samarbeta, det kommer att hanteras.

En medlemsstat noterade att vi pratar om operatörer inom driftskompatibilitetsdirektivet. Där finns vissa aktörer nämnda, men alla nämns inom järnvägssäkerhetsdirektivet och stationsförvaltare nämns inom SERA-direktivet. Transporter av farligt gods inkluderas. För överskådlighetens skull bör man kanske ta ett annat grepp, då en lista inte är ett effektivt verktyg, då det inte kan vara uttömmande eller heltäckande.

Ordförande menade att syftet är att täcka de aktörer som måste omfattas. Men vissa medlemsstater anser att dessa är utom scopet för direktivet. Vissa är inom scopet, men andra inte. Kommissionen begriper detta, men de får titta närmare på frågan för andra lösningar kan leda till att de blir en asymmetrisk ansvarsfördelning ansvar om det inte bli helt korrekt.

Gällande öppna data har de fått kommentarer om att inte göra data publikt tillgängligt, men det är det som är syftet. Enklaste sättet att få tillgång till data är genom öppna data. Det som är offentligt finansierat också bör vara offentligt tillgängligt. Det är trafikdata och biljettdata som ska vara tillgängliga, inte ett verktyg. Så att tjänsteleverantörerna kan sammanställa data för sina egna syften.

En medlemsstat ville ha ett förtydligande kring scopet för art. 4, gäller det även godstransporter? I så fall undrar de kring transporter för kärnkraft och militärtransporter, dessa kan vara känsliga.

Kommissionen svarade att dessa självklart måste beaktas.

SE menade att det finns gällande sekretessregler för känslig information i speciallagstiftning, så det behöver inte regleras särskilt här, det är redan omhändertaget, s.k. *Lex specialis*.

Ordförande menade att den generella policyn är att data ska vara tillgängligt, men de håller med om att kärnkraft och militära transporter inte ska vara offentliga. Vi är överens om policyn och texten ska avspegla detta.

Kommissionen anser att i förhållande till att många medlemsstater förespråkat OSDM så finns det öppningar via skrivningarna att godkänna alternativa lösningar, d.v.s. OSDM. Dock förutsätts att ERA ska ha godkänt kompatibiliteten. Dock anser kommissionen i förhållande till OSDM att det finns skäl att anse OSDM som ett verktyg som förenklar brott mot konkurrenslagstiftning och andra överträdelser. OSDM har byggts för järnvägssektorns egna kommersiella intressen, och för deras egna försäljningskanaler. Även PSO nedprioriteras. Detta kan observeras på olika platser i EU, bl.a. i DE och ES har det konstaterats att det är i strid med konkurrenslagstiftning. Flera aspekter av OSDM återspeglas i konkurrensfallen. De tvivlar även på att OSDM är lämpligt att inkludera genom ett tekniskt dokument. Kommissionen har arbetat sedan flera år med sektorn för att kunna inkludera OSDM i ett tekniskt dokument, men sektorn är inte öppna för att ändra, de vill att kommissionen tar det som det är. Kommissionen vill istället att järnvägen implementerar meddelandeformat som existerar, det är därför man inkluderar dessa som referenser. De har även hört påståenden om att OSDM är kompatibelt med NeTEx. Det har visats av ERA att NeTEx kan användas för alla typer av taxor och tidtabelldata. De utesluter inte att delar av OSDM kan inkluderas, om det finns en ambition från sektorn att OSDM utvecklas och överensstämmer med EUs konkurrenslagstiftning.

En medlemsstat tycker sig nog inte förstå målet med artikel 10. Referensen till nätverksspecifika data och processen för nationella regler enligt art. 14 i driftskompatibilitetsdirektivet och art. 8 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Om reglerna uppfylls, varför ska vi anmäla dessa igen? Kan ni ge exempel på dessa data? Är det data som redan inkluderas i RINF, eller är det andra områden? Pratar inte om tekniska driftskompatibilitetsdata eller avser man säkerhetsdata, kan kommissionen förtydliga?

Kommissionen svarade att nationella regler redan har anmälts, de kräver inte att man anmäler dessa igen. Men inom ramen för TSD Telematik måste det anges vilka parametrar som används utöver dessa. Det finns vissa som använder alternativa data och alternativa meddelanden, det är inte transparent idag. De som bygger meddelanden måste lägga mycket tid på att

integrera nationella meddelanden. Kommissionen vill därför veta motiven till dessa parametrar. Tekniska problem kopplade till nätverket är ok, men om det är baserat på nationella säkerhetsregler som inte får finnas utifrån TSD OPE så ska de bort. Ibland har dessa säkerhetsregler inte heller anmälts, eller att parametrarna inte kopplades samman med diskussionen om säkerhetsregler. Vi måste ta fram mer slimmade meddelanden, och när man vill lägga till ytterligare parametrar krävs en granskning.

En medlemsstat framförde att de likt andra har mottagit lobbying om att inkludera OSDM via bilagorna B5 och B13. De är väldigt intresserade av att höra ERAs åsikt kring detta. Det är väldigt tekniska frågor. De är inte helt på det klara om att använda OSDM och NeTEx parallellt, men det kan vara intressant att hitta pragmatiska lösningar som möjliggör användandet av OSDM. De har inte studerat konkurrensfallen i detalj, om dessa har påverkan så måste vi få information om detta. Vi ska inte exkludera befintliga lösningar som fungerar. Oavsett lösning så måste den vara öppen för alla aktörer, både existerande verktyg, eller verktyg som ska utvecklas. De undrar om öppna data inte borde vara del av texten. Ansvaret ligger på ERA att ta fram tekniska dokument.

En stor medlemsstat informerade att ministern fått påstötningar flera gånger kring detta. De vill förstå vilken roll OSDM får i den framtida texten. Kommissionen hänvisar till konkurrensfall (antitrust), men de som de pratat med bestrider detta. OSDM är endast ett språk för att utbyta data. Vad gäller osund konkurrens, hur kommer det in på OSDM? Sedan finns dynamisk prissättning och priser som ändras över tid med i OSDM, men inte i NeTEx.

En medlemsstat håller med tidigare medlemsstat om OSDM. De förstår att diskussionen är kring transparens och tillgång till systemet. Det sker en stor lobbying från sektorn, en av deras experter är en del av CER. De förstår inte vad diskussionen handlar om, de hör olika svar från kommissionen och sektorn. Båda säger att de är öppna för diskussion, men båda hävdar att motparten inte är det. Kan ni utveckla kring "antitrust policy" och vad problemet är? OSDM är bara en standard, det är tillämpningen av standarden som kan vara problemet.

En annan stor medlemsstat går i samma riktning som övriga kring OSDM. Även lobbying i aktuell medlemsstat på högsta nivå. De ha hört från sektorn och kommissionen att det varit korrespondens mellan kommissionen och

CER, men att det finns olika uppfattning. De har också målet att det inte borde vara konkurrensnackdelar, så att större har fördel gentemot mindre aktörer. Sektorn har insett att detta inte kan fortgå. Under ERAs paraply kan OSDM utvecklas, det är en väg framåt som de kan stödja. Sektorn har en "Ticketing Road Map" för implementering som det arbetar efter. Vi borde inte introducera något nytt, som riskerar att sektorn tappar intresset. Gällande NeTEx vs. OSDM och dynamiska biljetter. Man borde kunna ha båda gränssnitten parallellt eller skapa ett gränssnitt så att dessa är interoperabla.

Ett land uppskattar feedback på kommentarer, men de undrar kring gränssnitt mot MMTIS och är osäkra kring MDMS, de vill gärna ha mera information. Vad gäller diskussionen om OSDM så har de också kontaktats av sektorn och sett svar till CER och andra sektorsorganisationer. De delar inställning till grunden för TSD, rättvisa och öppenhet borde avspeglas i texten. Det är inte tydligt hur "antitrust policy" kan skrivas in i TSD. Det finns en arbetsgrupp under CEN kring försäljnings-API som ska se på relationen mellan OSDM och NeTEx, och hur dessa kan koordineras. Kanske en ny standard? Finns det mera information om detta arbete och påverkan på TSD?

Ytterligare en medlemsstat framförde att det inte är acceptabelt att utesluta ett system som redan är på plats och fungerar. De har själva gjort en jämförelse mellan systemen och NeTEx är mycket mera primitivt. Från kundens synvinkel kan vi inte exkludera ett välutvecklat system.

En medlemsstat noterade att vi flera gånger hör om antitrustfall, kan kommissionen förse oss med dessa?

SE håller med andra medlemsstater om att OSDM verkar fungera väl för järnvägens behov. Om OSDM-standarden har inbyggda antitrusteffekter som kommissionen påstår bör detta kunna visas. Det vore lämpligt om ERA kan dela med sig av analysen var dessa problem finns, så att i kan diskutera dessa med våra experter hemma. Samtidigt så förstår vi inte problemet. Det är en given datamängd som ska delas oavsett standard. Om man följer ERAs ontologi borde det spela mindre roll vilket format man använder i slutändan. Det borde vara möjligt att hitta en lösning där man kan köra två API:n parallellt och bara konvertera data.

Ordförande förklarade att det finns två problem med OSDM. OSDM arbetar utifrån en förfrågan och återkommer med ett erbjudande. Svaren verkar styra kunder till höghastighetstjänster med högre kostnader. Det är inte klart om OSDM kan presentera alla möjligheter, så att även billigare alternativ presenteras. Om OSDM presenterar alla möjligheter har diskuterats med CER och UIC. De säger inte att det inte är möjligt. Kommissionen har dock stora tvivel att OSDM är det transparenta systemet som efterfrågas. Om NeTEx och OSDM kan finnas parallellt så skapar det ökade kostnader för IT-underhåll. NeTEx började som en standard för lokaltrafik och inkluderar inte allt som krävs för långdistansbiljetter. Kanske det finns en anledning att hitta en pragmatisk lösning för industrin framöver. Men OSDM gör att man inte får hela utbudet, det är det fundamentala.

OSDM specifikationerna finns online, alla som kan något om IT kan hitta problemen som kommissionen hittat. Det finns ett desperat behov av att komma ikapp i digitaliseringen. Vad som integreras i diskussionen om OSDM är behovet av att uppgradera de interna digitala systemen. De erbjuder inte alla biljetter. Ett problem som ERAs ontologi kan lösa. ERA har i månader försöka överföra lösningarna från OSDM till de tekniska dokumenten, för att undvika misstag i implementering. Diskussionerna avstannade, men de kan tas upp i framtiden om OSDMs lösning för biljettpriser är bättre. OSDM möjliggör ett API istället för flera olika, därför sektorn gillar det. Men kommissionen har en lista med konkurrensärenden, elva fall som på ett eller annat sätt hanterar biljetter. Inte specifikt kopplat till verktyget, men liknande problem.

ERA kan ge fler detaljer om problemen som finns inbyggda i OSDM. Gällande biljettpriser finns en publikt tillgänglig rapport från ERA. Kan läggas upp på CIRCABC även om den redan finns på ERAs hemsida. Gällande kompatibilitet med OSDM. Det finns en gemensam förståelse att de båda bygger på Transmodel som grunden för datautbyte, vilket även är grunden för ERA ontologi. Språklagret för OSDM kommer från en gemensam grund från CEN. Sen finns problem i processen som beskrivs i OSDM. ERA kan återkomma till vad i processen som inte är i linje med EUs konkurrenslagstiftning. De kommer att ha diskussion med sektorn, de är öppna för diskussion och svara och förklara de olika alternativen för TSD Telematik, med eller utan OSDM. NeTEx är inte bara möjligt för olika biljettpriser. Kommissionen inbjuder oss att fråga våra stora operatörer om de använder NeTEx. Om NeTEx används, försöka förstå varför OSDM är

så användbart. En deltagare nämnde en etablerad CEN-grupp för koordinering med OSDM. Det har getts mandat till sektorsorganisationer att delta i diskussioner med standardiseringsorgan, så det finns möjligheter för RU att delta i arbetet med NeTEx. Reflektera kring detta i medlemsstaterna. Kommissionen kan förse oss med lista om konkurrensfallen.

ERA är inga experter på konkurrensfallen, men de har gjort utdrag och sett vilka delar av OSDM som ligger i linje med dessa fall. Diskriminering mellan plattformar inte i linje med DG COMP. De plattformar som erbjuder bokningstjänster kan kombinera erbjudanden som inte annars finns, kan kombinera flera operatörer. Utifrån dessa krav kontrollerades kraven i OSDM. Rollen som distributör, utfärdare, återförsäljare och RU att leverera data till tredje part. RU måste förse med tidtabelldata och priser. Med utvecklingen av MMTIS ser de nu att fler och fler operatörer levererar data på NeTEx-formatet. Rollen som distributör är den viktigaste rollen. De kan ta tidtabell- och prisdata och sammanställa alla möjliga erbjudanden. Skillnaden mellan distributör och RU måste tydliggöras i OSDM. Det måste tydliggöras att distributör har full möjlighet att kombinera data. De ser svårigheter eftersom OSDM frågar om erbjudanden från RU, vilket gör att uppgiften för distributörer begränsas.

SE konstaterade att det är tydligt att det finns två skilda beskrivningar av OSDM. Den bild som sektorn målar upp mot ERA och kommissionens. Hittills så har tillämpningen av OSDM inte föranlett de konsekvenser som ERA framställt, i alla fall inte vad som kommit fram av förhållandena kring hur OSDM används i SE. Men det är uppenbart att dessa tekniska diskussioner inte lämpar sig att ha i kommittén. SE uppmanade kommissionen att återuppta diskussionerna med sektorn, det är uppenbart att de är väldigt angelägna om att OSDM inkluderas i TSD:n.

En stor medlemsstat anser också att detta är en väldigt teknisk diskussion. De kan bekräfta att man har implementerat NeTEx, men det tillåter inte dynamiska priser. Vad ska de svara sektorn om dynamiska priser? OSDM är redo och har implementerats, redo för dessa delar.

ERA svarade att dynamiska priser hela tiden lyfts som ett problem. Men NeTEx fungerar på samma sätt. Vad NeTEx inte gör är att definiera vilket protokoll som ska användas för att tillhandahålla produkten och

erbjudanden. För att få ett erbjudande måste du fråga systemet, kan ske via OSDM eller annat system.

En stor medlemsstat hade frågor kring säkerhetsrelaterad kommunikation. Det återfinns i skälen och i Tillägg F, men det finns inget krav i texten.

Kommissionen bekräftade att det finns ett skäl som beskriver detta och en bilaga i annexet som refererar till tillägg F. Det är en tillräcklig beskrivning. De återger bara vad som redan står i direktivet, vilka punkter som motsvarar vad i direktivet. Motivet till varför punkterna hör till ett visst väsentligt krav återfinns i skälen.

TSD Telematik hanterar flera områden, iordningställande av tåg har säkerhetsrelevans, därför är meddelandet säkerhetsrelevant. Det är inte sant att TSD Telematik inte hanterar säkerhetsrelaterad information, den transponerar TSD OPE, där är kopplingen.

Samma medlemsstat kan förstå om det finns existerande meddelanden som har säkerhetsrelaterade aspekter, t.ex. tåget redo för avfärd ("train ready"). Det skickas bara efter alla kontroller gjorts. Men sista punkten, att IM ska definiera att vissa meddelanden kräver en nivå av integritet för att överensstämna med TSD OPE förstår de inte.

Ordförande höll med om att det krävs mera förtydliganden. En operatör måste kunna förlita sig på informationen. Det vore olyckligt om olika RU kan ha olika åsikt om säkerhetsrelevansen.

Kommissionen menade att RU måste definiera vilken integritet som krävs, det måste matchas mellan mottagare och avsändare.

Samma medlemsstat vidhöll att om ett meddelande innehåller säkerhetsinformation, som "train ready" och "train composition", så borde det inte vara upp till RU att avgöra säkerhetsrelevansen, det borde framgå av TSD.

ERA menade att det inte är en motsättning. Man kan använda TSD Telematik för att definiera meddelandeutbytet. Man måste överväga RAMS-implikationer utifrån vad man ska använda data för.

Samma medlemsstat menade att vi med utbyte av säkerhetsrelaterade data pratar om kommunikation mellan IM och RU. Låt oss definiera vilka intressenterna är och vilka meddelanden som avses.

SE menade att det fundamentala problem är varför TSD OPE integrerats in i TSD Telematik. När vi läser direktivet ser vi inte hur säkerhet kommer in i delsystemet. Förklara hur säkerhetsrelaterad information kommer in i TSD Telematik.

Kommissionen svarade att det beror på att de krävt att vissa meddelanden i TSD OPE ska ske i enlighet med Telematik.

En medlemsstat menade att om telematik införs på detta sätt blir frågan om man ska bryta mot TSD Telematik eller TSD OPE. TSD Telematik kan inte ge sig själv mandat kräva tillämpning i TSD OPE och få effekter på SMS. Man kan inte kräva ändring av att ”train ready” via GSM-R ersätts av telematik. GSM-R del av delsystem CCS med en hög tillgänglighet. Om man ska skicka data via publika nät, hur garanterar man säkerhet och tillgänglighet?

Kommissionen gick sedan igenom förslaget artikel för artikel.

Artikel 2

SE menade att artikel 2.3 begränsar omfattningen av EU, skrivningen borde ses över.

Artikel 3

En medlemsstat hade synpunkter på att man utgår från SERA-direktivets definition av tjänsteleverantör.

Kommissionen svarade att 3.4 definierar tjänsteleverantörer enligt SERA-direktivet. Diskussioner fördes under sommaren om vissa mindre tjänsteanläggningar borde undantas och att det borde införas nivåer, det är därför man utgår från SERA-direktivets definition.

En stor medlemsstat påtalade att definitionen av ”journey” (3.12) skiljer sig mot förordningen om passagerares rättigheter. Kommissionen skulle se över detta.

En medlemsstat menade att definitionen i 3.5 betyder att TSD:n gäller för andra aktörer än de definierade i driftskompatibilitets- och järnvägssäkerhetsdirektivet.

Kommissionen menade att man inte ställer krav på aktörer utanför scopet, men indirekt ger rättigheter så att de inte drabbas av olika format.

Samma medlemsstat förstår att man vill ha ett format. Men i artikel 2.2, står att den gäller för RU, IM och andra aktörer. De håller med om målet, men måste formuleras annorlunda. Kommissionen skulle se över formuleringen av 3.5.

Artikel 4

SE menade att denna artikel handlar mer om tillämpning och ikraftträdande, kraven borde istället ligga samlade i slutet av akten.

Artikel 5

En medlemsstat påtalade behovet av att kontrollera referenser.

SE menade att detta borde finnas i bilagan istället. Skrivningar i 5.6 om avgifter hör inte hemma i denna akt. Kommissionen skulle se över detta.

En medlemsstat undrade vad som avses med ”transport authorities”. Kommissionen skulle definiera detta.

Artikel 6

SE förslög att ändra rubrik till ”ERA Ontology”, sedan så saknas det ord i 6.3.

Artikel 7

SE menade att innehållet borde flytta till bilagan.

Artikel 8

En medlemsstat är oroad över eventuell påverkan på deadlines att få system på plats, de uttryckte även oro kring ERAs resurser för uppgiften.

En stor medlemsstat instämde med tidigare medlemsstat, de har samma oro. Det är viktigt att få tillgång till konsekvensanalysen, de kommer att läsa den noga.

ERA svarade att det kommer en rapport som tillägg till rekommendationen för TAF/TAP, med en bedömning av de resurser som krävs för nya uppgifter och åtaganden i TSD:n. Rapporten är under arbete.

Artikel 9

En medlemsstat menade att vi inte kan lämna nivå för datakvalitet till sektorn.

Kommissionen konstaterade att detta inte var den enda kommentaren kring detta. Det finns ett förslag från ERA, men de saknar input från sektorn.

SE menade att allt som har med de praktiska delarna borde ligga i bilagan, endast ansvar för aktörer i akten. Så detta borde flyttas till bilagan.

Artikel 10

En stor medlemsstat anser att kravet i artikeln borde riktas till andra aktörer än medlemsstaten.

En medlemsstat menade att det svårt att göra på sex månader, men att det beror på detaljeringsgrad, finns ytterligare info om detta?

ERA menade att sådana nätverksspecifika parametrar existerar, de behöver skickas in officiellt till ERA för bedömning.

SE höll med DE om kommentaren om att man riktar sig till medlemsstat för att parametrarna betraktas som nationella regler. Men det är vanligtvis IM som har dessa parametrar, inte medlemsstat. Det blir en administrativ loop som lägger mer börda på processen.'

Kommissionen svarade att det är medlemsstaten som är ansvarig för nationella regler, därför är det viktigt att medlemsstaten är inblandad.

ERA har fått till sig av sektorn att olika medlemsstater kräver olika parametrar. De vill undersöka om det är en parameter att förhålla sig till och under vilken nationell regel som detta krävs. De kan ge en presentation vid nästa möte om vad som avses, det gäller parametrar i meddelandet.

Artikel 11

SE föreslog att artikeln tas bort, det är ju ändå en uppgift som ERA redan har och det återfinns i ERA-förordningen.

Kommissionen var inte säker på att de höll med, men skulle titta på detta.

Artikel 12

En medlemsstat menade att förslaget blir svårt att genomföra.

Kommissionen menade att detta är kopplat till öppnandet av marknaden.

Artikel 13

En medlemsstat påtalade att utveckling av webgränssnitt nämns även i artikel 4, men vad krävs? Ska man utveckla och anpassa befintliga lösningar?

Kommissionen svarade att man avser en websida där små operatörer manuellt kan mata in uppgifter så att data sedan skickas vidare i enlighet med TSD:n. Men de måste säkerställa en europeisk lösning, därav 13.5.

Artikel 14

En medlemsstat förstod inte vad som avse med ”transborder agglomeration”, i ett litet land med många grannländer så kan detta gälla alla tätorter.

Artikel 15

En medlemsstat menade att det krävs en koordinerad implementering för de tre delarna, det borde vara en roll för NCP i detta arbete.

SE hade samma kommentar. ”Endavour” är förvisso poetiskt formulerat, men vilket är kravet som faktiskt gäller?

En medlemsstat ser problem med deadlines. Sett till implementering av TAF/TAP ser de svårigheter.

Kommissionen svarade att tiderna matcher datum för nya tidtabeller, tidtabell 2026 och 2027. De är baserade på verkliga projekt som intressenter presenterat för kommissionen och ligger i linje med deras politiska ambitioner.

Artikel 16

En medlemsstat hade frågor om medel till ERA för uppgiften. Men sedan även en fråga om hur vi kontrollerar vad som är existerande? ”Common interface” eller alla system för planering etc.

Kommissionen svarade att vad som bedöms är informationsutbytet. Paragraf 2 förtydligar andra frågan.

En medlemsstat undrade hur kontrollen ska kunna göras om vi inte sätter nivåer för datakvalitet? Hur ska ERA kunna bedöma? Utifrån en enstaka operatörs nivå?

ERA svarade att vissa kvalitetskrav kontrolleras implicit genom bedömningen, du måste överensstamma till 100% med meddelandeformatet. ”Timeliness” är däremot svårare att bedöma, där krävs nivåer. Men för överensstämmelse kommer man misslyckas med testet om man inte överensstämmer med formatet.

Samma medlemsstat konstaterade att hen inte är någon expert på telematik. Så om det är ett syntaxfel i formatet så misslyckas man. De läser in en kontroll av datakvalitet, tillämpligt på alla parametrar, annars ser de inte värdet.

ERA svarade att man kontrollerar att dataset är korrekt, genom kontroll mot specifikationen. Men de kan inte kontrollera om meddelanden skickas i tid.

En deltagare påtalade att scopet för Tillägg D är större än vad art. 16 säger. Det behöver förtydligas scopet för kontrollen, är det bara meddelandestruktur? Appendix D säger att det är mer än det.

Artikel 17

SE menade att artikeln bara upprepar vad som redan står i direktiv om ERAs möjligheter att ge ut tekniska utlåtanden, ta bort artikeln.

Artikel 18

En medlemsstat var oroad över att deadlines inte är genomförbara. Frågan om vem som är ansvarig för implementering kvarstår. De tycker fortfarande att det är en roll för NCP. IM har inte koll på vilka telematikintressenterna är. Det finns en roll för medlemsstat att koordinera, de ser inte varför det inte går att göra. Om förutsättningarna skiljer sig mellan olika medlemsstat kan man ge viss valfrihet.

Kommissionen svarade att detta avser deadline för implementeringsplan. De ska se över rollen för aktörerna. Det är viktigt att rollen ligger på ”lead

implementor”, de vill även se NIP för IM. För ett kluster av aktörer på nationell nivå kan det krävas koordinering.

Artikel 20

En medlemsstat konstaterade att ERA kommer hantera databasen för förfrågan och leverans av koder. TSGA har nu rollen, men de har inga problem med detta. Men de vill se en fungerande databas innan ERA tar över rollen.

Kommissionen påpekade att TSGA bara har för ”retail codes”. En övergångsperiod behöver definieras till dessa att resurser och system finns på plats.

SE ifrågasätter den lagliga grunden för ERA att vara ”allocation entity”. ERA kan drifva databasen, men de kan inte vara ansvariga för tilldelning av referenskoder. Dessutom verkar processen onödigt komplicerad.

Kommissionen noterade kommentaren.

En stor medlemsstat ville ha ett förtydligande vad som avses med "alerted to change".

En stor medlemsstat stödjer SEs påpekanden, samt hur samarbetet mellan ERA och medlemsstaterna ska ske, d.v.s. att de ser att ERA behöver medlemsstaternas medverkan.

Kommissionen ska se över ordval, de avser ”notify”. Vad gäller koordinering med medlemsstaterna, så är det inte tydligt vad syftet är. ERA ska tilldela en kod och ansluta den till järnvägsnätet. IM ska validera data i RINF, det följer flödet. Medlemsstaterna är idag inte involverade om inte kommissionen missförstått.

Artikel 21

En stor medlemsstat påtalar att 21.1(b) och uppgifter för NCP är en väsentlig utökning för NCP jämför med idag.

Kommissionen svarade att i tidigare text skulle NCP bidra till att övervaka. De ska förtydliga att NCP inte är ansvarig för insamling av data. Om det finns behov för ERA att komma i kontakt med någon aktör så ska NCP facillitera kontakten.

SE menade att det vore bättre om NCP har ansvaret i 21.3.

Kommissionen svarade att medlemsstaterna är ansvariga för att utse NCP.

Artikel 22

En medlemsstat påtalade att referensen borde vara till art. 21 i 22.1(a), vilket kommissionen bekräftade.

Artikel 24

SE menade att man bör ta bort sista meningen, eftersom den bara upprepar första stycket.

Ordföranden konstaterade att det förmodligen behövs en expertgrupp för diskussion. Medlemsstaterna har 10 dagar på sig att skicka in kommentarer.

SE efterlyste en skriftlig redovisning av problemen med OSDM. Skulle underlätta diskussionen med experterna om vi kan peka ut var problemen finns.

Kommissionen kommer att dela listan med antitrustfall, men att det är svårt för ERA/KOM att gå igenom 300 sidor med OSDM-specifikationer.

En medlemsstat föreslog att skjuta röstning av TSD Telematik till RISC i november.

Kommissionen svarade att vi får se hur texten utvecklas. Även sektorn som trycker på om OSDM vill inte heller ha förseningar. Kommissionen måste se till att de har texter som är acceptabla för medlemsstaterna.

6.7 TSI CCS:

6.7.1 2024 amendment, inclusion of three new subsets – presentation by the Commission and the Agency(P)

Dokument

- *Item 07.1 - CCS TSI 2024 amendment for RISC101*



Bakgrund

Tillägg A till TSD Trafikstyrning och signalering (TSD CCS) refererar till en mängd så kallade ”Subsets”, vilka innehåller en nedbrytning av de tekniska kraven (kan jämföras med referenser till standarder).

Vid röstningen av reviderad TSD CCS i slutet av mars 2023 var ett antal ”Subsets” inte färdigställda. Kommissionen aviserade då att de senare skulle återkomma till kommittén för att inkludera dessa i TSD CCS.

Handlingslinje

17 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade den kommande ändringen av TSD CCS för att lägga till testfall för ATO och ETCS, samt beskrivning av ”reduced envelopes” i SS-153. Samtidigt görs även mindre ändringar av felaktigheter, bl.a. justera skrivningar av övergångsbestämmelser, tidsramar för felrättningar, omfattning av aktiviteter i punkt 7.4.1 i förhållande till driftsregler, samt redaktionella felaktigheter.

Vid RISC-mötet i juni kommer föreslagna ändringar av texten att diskuteras, samt att två ”Subsets” är färdiga, SS-076 blir färdigt först i september. Kommissionen föreslog två vägar framåt, antingen en röstning via skriftligt förförande för att snabba på processen eller röstning vid RISC-mötet i november.

Ingen medlemsstat motsatte sig röstning via skriftligt förfarande. Ordförande föreslog ett expertgruppsmöte innan den skriftlig röstning för att kunna diskutera och hantera ev. utestående frågor.

En deltagare påpekade att det vid varje TSD-ändring måste framgå om det krävs ny kompetens för anmälda organ eller inte, om det krävs ny kompetens och ny ackreditering. Detta missades vid den senaste ändringen. Kommissionen svarade att detta kommer att framgå av förslaget, men de måste se över hur det ska formuleras.

En medlemsstat aviserade att de ser ett behov av ett nytt specialfall så att nya 1520-fordon inte behöver ETCS. Det planeras för inköp av nya fordon, men finns ingen plan för uppgradering av ETCS på linjen.

Ordföranden svarade att frågan kommer att diskuteras bilateralt. Planen är en begränsad revidering av TSD för att inkludera saknade Subsets, vi ska inte få uppfattningen att det är öppet för alla ändringar. Om det är en linje som ansluter till Baltstaterna eller Ukraina så krävs mer diskussionen om specialfallet.

6.7.2 FRMCS: latest developments – presentation by the Commission and the Agency(P)

Dokument

- *Item 07.2 - Update on FRMCS for RISC101_ERA*



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).

Handlingslinje

18 **SE kan** i notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade status för arbetet med specifikationerna. Ett stabilt utkast av version 2 av FRMCS-specifikationerna ska levereras i slutet av mars, ev. blir det mindre förseningar. ETSI planerar att ha specifikationerna klara till 31 januari 2025. Kommissionen pratade sedan om utmaningar framåt kopplat till testning och validering av specifikationerna, tillgång till FRMCS- och ETCS BL4-produkter, användning av publika mobilnät. För migrering och utrullning krävs en EU-koordinering, bl.a. kring scenarion för val av RMR- eller MNO-frekvenser, tillgång till chipset och synkronisering med ETCS-utvecklingen och annan digitalisering. De ser även stora utmaningar kopplat till eftermonteringen och godkännande, upphandlingar och finansiering. Olika EU-initiativ inom FRMCS-området räknades upp, se presentation.

Medlemsstaterna frågade bl.a. kring risker för bristande tillgång till chipset utifrån järnvägssektorn ringa storlek och vad kommissionen gör för att minska risken, oro kring tidsplanen, tillgång till ETCS BL4-utrustning och användning av publika mobilnät. Ett land informerade att de har gjort en studie som visar att användning av publika nät är den mest kostnadseffektiva lösningen.

Kommissionen svarade kring utmaningen med chipset att de ser att industrin letar lösningar, men att de flaggar för problem. De är dock fortsatt optimistiska att chipset kommer att finnas tillgängliga, speciellt efter pilotprojekten. Kommissionen vill inte påskynda någon speciell finansiell lösning i nuläget. Även om järnvägssektorn är liten har andra sektorer kunnat dra nytta av mindre anpassningar av chipset, speciellt eftersom ändringar idag kan ske via mjukvaruändringar. Kommissionen undersöker vad de kan göra och har diskussioner med andra förvaltningar. De vill inte skapa en situation där de skjuter till pengar i onödan, eftersom det är skattemedel de hanterar, men samtidigt går problemet inte att ignorera.

Specifikationerna kommer att vara tillgängliga i slutet av 2026, men formellt antagna senare eftersom de måste vara tillgängligt för RISC och diskussioner, så förmodligen senare. Man kan utgå från ERAs tekniska utlåtande, med risken för eventuella mindre ändringar. Vissa telekomoperatörer hävdar att de kan vidmakthålla GSM-R längre än 2030, men det kräver kommersiella diskussioner. De måste arbeta tillsammans med telekomleverantörer för att se hur länge GSM-R kan vara kvar. Ordföranden påminner om att man måste meddela RU om när man planerar att slå av GSM-R, så att RU hinner uppgradera. I dagsläget står det fem år i förordningen, men om vi hamnar i en situation där GSM-R kommer att dö så måste man se över tidsramar.

ERA kommer i rollen som systemansvarig att följa tillgången till produkter på marknaden. De har fått besked från UNITEL att det tar 15-18 månader efter publicering av specifikationer till dessa att det kan finnas produkter på marknaden.

Kommissionen har också ett stort intresse kring användning av publika nät. Med dagens specifikationer kommer användningen av MNO att vara möjligt. De arbetar tillsammans med aktiva medlemsstater, som FI och SE, även NO. De vill gärna veta mer om medlemsstaternas syn på specifikationerna gällande användning av MNO.

Ordförande informerade att det kommer att vara en stor del om FRMCS vid CCS-konferensen i slutet av april. Han uppmanade medlemsstaterna att se till att vi har experter på plats.

Flera medlemsstater uttryckte oro kring att FRMCS bara är kompatibelt med ETCS BL4. Utrullning sker nu med BL3, bara en del av kostnaderna kan hämtas hem vid en uppgradering. Det skapar en osäkerhet kring vilka versioner som gäller och massvis av godkännandeärenden.

Ordförande menade att uppgraderingen av radion till FRMCS är en så stor ändring av ETCS att allt måste göras om. Att introducera övriga ändringar som tillkom i TSD CCS är relativt små, därför infördes en BL som inkluderar alla funktioner. Men det skapar mycket bekymmer, de har diskuterat med CTO för många IM, och även RU. De undersöker om en alternativ lösning för existerande fordon bara för FRMCS kan vara billigare än hela BL4. Kommissionen har begärt ett tekniskt utlåtande från ERA som svarar på detta. Om det finns en mycket billigare lösning för att nå FRMCS så kommer de att återkomma till RISC om detta. Men ingångsvärdena var att detta inte var möjligt, utan att det krävdes ETCS BL4.

ERA tillade att för FRMCS så krävs IP-anslutning mellan EVC och radio istället för seriegränssnitt. Så för att kunna nyttja FRMCS krävs ett nytt gränssnitt, det är därför man måste göra en uppgradering av ETCS. Det är en del av BL4, men den innehåller även andra ändringar. Vad CTO Council tittar på är en minimalistisk lösning, genom att bara lägga till en CR kan man göra det möjligt för BL3 att kommunicera med FRCMS. Men de väntar inte på att ha specifikationerna färdiga, därför gränssnittet ingår redan nu i TSD CCS, så att man kan upphandla. Samma som för ATO. Så snart de får detaljer från CTO-work group kommer de att återkomma med ett tekniskt utlåtande före sommaren.

Kommissionen svarade gällande fordonsgodkännanden och administrativa processer kopplat till ändringarna, att när ERA ser över ändringen, även se om det går att göra en enklare hantering. Idag finns inget svar, för det finns inget att analysera. Vi måste reflektera som helhet hur vi förenklar administrationen. Det kommer att krävas mängder av godkännanden för installation av FRMCS. Därför måste vi säkerställa att processerna är så effektiva som möjligt, för att undvika kostnader som drabbar tusentals

fordon. Det kommer att vara fortsatta diskussioner i RISC och med experter kring detta.

6.8 Update on European Vehicle Register – presentation by the Commission and the Agency(P)

Dokument

- *Item 08 - Update on EVR*



Bakgrund

Anm. Inget underlag har skickats ut inför RISC-mötet, texten nedan utgår från senast kända utkast.

Presentation från kommissionen och ERA om förslag till revidering av EVR-förordningen.

Revideringen av det europeiska fordonsregistret (EVR, ”European Vehicle Register”) syftar till att minska administrativa bördor och kostnader för medlemsstaterna och intressenter genom att harmonisera fordonsregistreringsprocessen inom EU och göra så att ERA kan vara registrerande enhet (”Vehicle Registration Entity”, VRE) för de fordon som de 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 medlemsstaten att ha en decentraliserad lösning med sina nationella fordonsregister anslutna till EVR fram till 16 juni 2024, detta gränssnitt föreslås avvecklas från detta datum.

Förslaget baseras på [ERA:s rekommendation som publicerade den 10 november 2023](#).

Transportstyrelsen har tidigare framfört att vi anser att det saknas lagstöd för ERA att bli VRE. Alla uppgifter som åläggs ERA framgår tydligt av ERA-

förordningen⁹, i förordningen står det att ”Byrån får ...” eller ”Byrån ska ...” för alla de uppgifter som lagstiftarna avsett att ERA (byrån) ska utföra.

Trots att upplägget som sådant, med ERA som VRE, saknar lagstöd är det inte osannolikt att förslaget ändå kommer att godtas. Ett antal medlemsstater ser fördelar i det, eftersom de själva saknar organisatoriska resurser för uppgiften. Texten nedan beskriver konsekvenser av det liggande förslaget.

TS bedömer att förslaget att göra ERA till VRE inte 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 (siffror 3 och 4 i det europeiska fordonsnumret, ”European Vehicle Number”, EVN) för en av de medlemsstater som ingår i fordonets område för användning. Det uppstår därför även 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 ett redan existerande fordonsnummer. Alternativt att dessa 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.

I senaste utkast fanns även skrivningar om att 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

⁹ 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

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. TS anförde ställningstagandet ovan vid senaste kommittémötet, som fick stöd av flera andra medlemsstater. Det verkade åtminstone som att kommissionen noterade problemen med detta.

En fordonsinnehavare ska kunna skicka en ansökan om registrering till valfri VRE, oavsett i vilken medlemsstat som innehavaren vill registrera sitt fordon. Det finns ingen motivering till varför det anses lämpligt att en nationell VRE hanterar fordon utanför sin egen medlemsstat. Motsvarande koordineringsproblematik som med ERA som VRE uppstår även i detta förslag. Även detta framfördes vid kommittémötet och kommissionen vidgick att det inte var vad som avsågs med skrivningen.

Inom ramen för tillsyn mot 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 medlemsstater har motsvarande invändningar mot förslaget. Sektorn har även framfört protester mot förslaget att göra data publikt tillgängligt.

Handlingslinje

- 19 **SE kan** återigen framföra att vi är positiva till att harmonisera registreringsprocessen, införa ett gemensamt ansökningsgränssnitt, ökad koordinering och skapandet av en koordineringsgrupp mellan registrerande enheter, däremot saknas lagstöd för ERA att vara registrerande enhet för fordon.
- 20 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att det inte finns något nytt förslag. Det pågår arbetet med förändringar utifrån kommentarer vid förra RISC. De håller på med sammanställning av kommentarer och arbetar med att förbättra texten utifrån detta. Men texten är inte tillräckligt mogen för att dela med sig av.

Vi måste ha i beaktande tanken med fjärde järnvägspaketet, att göra saker enklare och snabbare. För att reducerad ställtid vid ombyggnationer där man måste hantera mängder med registreringar borde det vara så hög grad av automatisering som möjligt. Godkännandet är en komplicerad process, men registrering borde inte vara det. Det finns en utvecklad process för godkännande, men inte motsvarande för registrering. ERA har redan mycket information som finns tillgängligt från godkännandet. Integrering mellan register och ändring av EVN kan bidra till minskad ställtid, det finns behov av att se över processen.

ERA vill ha en datacentrerad strategi för alla register. Idag är registren silos som inte är sammankopplade, vilket kräver att sökande matar in samma data i olika typer av register. De vill komma bort från detta genom att ha en enda datakälla, "single source of data". Det skyndar på processen för registrering eftersom information redan är ifylld. Samtidigt ökar datakvalitet eftersom manuell inmatning leder till ökade felkällor. Tekniska data hämtas via ERATV, det primära målet är att öka datakvalitet och minska ledtid. Vi måste även ha ett fordonsnummer som inte ändras över tid, och att alla

tekniska data finns i ERATV. De vill även länka samman data via ontologin för att även kunna länkas externt. Godkännanden via vanliga OSS och ERATV. Man måste även hantera restriktioner i ERATV, som måste vara kodade för maskinläsning. De vill skapa ett nät av data istället för enskilda dokument. Samma för ERADIS, många fält kommer att förifyllas, användaren behöver endast bekräfta att data är korrekt. För EVR är den största ändringen är att införa ett nytt fordonsnummer.

Kommissionen menade att dessa ändringar hur vi arbetar borde vara till nytta för alla, även NSA som godkännandemyndighet och för registrerande enhet. Data ska vara förvaliderade av EVR, NSA ska bara hålla med eller inte om förvalideringen. Slutlösningen för EVN borde göra det möjligt för NSA att acceptera eller inte. Alla register ska implementera arbetssättet. Kommissionen vill även ge medlemsstaten möjlighet att delegera registreringsuppgifter till ERA.

EVN är idag inte ett permanent nummer som följer ett fordon, detta ska ändras så att numret alltid följer fordonet, så att EVN tillförs redan i godkännandet. Ett rent löpnummer, utan någon kodning.

En medlemsstat påpekade att EVR inte fungerar väl och att hälften av medlemsstaterna fortfarande inte är anslutna. Vi borde först tillse att alla medlemsstater ansluts och att all data förs över. ERA i rollen som VRE är oklar, och de noterar att även EVN-nummer verkar ändras. De efterlystes även bättre filtreringsmöjligheter i EVR. Andra medlemsstater pekade på problem med buggar och att systemet inte är användarvänligt.

Kommissionen svarade att det kanske inte ens behövs någon registrerande enhet. Direktivet är inte tydligt, det nämner tilldelning av EVN. För att ta bort de olika rollerna, går de tillbaka till direktivet och benämner det istället kompetent myndighet. Men om det hjälper medlemsstaterna att benämna det registrerande enhet så kan det återinföras.

ERA förtydligade att i framtiden kommer vi att se data via EVR, men data ligger formellt i ett annat register. Man hämtar och visualiserar data från flera system. ERA delar åsikten om hur EVR fungerar. När medlemsstaten migrerar data under sommaren får vi se hur det utvecklar sig. Det finns idag problem med bulkändringar för en helt fordonsflotta. Verktöget kan göra det, men om flera användare gör det samtidigt så tar blir systemet överbelastat så att det blir "time out". Det är för att förbättra

erfarenhetsåterföring i användandet av verktyget som man inför en "Users Group".

Vad gäller tillgång till data är det en fortsatt diskussion om öppna data. ERA vill se så mycket som möjligt öppet.

Några medlemsstater hade frågor kring ändring av EVN, vissa experter har en negativ åsikt kring detta. De menade att informationen i EVN-numret är användbar. Andra medlemsstater uttryckte sig positivt till att ha EVN som ett löpnummer som följer fordonet och inte förändras.

Det är även otydligt i presentationen vad som egentligen avses. Godkännande och registrering sker parallellt, men det är två olika processer med olika aktörer i direktivet. Även oklart vad som avses med delegering av registrerings uppgifter och vad det innebär för ERAs aktiviteter och resurser.

Ordföranden menade att de har ändrat utifrån kommentarer. Sektorn vill snabba på processen, därför försöker de att förenkla processerna, men man kan inte ignorera de legala förutsättningarna. Antalet fordonsuppgifter som går att utläsa från ett nummer är begränsat. Att få fram alla fordonsuppgifter ur ett register verkar vara ett mera modernt arbetssätt. Gällande tidsramar för förslaget så hoppas de rösta någon gång under året, men det är bättre med ett stabilt förslag än att stressa fram ett förslag.

SE uttryckte att vi är positiva till de flesta ändringarna, som att harmonisera registreringsprocessen, införa ett gemensamt ansökningsgränssnitt, öka koordinering och återanvända data mellan register. Som kommissionen känner till så menar vi att det saknas lagstöd för ERA att vara registrerande enhet för fordon. Vi har inte hunnit ta ställning till möjligheten att delegera registreringen till ERA, men spontant låter det underligt att det går att delegera myndighetsutövning vidare till en annan myndighet. En annan medlemsstat ville likt SE veta den legala grunden för detta.

Det var även en diskussion kring hantering och registrering av fordon från tredje land. Kommissionen påtalade att registrering i EVR inte innebär att man har rätt att köra i EU. Området för användning avgör fortsatt var ett fordon får köra. Det finns ett beslut att det inte tillkommer några extra kostnader för västra Balkan att använda EVR.

Flera medlemsstater hade synpunkter på engelska som språk för EVR: Kommissionen hade förståelse för detta och vet att medlemsstaten har sin språkregim och sina språkkrav som man måste arbeta utifrån. Med respekt för medlemsstatens språk, måste vi samtidigt reflektera över hur det praktiskt ska fungera för sökanden som åker i flera medlemsstater. De kommer att diskutera i Users Group hur man kan underlätta för sökanden i flera medlemsstater. När man använder ontologin löser man många av språkproblemen.

Gällande medlemsstatens möjlighet att delegera registrering till ERA; vad är det verkliga problemet? ERAs resurser eller hur andra medlemsstater delegerar uppgifter? Vi måste reflektera kring möjligheterna, i princip borde det inte vara problem.

Kommissionen kommer att producera en ny text som diskuteras vid ett kommande expertgruppsmöte.

6.9 NB-Rail activities – presentation by NB-Rail(P)

Dokument

- *Item 09 - NB-Rail for RISC101_clean*



Bakgrund

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

Handlingslinje

21 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

NB-Rail rapporterade att det inte varit något möte sedan förra RISC. Det pågår en översyn av RFU ("Recommendation For Use") för att likrikta med TSD2023. Problemet som tidigare aviserats gällande oklarheter kring behov av ackreditera anmälda organ på nytt kvarstår, med olika hantering i olika medlemsstater, vilket gör att flera anmälda organ saknar ackreditering. Kommissionen bedömer förslaget som lagts fram för granskning av produkter som tillverkas i krigszoner. Det råder brist på tekniska experter hos de nationella ackrediteringsorganen, NB-Rail ser gärna en lösning med

en "Pool of Experts" för att undvika att personal från konkurrenter ska vara med i granskningen.

6.10 CSM ASLP: state-of-play and next steps – presentation by the Commission(P)

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

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 ERA 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 av 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 att 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.

Handlingslinje

22 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att arbetet fortgår med fokus på att leverera förordningen. *ISS* behöver utökas till att bli ett varningsverktyg ("alert tool"), de vet att vissa NSA redan har sådana system på plats, men de vill veta mera. De har ännu ingen budget för utveckling, eftersom det inte klart med behoven för systemet.

En medlemsstat förstod att det inte finns någon budget, men finns det ingen planering för efterföljande steg?

Ordföranden menade att det lite av hönan eller ägget. De måste ha en fullständig text innan de kan begära pengar för att bygga systemet. Men det kräver fortsatt arbete, det har inte varit tillräckligt fokus på varningsdelen. Verktuget måste kunna ge en avisering som hanteras utan mänsklig inblandning, det inkluderas inte idag. Även finjustering av definitioner, i linje med ERAs arbete med ontologi. De kommer att föreslå en text, sedan begära pengar. Dock så är EU-budgeten under stor press, mycket resurser viks till Ukraina.

En medlemsstat undrade om det finns liknande system inom andra sektorer som ger en kostnadsuppskattning.

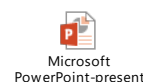
Ordförande svarade att problemet inte är att uppskatta kostnaden, det finns uppskattningar runt 2M€, vilket många anser är en alltför försiktig bedömning. De har tittat på att återanvända system från andra sektorer, de har pratat med EASA, men det har inte varit till hjälp.

ERA informerade att de pratat med EASA om ECAIRS2, men priset för anpassningar är för högt. De har föreslagit att starta med en ”Knowledge Graph”. Safety teamet har utvecklat Excelfiler för att ladda upp till ”Knowledge Graph”, men Excelfiler mottogs inte väl av sektorn. De tittar nu på ett annat gränssnitt. De har haft ett första möte med NSA PT som använder Excel, där man mappat Excelfilen mot ontologi. Det skulle kunna vara ett alternativ att NSA fortsätta som vanligt och exportera data regelbundet, som GoA sedan kan analysera. De för även diskussioner med EPSF, som har ett mer utvecklat proprietärt system, om att utbyta data. De betonade vikten av att inte störa medlemsstatens rapporteringsrutiner.

6.11 CSM on competence management and revision of CSMs: ideas for a formal ERA mandate – presentation by the Agency(P)

Dokument

- *Item 11 - CSM review mandate*



Bakgrund

Artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet¹⁰ ger kommissionen möjlighet att via delegerade akter anta gemensamma säkerhetsmetoder (”Common Safety Methods”, CSM). Kommissionen ska via genomförandekter ge ERA mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmetoder.

Flera av CSM:erna har många år på nacken och erfarenhetsåterföring från tillämpning av de gemensamma säkerhetsmetoderna visar att det finns delar som kan förbättras. ERA har även sett brister kring kompetensstyrning, varför de förslår att detta regleras i en separat CSM.

Presentation från ERA om tankar kring innehåll i mandat för revidering av CSM:er.

Handlingslinje

23 **SE kan** notera informationen.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet

Vad hände

Kommissionen informerade om tankar kring ett mandat för att revidera CSM:er. Erfarenheter från SSC, NSA monitoring och utveckling av CSM ASLP har gett uppslag till förbättringar. Det har genomförts en första sondering ("Quick Scan") bland ERAs experter för att samla ihop revideringsbehov:

- CSM RA; Konceptet med "väsentlig ändring" inte fått förväntat genomslag för att förbättra riskhantering. Förordningen tillämpas oftare på tekniska ändringar än organisatoriska.
- CSM MON; Brist på proaktiv övervakning bland operatörerna. Detta ingår redan i rättsaktens anda, men sektorn gör det inte på en tillräcklig nivå.
- CSM SMS; Riskhantering och riskkontroller driver i otillräckligt utsträckning utvecklingen av SMS. Kopplingar mellan moduler i CSM SMS och TSD OPE är inte fullt utvecklade. Strategier för HF/MTO, säkerhetskultur och övervakning behöver vidareutvecklas ur ett systemperspektiv. Ev. behov av en separat CSM för kompetensstyrning.
- CSM SUP; Utveckla begreppet riskbaserad tillsyn (inkl. tillsynsstrategi och -plan, harmonisering av tillsynsverksamheten). Alla tillämpning är inte inriktad på att driva på ständiga förbättringar. Behov av harmonisering med avseende på samordning och samarbete mellan säkerhetsmyndigheter och delande av tillsynsresultat.
- CSM CST; Behov av att uppdatera Nationella referensvärden (NRV), förbättrad metod för att fastställa möjlig och trolig försämring av säkerhetsnivån, införande av säkerhetsprestandakoncept på medlemsstatsnivå.

ERA kommer att fortsätta arbetet med att samla in behov. En rapport kommer att presenteras vid RISC i juni.

Ett land välkomnade initiativet. NSA som använder förordningarna i det dagliga arbetet känner till bristerna. Det är bra med "quick scan", men det inkluderar inte nationella säkerhetsregler, t.ex. finns krav på att ett enkelfel

inte får leda till katastrofal olycka. De hoppas att rapporten vid nästa möte inkluderar sådana regler.

Ordförande svarade att diskussionerna om TSD OPE visade på behovet att ta in generella regler från medlemsstaten, motsvarande kan göras i CSM:erna.

Ett land menade att det kanske vore bättre med ett nytt annex till CSM SMS istället för en ny CSM om kompetensstyrning.

En stor medlemsstat håller med om fynden från ”quick scan”. För CSM RA kan man lägga till fundamentala problem kopplat till tillämpningen, revidering måste göra den mera tillämplig. De gör en liknande bedömning som tidigare talare gällande CSM om kompetensstyrning, det behöver inte vara en separat CSM. Uppdatering av NRV i CSM CST, måste göras snabbt. Övriga punkter tar förmodligen längre tid. Kanske ska vi inte sikta på att göra allt på en gång, utan stegvist.

Kommissionen menade att innehållet får avgöra om det krävs en ny CSM eller om det är lämpligare med en bilaga. Om det ska vara en separat CSM beror på om tillämpningsområdet för CSM SMS även är tillämpligt för CSM om kompetensstyrning. Om det är samma så kan det inkluderas, men om CSM:en ska gälla för flera aktörer så finns det en vits med en separat CSM.

En medlemsstat undrade vad som avsågs med andra aktörer, inkluderar det utbildningscenter, medicinska hälsokontroller?

Kommissionen svarade att det stämmer, men det kan även vara ECM, NIB etc.

Frågorna kommer att diskuteras i NSA Network och NRB Network, det förutses ingen separat arbetsgrupp i nuläget. Men när de har mandatet på plats kan det vara en möjlighet.

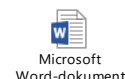
6.12 Draft Implementing Regulation amending Implementing Regulation (EU) 2018/764 on the fees and charges payable to the European Union Agency for Railways and their conditions of payment – presentation by the Commission(D)

Dokument

- *Item 12 - DV11EN01 - LA on fees and charges – Act*



- *Item 12 - DV11EN01 - LA on fees and charges - Annex*



Bakgrund

Artikel 10.3 i ERA:s avgiftsförordning¹¹ föreskriver att det ska ske en revidering av förordningen senast den 16 juni 2024 i syfte att gradvist införa ytterligare fasta avgifter. Revideringen ska ske mot bakgrund av den information som ERA lagt fram i sina årsrapporter.

ERA föreslår införande av fasta avgifter för registrering av ny version eller variant av en fordonstyp (380€-480€), anmälan av ändringar av godkända fordon där den som utför ändringen inte är innehavare av fordonstypgodkännandet (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.

ERA:s möjligheter att ta ut avgifter regleras i ERA-förordningen¹². Det är ostridigt att ERA har rätt att ta ut avgifter för att få full kostnadstäckning för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg och fordonsgodkännanden. Däremot reagerar Transportstyrelsen på de höga kostnaderna 25 200€ för godkännande av en godsvagn för hela EU, samt 3528€ för att hantera anmälan av ändringar av godkända fordon där den som utför ändringen inte är innehavare av fordonstypgodkännandet.

¹¹ 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

¹² 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

Av det underlag som presenterades vid föregående kommittémöte framgår att det är stor variation i tidsåtgången för ärendehandläggningen av godsvagnar, uppskattningsvis mellan 5 – 480 timmar (det är svårt att utläsa exakta värden utifrån det lilla diagrammet i presentationen).

Föreslagna avgifter utgår från faktiska data och kostnaden reflekterar tiden man förbrukar i genomsnitt. ERA har hittills tillämpat en mjuk implementering, antalet ärenden som avslagits är därför lågt. ERA menar dock att detta kommer att ändras, dåliga ansökningar kommer att avslås i högre utsträckning i och med införandet av fasta avgifter.

ERA och kommissionen anför att förutsägbarhet är något som efterfrågats av sektorn och att det i sig kan vara mer värt än en helt rättvis kostnadsfördelning. Fasta avgifter ger stora vinster i förenklad fakturering och administration, förslaget är därför försvarbart utifrån de förenklingar som uppstår i den interna hanteringen.

Mot bakgrund av den stora spridningen, nästan 100 gångers skillnad i tidsåtgång, ifrågasätter Transportstyrelsen om ärendetypen är mogen att debiteras utifrån en fast avgift. I beräkningen av tidsåtgång har ERA inkluderat samtliga ärenden. Som framgår av presentationen vid förra mötet bidrar några enstaka extremvärden till att väsentligt höja medeltidsåtgången. Rimligen borde extremvärden, såväl höga som låga, exkluderas från beräkningen för att ge en mer rättvisande bild av tidsåtgången. Att ERA aviserar att de i högre grad avser att avslå undermåliga ansökningen borde rimligen också bidra till att sänka medelvärdet.

Vad avser den fasta avgiften 3528€ har ERA inte alls presenterat vilket underlag som ligger till grund för beräkningen.

Därutöver föreslås även ett krav på säkerhetsmyndigheterna att fakturera inom 20 dagar från att ERA fattat beslut i de respektive relevanta ärendetyperna. Mellan ERA och medlemsstaterna har ett samverkansavtal ingåtts, ”Cooperation Agreement”. I detta regleras bl.a. frågan om när och hur säkerhetsmyndigheten fakturerar ERA för sina kostnader för handläggning i ett ärende. I detta avtal anges att säkerhetsmyndigheten har en frist om 20 dagar från och med att byrån begär in sådant underlag. I förslaget anges vidare en ”sanktionsåtgärd” i det fall säkerhetsmyndigheten inte fakturerar byrån i tid. Säkerhetsmyndigheten får i det fallet vända sig direkt till den sökande och begära betalning för sin handläggningskostnad.

En sökande kan ha sitt säte i en annan medlemsstat vilket kan leda till stora påfrestningar och risker i betalningshänseende för säkerhetsmyndigheten.

Förslaget har inte föregåtts av någon diskussion om ändring av samverkansavtalet eller förslaget. Transportstyrelsen ser med oro på de konsekvenser som förslaget kan leda till, särskilt när fristen inte kunnat hållas. Med anledning av detta anser Transportstyrelsen att förslaget till ändringsförordning bör bordläggas till dess att medlemsstaterna och ERA haft tillfälle att reda ut förhållandena samt eventuellt anpassa såväl avgiftsförordningen som samverkansavtalet.

Handlingslinje

- 24 **SE kan** begära att ERA tydliggör underlaget som ligger till grund för beräkningarna av de fasta avgifterna 25 200€ och 3528€.
- 25 **SE kan** föreslå att ERA utesluter extremvärden från beräkningen för att ge en mer rättvisande kostnadsbild för den fasta avgiften.
- 26 **SE kan** framföra att den stora spridningen i tidsåtgången för att godkännande av en godsvagn för hela EU tyder på att ärendetypen inte är mogen att faktureras via fast avgift, det leder till en allt för orättvis kostnadsfördelning för sökanden.
- 27 **SE kan** framföra att förslaget gällande ny ordning avseende säkerhetsmyndigheternas fakturering till ERA och följer vid försenad fakturering ska bordläggas tills dess att förhandlingar mellan medlemsstaterna och ERA gällande samverkansavtalet avslutats.
- 28 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att förslaget kommer att genomgå externremiss ("Public consultation"), så ev. redaktionella kommentar kan skickas in den vägen.

SE framförde att vi motsatte oss nivåerna för de fasta avgifterna och önskade att extremvärden utesluts från beräkningen för att ge en mera rättvisande bild. Utifrån den stora spridningen i tidsåtgången för att godkännande av en godsvagn för hela EU tyder på att ärendetypen inte är mogen att faktureras via fast avgift, det leder till en allt för orättvis kostnadsfördelning för sökanden.

Kommissionen menade att de nya avgifterna bara är uppräknings utifrån indexering, förutom de nya tillkommande avgifterna.

SE förtydligade att vi avser beräkningen av de fasta avgifterna för fordonsgodkännanden för hela EU. Det var en liten bild i presentationen vid förra RISC-mötet som visade tidsåtgången. Bilden visar på en stor spridning, där det ser ut att vara nästan 100 gångers skillnad i tidsåtgång. Några enstaka ärenden bidrar därför väsentligt till att öka medelvärdet. Därför borde extremvärden, både höga och låga uteslutas från beräkningen. Att ERA inte avslagit dåliga ansökningar i den grad de borde, vilket de aviserat att de kommer att göra framdeles, gör också att kostnaden borde bli lägre.

ERA svarade att dessa problem lyftes även vid förra RISC, men ERA arbetar med medelvärden. De är övertygade om att de har en population stor nog för att ge ett rättvisande medelvärde. Tidigare erfarenhet med avgifter för fasta avgifter för CTT visade sig vara effektivt, de har inte fått några klagomål.

En stor medlemsstat förstår att ERA måste täcka sina kostnader, men de har liknande åsikter som SE. Bra sökanden med enkla ansökningar straffas i förhållande till komplicerade och dåliga ansökningar. 100 timmar, jämfört med tidigare 60 timmar i aktuell medlemsstat, med lägre kostnad. Så det har blivit betydligt dyrare för sökanden.

Ordförande menade att fasta avgifter är överenskommet sedan länge och har efterfrågats av sektorn.

ERA menade att det inte rakt av går att jämföra tidigare regim med fjärde järnvägspaketet, det är olika organisationer och olika kontroller. Avgiften speglar medelkostnaden som speglar den faktiska tidsåtgången. Det sker en årlig utvärdering om nivån för avgifter är korrekt. Om nivån är för hög måste avgifterna revideras i framtiden om processen effektiviseras.

Kommissionen påpekade att vi bara pratar om fasta avgifter för GE-vagnar som faller in under denna avgift, fordon som bara godkänns av ERA.

SE menade att vi inte motsätter oss fasta avgifter och att ERA ska ha full kostnadstäckning. Vi betvivlar inte heller att medelvärdet är beräknat utifrån faktisk tidsåtgång, men kan finnas problem med beräkningsmodellen.

Ordförande noterade vad SE sade, de ska se om det går att titta närmare på aktuell data.

Kommissionen gick igenom förslaget och pekade på problem att det inte finns fasta tidsramar för NSAs kostnadssammanställning och fakturering, därför föreslås 20 dagar.

En medlemsstat vill se att dagarna utökas till 30 kalenderdagar, vilket behövs för att säkerställa intern hantering och ta höjd för helgdagar.

Kommissionen skulle kontrollera de 30 dagarna som föreslogs.

SE ogillade förslaget om att NSA själva ska fakturera sökanden vid försenad fakturering till ERA. Detta borde istället hanteras inom ramen för samverkansavtalen mellan ERA och NSA.

Ordförande menade att detta är ett område där ERA återkommande fått kritik ifrån revisionen.

SE svarade att vi inte har problem med 20 dagar, det står redan i samarbetsavtalet. Däremot är vi emot att NSA ska vända sig direkt till sökanden för att kräva in pengar om fakturan är sen. Det blir en form av bestraffning. Om ERA inte kan samordna med NSA inom samarbetsavtalet borde det vara möjligt att ERA skickar en kompletterande faktura med de tillkommande kostnaderna.

Kommissionen svarade att det står att ERA *kan* utfärda en faktura, det finns fasta deadlines. Om man inte respekterar tidsramarna så är det rimligt att man själv får hantera faktureringen.

En stor medlemsstat visade förståelse för problemet, målet borde vara att undvika 10 olika fakturor. Det borde vara en faktura som går till ERA om möjligt. Men först måste ERA tala om NSA när 20-dagarsperioden startar, så är inte fallet. Efter att 20 dagar gått, borde ERA kontakta NSA.

ERA vill ha en effektiv process, vilket är ett krav på myndigheter. Faktum att man ibland får kostnader från NSA för ärenden som stängts sedan över ett år. ERA tvingas fakturera en eller två gånger ytterligare. 20 dagar räknas från signaturen. Det går att få automatiska notifieringar från OSS med dag och signaturen, men det kan krävas speciella inställningar för att få iväg ett mail till faktureringsavdelningen. Förslaget från SE om en andra faktura från ERA är något man tvingas till i nuläget. Det skapar ytterligare arbete och kostnader som i slutändan drabbar sökanden. Det spelar ingen roll om det

sker en eller två gånger av NSA. Lösningen är enkel, efter fem år borde vi kunna ha en faktura på plats inom 20, eller möjligen 30 dagar.

SE ifrågasatte varför ERA inte först kontaktade medlemsstaten först via samarbetsavtalen, det visar brist på respekt mellan två parter som har ett avtal.

Ordförande menade att frågan har diskuterats länge bl.a. i NSA Network.

Slutligen menade kommissionen att det efter denna ändring finns lite utrymme kvar för att införa ytterligare fasta avgifter. Vad som återstår är NSAs kostnader och de är ofta rörliga.

6.13 National rules: update on state of play – presentation by the Commission(P)

Dokument

- *Item 13 - RISC 101 - National Rules cleaning-up_clean*



Bakgrund

Statusuppdatering från kommissionen kring upprepning av nationella regler.

Handlingslinje

29 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från kommissionen kring upprepning av nationella regler. Från och med den 1 mars 2024 kommer endast de regler som meddelats i SRD att vara tillämpliga för SSC-ändamål, se presentation.

En medlemsstat påtalade att medlemsstaten redan 1 mars 2021 skulle skicka in regler via en Excelfil för bedömning. Efter bedömningen av Excelfilen skulle regler flyttas över till SRD. Men bedömningen är ännu inte klar, så de kan inte uppfylla kraven.

Kommissionen svarade att det kan finnas utrymme för flexibilitet för vissa förseningar för ett fåtal medlemsstater där diskussioner fortfarande pågår.

Det pågår diskussioner med två medlemsstater där aktuell medlemsstat är en av dem.

6.14 Requests for non-application of TSI – possible questions to presentations uploaded on CIRCABC(O)

Dokument

- *Item 14 - Non-application of TSIs -overview RISC101*



Bakgrund

Information från medlemsstat 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

30 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Presentation från kommissionen över statistik om undantagsansökningar från olika medlemsstater och motiven till ansökningarna. Sedan den kraftiga minskningen av ansökningar sedan 2021 är situationen nu relativt stabil numerär. Hälften av fallen baseras på ekonomiska skäl. De flesta ansökningarna är från TSD CCS. Kvaliteten på ansökningarna har ökat, bl.a. genom förordning 2020/424, mallar och NSAs riktlinjer.

6.15 Cooperation with international organisations:

6.15.1 OTIF latest developments – presentation by OTIF

Dokument

- *Item 20.1-OTIF Developments*



Bakgrund

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

Handlingslinje

31 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

OTIF presenterade status för godkännanden av ändringar som antagits av generalförsamlingen, samt status för verksamheten i CTE och WG Tech samt datum för kommande möten, se presentation.

6.16 A.O.B.

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Inga föränmälda övriga frågor.

Handlingslinje

32 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

6.16.1 DAC

Kommissionen efterlyste vid förra mötet nationella kontaktpunkter (NCP) för DAC. Målet är att säkerställa att alla medlemsstater är involverade i arbetet. DAC NCP kommer att vara del av EDDP. De har mottagit 22 svar, men saknar ännu svar från AT, EL, IT, RO och SI. De bad dessa medlemsstater återkomma så snart som möjligt.

EDDP planerar tester med tåg med DAC i slutet av 2026, frågan är hur fordonen ska godkännas. Frågan har diskuterats med ERA, som konsulterat NSA kring ett utkast. Deadline för kommentarer har förlängts till mitten av mars. Endast några få NSA som kommenterat hittills. Kommissionen föredrar en europeisk lösning, men frågan är fortsatt under diskussion med

ERA. Finns tillgängliga för fortsatt diskussioner. Det är viktigt med verkliga tester för att säkerställa tillgängligheten.

6.16.2 TDD

Revideringen av lokförardirektivet fortgår. Arbetar med konsekvensanalysen har varit en långdragen och svår process. De data som behövs är inte enkla att samla in. De har i en sista runda försökt att vända sig till intressenter med frågor kring språkkrav för gränstrafik. Intervjuer skedde under de senaste veckorna och svaren ska nu omvandla till kvantitativa och kvalitativa data. De har mottagit info från kommissionären att förslaget inte kommer att anta under nuvarande mandat. De avser att färdigställa konsekvensanalysen och förbereda förslaget för att kunna färdigställa så snart som möjligt under nästa kommission.

6.16.3 PRM Questionnaire

Kommissionen planerar för ett möte med PRM Advisory Body den 17 april. Gruppen har 13 medlemsstater representerade och de vill diskutera om andra medlemsstater vill delta. P.g.a. Covid och resursbrist har arbetet avstannat. Det har skickats ut en enkät där medlemmar kan lyfta problemområden som kan diskuteras vid nästa möte.

6.17 Next RISC meeting: 25-26 June 2024

Bakgrund

Information om nästa kommittémöte.

Handlingslinje

33 **SE kan** notera informationen.

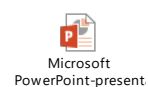
Vad hände

Nästa möte är 25-26 juni, kommissionen återkommer om datum för expertgruppsmöten.

6.18 Items for information only

Dokument

- *Item for info - ERA for RISC Authority Tasks resources*



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. För de frågor som är uppe för information inför kommande beslut gäller att eventuella nya uppgifter och åtaganden som innebär kostnader ska finansieras genom omprioriteringar av medel inom beslutade ramar i den fleråriga budgetramen (MFF). Eventuellt ökade kostnader på statsbudgeten ska finansieras inom befintliga ramar inom berörda utgiftsområden på statsbudgeten.

9. Ärendeinformation

Dokumentbeteckning/KOM-nummer: Se respektive punkt i avsnitt 6.

Ansvarig handläggare, departement/enhet, mobiltelefon: Enar Lundgren, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, +46 73-066 76 52

Ansvariga handläggare hos Transportstyrelsen samt svenska representanter i kommittén: Robert Hellström +46 1049 555 43 och Sten-Olov Södergård +46 10-49 557 33

Ansvarig på representationen, mobiltelefon: Gustav Molander

Andra berörda departement: SB, Fi, Ju, Fö, S

Rådsformation: TTE

Rådsarbetsgrupp: Land

Ansvarig kommissionär och generaldirektorat: Adina Vălean, DG MOVE

Ansvarigt EP-utskott: TRAN

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

Eventuella bilagor