



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Rapport från möte nr 105 i kommittén för driftskompatibilitet och
säkerhet inom järnväg (RISC#105) den 8 – 9 april 2025

1. Aktuellt möte

Möte nr 105 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC#105) den 8–9 april 2025.

Tid/Plats

Tisdag 8 april 2024 (10:00-17:30)

Onsdag 9 april 2024 (09:30-15:00)

Rue de la Loi 120/130 (DG AGRI building, room B, Bryssel (samt videokonferens))

Svenska representanter

Robert Hellström, Transportstyrelsen

Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

Monica Åsman, Transportstyrelsen

1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Diskussioner om förslag till revidering av TSD Godsvagnar och omarbetning av TSD Telematik står på dagordningen, inga beslutspunkter vid detta tillfälle.

1.2 Förhandlingsläget

Både TSD godsvagnar och TSD Telematik har behandlats vid flera tidigare kommittémöten. Gällande båda rättsakterna är kommissionens ambition att komma till beslut vid nästkommande möte i juni.

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 av artikel 81 i förordningen som hänvisar till

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

artikel 51 i driftskompatibilitetsdirektivet, varvid artiklarna 4 respektive 5 i förordning (EU) nr 182/2011² ska tillämpas.

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

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 och beaktar totalförsvarets behov.

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

Den 1 april träffade Transportstyrelsen, SJ och Samtrafiken kommissionen för ett bilateralt möte gällande biljetthantering och utkastet till TSD Telematik.

6. Svenska ståndpunkter

6.1 Adoption of the agenda

Dokument

- Item 01 - AG05EN01 - RISC 105 draft agenda



Handlingslinje

- 1 **SE kan** acceptera agendan.

Vad hände

Ordföranden öppnade mötet, hälsade deltagarna välkomna och informerade om praktiska detaljer kring mötets genomförande. Under punkten om övriga frågor nämnde ordföranden att ETSI:s arbetsprogram kommer att tas upp.

BE föreslog att CR647 rörande TSD CCS skulle läggas till som en övrig fråga. NL lyfte frågan om ERA-förordningen och påpekade att en utvärdering var planerad till 2023, men undrade vad som hänt med denna process. Agendan godkändes med dessa tillägg.

6.2 Adoption of the minutes of the 104th meeting of the Committee

Dokument

- *PV04EN01 RISC104 draft minutes*



Handlingslinje

- 2 **SE kan** godkänna mötesanteckningarna.
- 3 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade ändringar som inkommit från FR.
Mötesanteckningarna från det 104:e mötet godkändes med dessa ändringar.

6.3 Draft amendment of TSI WAG concerning RID and hitch requirements - presentation by the Commission^(D, P)

Dokument

- *Item 03 - ST17EN02 - TSI WAG amendment - Act - RISC 105_TC*
- *Item 03 - ST17EN02 - TSI WAG amendment - Annex - RISC 105_TC*
- *Item 03 - JNS Crosswind AMOC Full Impact Assessment*
- *Item 03 - JNS Crosswind SG 1, Impact Assessment - reply to comments*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om revidering av TSD WAG⁶ för att införliva vissa befintliga krav från regelverket för transporter av farligt gods på järnväg - RID ("Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail") samt föreslagna ändringar utifrån "JNS Crosswinds".

Vad gäller farligt gods är syftet att flytta krav på vagnar som används för transporter av farligt gods till TSD WAG så att dessa parametrar ingår i fordonsgodkännandet och kontrolleras av ett anmält organ, bl.a. krav för tankvagnar, krav på gnistskydd och märkning av vagnar. Ett nytt *Tillägg I* läggs till för att hantera särskilda krav för vagnar avsedda för transport av farligt gods.

Ändringsförslagen får ingen teknisk inverkan på fordonen eftersom de fordonsrelaterade kraven i RID redan är tillämpliga och ingår i

⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 321/2013 av den 13 mars 2013 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem och om upphävande av kommissionens beslut 2006/861/EG

fordonsgodkännandeprocessen utifrån kravfångstprocessen. Däremot kommer transparensen öka, kvaliteten på bedömningen förbättras genom kontrollen av anmälda organ och administrativa processer effektiviseras. Transportstyrelsen bedömer dessa ändringar som okontroversiella.

Med anledning av olyckan på Stora Bältbron i januari 2019 och ytterligare ett liknande tillbud under 2021 införde Danmark restriktioner i framförandet av ”pocket wagons” för transport av semitrailers. Vid båda tillfällena gjorde starka sidovindar att semitrailers lastade på en godsvagn rubbades ur sitt läge.

Den danska haverikommissionens preliminära resultat visade att semitrailers kanske inte var tillräckligt säkrade mot rörelse under transport. Särskilt hade låsmekanismen för kingpin i kopplingsanordningen vid flera tillfällen hittats i olåst läge. Som en följd av detta utfärdade haverikommissionen en säkerhetsvarning. Den danska säkerhetsmyndigheten begärde därefter att en brådskande utredningsprocess skulle inledas inom ”Joint Network Secretariat” (JNS). Det brådskande förfarandet åtföljdes senare även av en normal process. Arbetena resulterade i rekommendationer kring underhåll av kopplingsanordningen, utbildning av lastare, märkning på vagnar av ECM (”Entity in Charge of Maintenance”), kontroller före, under och efter lastning m.m.

Trots att experter från säkerhetsmyndigheter och sektorn tillsammans i JNS arbetsgrupperna tagit fram lösningar för att hantera riskerna vidhöll Danmark behoven av särskilda tillstånd och åtgärder för att få genomföra transporter med ”pocket wagons”. Dessa krav är inte förenliga med TSD Drift och trafikledning (TSD OPE) 2019/773, gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem (CSM SMS) 2018/762 samt järnvägssäkerhetsdirektivet 2016/798. Kommissionen arbetade därför under våren 2024 med ett förslag till genomförandeakt enligt vilken Danmark måste upphäva den aktuella regeln. Utifrån protester från Danmark och andra MS avbröts en skriftlig omröstning och frågan diskuterades i stället under RISC#102. DK m.fl. ansåg bl.a. att risker med sidvindar inte var tillräckligt hanterade, vilket resulterade i att JNS-proceduren för sidvindar (”crosswinds”) startade i januari 2024.

Den första delleveransen från ”JNS Crosswinds” bestod av en ny bilaga till TSD Drifts AMOC (”Acceptable Means of Compliance”) för lastsäkring benämnt som ”AMOC for loading and securing of semi-trailers”. Nästa

delleverans var förslag till ändringar av TSD WAG kopplat till sidvindar och krav på låsanordning för king-pin. Det innebär i korthet krav på hållfasthet, låskrafter, indikation och märkning för lastsäkringsanordningar på semi-trailervagnar ("pocket wagons"), samt att dessa lastsäkringsanordningar ska genomgå tester. Låsanordningen föreslås bli en driftskompatibilitetskomponent. ERA har gjort en konsekvensanalys där de föreslår att kraven på låskrafter och märkning ska gälla retroaktivt ett år från ikraftträdandet av ändringarna.

Sektorsorganisationen för kombinerade transporter UIRR ("International Union for Road-Rail combined transport") är starkt kritiska till förslaget om retroaktiv tillämpning för existerande vagnar. De menar att kraven är omotiverade, ekonomiskt skadliga och potentiellt kontraproduktiva för EU:s mål om en hållbar och konkurrenskraftig transportsektor. De anför bl.a. att:

- De höga vindkrafterna på Stora Bält-bron är en unik situation i infrastrukturen som bör hanteras lokalt, snarare än att generella regler införs för hela det europeiska järnvägsnätet.
- En fullständig analys av de ekonomiska och tekniska konsekvenserna saknas. Godkända vagnar kan bli obrukbara och den ekonomiska påverkan av att behöva modifiera eller byta ut vagnar har inte utvärderats tillräckligt.
- Den grundläggande frågan om vindpåverkan har inte analyserats tillräckligt. Enligt CSM RA⁷ behöver en risk inte åtgärdas ytterligare om sannolikheten för funktionsfel är mindre än 10^{-9} per driftstimme. Befintliga data visar att risken för att semitrailers rör sig utanför sin transportprofil är under kontroll i hela Europa. Vilket gör att det inte är proportionerligt med retroaktiva regler.
- Istället för fysisk märkning på vagnarna förespråkar de digitala lösningar.
- Kravet på en vertikal låskraft på 85 kN saknar en tydlig vetenskaplig analys. Arbetet inom JNS Crosswinds arbetar för närvarande med att ta fram en metod för att bättre kvantifiera vindrisker inom godstransport, vilket ska vara klart senast 2025. Utfallet kan resultera i andra krav och värden.

⁷ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009

Representanter för berörda svenska aktörer har uttryckt stöd för UIRRs hållning.

Med anledning av JNS-rekommendationerna genomförde Transportstyrelsen tillsyn med fokus på kopplingsanordningarnas (kingpinlådornas) underhåll och funktion. Under 2022 konstaterades en hög felfrekvens där hela 18 % (16 av 88) av de undersökta kingpinlådorna hade brister. Året därpå gjordes 109 stickprovskontroller på kingpinlådors funktionalitet, varav enbart en av dessa hade brister. Det konstaterades att underhållet låg på en bra nivå hos de kontrollerade aktörerna och att allt färre järnvägsvagnar saknade märkning för underhållet av kingpinlådorna. Transportstyrelsen bedömer att JNS-rekommendationerna gett önskad effekt.

Även om låsmekanismen för kingpin i kopplingsanordningen vid flera tillfällen hittats oläst är det inte säkerställt huruvida vagnarna vid tillbuds- och olyckstillfällena varit korrekt lastade. Det går alltså inte att avgöra om felen berott på felaktig lastning eller om det är låsanordningen som fallerat i sin funktion. Risken för felaktig lasting/lastsäkring har reducerats ytterligare via den nu uppdaterade ”AMOC for loading and securing of semi-trailers”.

Transportstyrelsen är därför inte övertygad om lämpligheten i kraven på låskraft, märkning eller en retroaktiv tillämpning. I det fortsatta arbetet i ”JNS Crosswinds” ska det under 2025 färdigställas en vägledning riktad till infrastrukturförvaltare gällande riskbedömningar av godstransporter på infrastruktur som kan utsättas för starka sidovindar (innehåller även förslag på ändringar i TSD Godsvagnar och Infrastruktur gällande gränssnittet järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare). Målsättningen är att förse infrastrukturförvaltarna med bästa praxis kring hur man kan övervaka vindar och härleda risker som uppkommer av dem. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare måste utföra en gemensam riskhantering för att omhänderta riskerna och de försöker nu definiera gränssnittet mellan dessa parter. En del i detta är att definiera minsta sidvindsstabilitet för befintlig godsvagnsflotta. Som UIRR påtalar kan detta även resultera i andra krav på för den vertikala låskraften. När kravet är validerat återstår att ta ställning till huruvida en retroaktiv tillämpning är motiverad. Lokala åtgärder i infrastrukturen kan vara en effektiv åtgärd på särskilt vindutsatt infrastruktur istället för generella retroaktiva regler för befintliga vagnar. Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att risknivåerna, i och med AMOC:en och

genom åtgärder i infrastrukturen, är acceptabla utan ytterligare behov av åtgärder på vagnarna.

Transportstyrelsen noterar även att ERA:s konsekvensutredning utgår från ett nollscenario som innebär fortsatt tillämpning av Danmarks nationella regler som är i strid med EU-rätten. Detta strider uppenbart mot gängse unionsmetoder och -förfarande vid bedömning av nya, anpassade och ändrade europeiska regelverk. Rimligen bör en analys utgå från de harmoniserade bestämmelserna, inte utifrån en nationell särreglering. Alternativet att ta bort de danska reglerna utan ytterligare åtgärder har inte analyserats. Därför finns det anledning att starkt påtala samt ifrågasätta analysens giltighet.

I samband med revideringen av TSD WAG bör det även påtalas att System 1 i det svenska specialfallet gällande varmgångsdetektorer har ersatts med TSD-kompatibla varmgångsdetektorer och kan därför tas bort från specialfallet (likalydande med specialfallet i TSD LOC&PAS).

Handlingslinje

- 4 **SE kan** påminna kommissionen om att System 1 ska tas bort från det svenska specialfallet för varmgångsdetektorer i punkt 7.3.2.2.
- 5 **SE kan** fortsatt motsätta sig en retroaktiv tillämpning av kraven och framföra att man åtminstone bör avvakta det fortsatta arbetet i ”JNS Crosswinds” som dels kan resultera i andra krav för låskrafter, dels finna att det är lämpligt att man även vidtar åtgärder i infrastrukturen.
- 6 **SE kan** återigen framföra att vi inte är övertygade om lämpligheten med en fysisk märkning, en digital lösning är att föredra.
- 7 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Ordföranden inledde med att informera att kommissionen planerar en omröstning i juni om de föreslagna ändringarna i TSD WAG. Han förklarade att de inledningsvis skulle behandla RID-relaterade krav, inklusive gnistskydd, och därefter gå vidare till de mer kontroversiella kraven kring låsanordningar för semitrailers.

Kommissionen hänvisade inledningsvis till presentationen, se presentation.

En MS undrade om datum finns för det offentliga samrådet ("public consultation") och ifrågasatte att RID-ändringarna innebar fler nya krav än väntat.

Kommissionen förklarade att beslut behövs i juni för att ändringarna ska gälla innan RID-revisionen träder i kraft i januari 2027. Frågan om detaljer överlämnades till ERA, som förklarade att inga nya krav införs utan endast vissa justeringar av ATEX-relaterad märkning. Ändringarna har diskuterats i tekniska arbetsgrupper och i arbetsgruppen. Bilaga I visades, och det bekräftades att ATEX-direktivet (*anm. behandlar utrustningar för explosiv atmosfär*) redan gäller. Kommissionen tillade att konsultationsprocessen har inletts och att ett exakt datum kommer inom kort.

Därefter höll en DK en presentation. Man tackade kommissionen för ytterligare möten i frågan och beskrev bakgrunden till de föreslagna kraven på låsanordningar, inklusive olyckan på Stora Bältbron samt andra incidenter i Danmark, Norge och Tyskland. Det betonades att problemet inte är unikt för Danmark och att klimatförändringar medför ökade risker. Flera vagnar som kontrolleras vid gränsen till Danmark är fortfarande inte säkrade. Man beskrev tre säkerhetsrisker: otillräckligt underhåll, felaktig lastning samt avsaknad av krav på låskraft. Alla tre adresseras nu via AMOC och TSD WAG. Enligt tester från Banedanmark kan en olåst kingpin lossna redan vid vindar på 19 m/s. Detta motiverar behovet av EU-gemensamma krav på låskraft. Revideringen och AMOC ses som en lösning av DK.

En annan MS återupprepade att sektorn inte ser värdet i att märka båda sidor på vagnar som inte används för farligt gods och att utrymme på vagnarna är begränsat. Kommissionen noterade att man redan svarat skriftligen på frågan men bad ERA förklara ytterligare. ERA betonade att märkningen ersätter tidigare märkning och visar att kraven granskats av anmält organ. Det handlar inte om duplicering. Samma MS betonade vikten av att undvika onödig märkning och att frågan är viktig för sektorn.

Kommissionen återgick till presentationen och gick igenom de nya kraven i kapitel 4. Dessa inkluderar låskraft, indikatorer, märkning samt krav på retroaktiv verifiering för vagnar i drift. Varje kombination av vagn- och låstyp ska kontrolleras en gång av innehavaren eller ECM, dokumenteras i den tekniska filen och märkas. Om testet visar att kraven inte uppfylls kan man byta låsanordning, använda vagnen för annat syfte eller bygga om den,

vilket i vissa fall kräver nytt godkännande. Branschorganisationer uppskattar att 80–85 % av vagnarna redan uppfyller kravet, mellan 10-15% har oklar status, medan mindre än 5 % gör det inte.

Kommissionen underströk att MS måste säkerställa att järnvägsföretag hanterar dessa risker, i enlighet med AMOC och artikel 4 i järnvägssäkerhetsdirektivet. De beskrev att tydliga krav nu införs för alla berörda parter: tillverkare, ECM, järnvägsföretag, NSA och terminalpersonal. Brister som identifierats i NIB:s ("National Investigation Body") rapport rörande gemensam riskhantering mellan infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag samt tredje parter som terminaler och ECM adresseras också. Kommissionen beskrev att det varit stort tryck från branschorganisationer på att ta bort DK:s nationella regler, men att detta kräver att säkerheten garanteras i annan form. JNS-undergruppen om riskanalys arbetar vidare med frågan, och resultat väntas i slutet av 2025. Värdet 85 kN är det enda framlagda hittills, trots sex års arbete.

Kommissionen undrade om det nu är tydligt för MS vad som krävs av operatörerna, särskilt vad som måste göras under övergångsperioden på 12 månader?

Ordförande hänvisade till sida 4 i presentationen och betonade att 85 % av vagnarna redan uppfyller kraven.

En MS uttryckte lättnad över att höra att det vidtagits hastighetsnedsättningar i infrastrukturen på Stora Bältbron, de har fått feedback att hastighetsnedsättningar fungerar väl på andra ställen. De lyfte behovet av att fortsatt hantera MTO-aspekter vid lastning och lösning.

En stor MS ifrågasatte tidsplanen och refererade till att ERA:s uppdrag gällande sidvindar förväntas först till 2026 enligt TSD-mandatet. Dessutom såg man kraven som dåligt anpassade till TSD OPE och att lösningen är olämplig för en lösning där horisontell lastning av semi-trailers tillämpas. De ville diskutera ett specialfall för denna lösning.

En MS uttryckte förståelse för DK:s oro men ansåg att sektorns inspel motsäger vissa av de påståenden som framförts. Man hävdade att detta i grunden är ett lokalt problem och att olyckan på Stora Bältbron inte hade inträffat om infrastrukturförvaltaren fullgjort sitt ansvar. Det lyftes särskilt

oro kring det generella kravet på 85 kN samt retroaktiviteten för befintliga vagnar. Detta sågs som ett skifte från ett riskbaserat till ett regelbaserat tillvägagångssätt. Samtidigt underströks att det redan är järnvägsföretagens ansvar att säkra lasten.

En stor MS bekräftade att sektorns uppfattningar är splittrade, vissa motsätter sig allt, andra kan leva med delar. De efterfrågade klarhet kring huruvida DK kommer att dra tillbaka sina NTR när kraven implementeras.

SE framhöll att man stöttar DK:s ambition att säkra transporter men är tveksam till 85 kN som temporärt värde. Om en framtida arbetsgrupp rekommenderar 65 eller 95 kN, måste vagnarna modifieras på nytt, vilket är problematiskt. SE betonade att orsaken till olyckan 2019 fortfarande inte är klarlagd och att det därmed är osäkert om bristande låskraft verkligen var huvudorsaken. Retroaktiviteten beskrevs som särskilt kostsam och att en 12-månadersperiod är mycket utmanande.

En deltagare efterfrågade ett klargörande om att ändringarna i TSD:n inte påverkar de anmälda organens ackreditering.

En stor MS återkom till SE:s inlägg och föreslog en kompromiss med 18 månaders implementeringstid. Detta skulle möjliggöra att de som är klara inom 12 månader får trafikera tidigare, vilket skapar incitament utan att fördröja helheten.

DK svarade att sektorn föredrar en 12-månaders övergångsperiod för att säkerställa lika villkor. Man är dock inte emot 18 månader och ser inga hinder så länge det blir tydligt att vagnar som uppfyller kraven får tillgång. DK meddelade att man granskar detta politiskt inför nästa RISC-möte, men är nöjda med det nuvarande förslaget.

SE invände att harmoniserade regler måste leda till att DK:s nationella regler tas bort omedelbart, annars blir resultatet otillfredsställande.

DK svarade att de stödjer tidigare kompromiss. De som implementerar på 12 månader får fördelar, men att säkerheten måste komma först. 18 månader kan accepteras om nödvändigt.

Tidigare stora MS instämde i att detta inte är ett juridiskt problem utan en praktisk kompromiss. De som klarar kraven tidigt bör få trafikera, utan att tvinga alla till samma takt.

SE påminde om att SE:s specialfall för varmgångsdetektorer i TSD WAG behöver revideras likalydande med ändringen i LOC&PAS som röstades vid senaste RISC-mötet.

Kommissionen besvarade sedan MS inspel och sammanfattade att Stora Bältolyckan visade på tekniska brister hos låsanordningen, brister i underhåll och MTO-fel vid lastningen. Alla dessa faktorer hanteras nu via TSD och "AMOC Safety of Load". De betonade att bristerna är både tekniska och operativa, och att kraven säkerställer att semitrailers låses korrekt med tillräcklig kraft. Det hänvisades även till det fortsatta arbetet med en holistisk riskanalys.

Kommissionen betonade att retroaktiviteten inte bör leda till överflyttning till väg, eftersom 85 % av vagnarna redan uppfyller kraven. De nämnde att ett företag nyligen presenterat en horisontell lösning som tål 100 kN, vilket indikerar att värdet 85 kN är tekniskt rimligt. Diskussion pågår om hur ett krav på delsystems nivå kan utformas för att möjliggöra andra konstruktionslösningar som den horisontella lastningen.

Kommissionen bemötte tidigare påstående om att problemet kan betraktas som enbart lokalt. Incidenter har inträffat även i andra länder. Klimatförändringar gör att riskerna blir mer utbredda. De påpekade att ansvar för retroaktiv verifiering ligger hos fordonsinnehavaren, men att detta kan delegeras till ECM. Utan retroaktivitet är risken stor att fler MS inför egna nationella regler. De uttryckte att 85 kN är ett värde framtaget utifrån praktisk erfarenhet efter olyckan på Stora Bältbron, och att sektorn inte har lämnat några alternativa data under sex års tid.

Kommissionen svarade SE att 85 kN inte är taget ur luften utan baserat på mätningar efter olyckan på Stora Bältbron. Det pågående arbetet med riskanalys mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan leda till justeringar, men något lägre värde är mer sannolikt än ett högre. De betonade att längre implementeringstid riskerar att förlänga giltigheten för nationella regler.

Kommissionen sade sig kunna överväga 18 månader, förutsatt att DK justerar sina nationella regler så att vagnar som uppfyller TSD WAG får tillträde. De påpekade vikten av att undvika att ytterligare nationella regler införs i andra MS.

ERA påminde om kraven i artikel 4 i järnvägssäkerhetsdirektivet. De uttryckte förvåning över att inga andra nationella säkerhetsmyndigheter än DK infört nationella regler med tanke på de identifierade bristerna. Om föreslagna regler inte införs inom rimlig tid finns det en risk för fler nationella regler och därmed ytterligare hinder för driftskompatibilitet.

En MS invände mot att 85 kN presenteras som ett temporärt värde. De menade att det är oacceptabelt att införa ett krav som i framtiden kanske sänks, vilket innebär extra kostnader för sektorn utan att det nödvändigtvis behövs.

ERA svarade att 85 kN är det enda konkreta värdet som sektorn lyckats enas kring på sex år. Det finns inga underlag som talar för ett lägre värde, och det är inte troligt att det i framtiden blir ett högre krav. De hänvisade till ett pågående forskningsprojekt med leverans 2027.

Ordföranden betonade att även om ett lägre värde, exempelvis 70 kN, senare skulle föreslås, så påverkar det endast en liten del av flottan (under 5 %). Han uppmanade kommittén att fatta beslut baserat på bästa tillgängliga information.

En annan MS framförde återigen att 85 kN inte är helt motiverat som ett generellt krav för hela EU. Det finns risk att vagnarnas strukturella integritet påverkas och man föreslog att resultat från tekniska universitetet i Berlin bör inväntas.

En annan representant för samma MS uttryckte frustration över att han hör från kommissionen att sektorn efterfrågar lösningar för att få bort blockeringen i DK men samtidigt motsätter sig de den föreslagna lösningen. Han påpekade att UIRR, UIP och CER uppgett att 85 % av flottan redan uppfyller kraven, samtidigt som det hävdas att konsekvenserna är oöverblickbara. Han menade att detta är självmodsigande. Istället för att införa generella krav borde man hantera de järnvägsföretag som brister i riskhantering. Ett riskbaserat tillvägagångssätt bör bibehållas. Det vore bättre

att behålla tillfälliga lösningar i utsatta områden och invänta resultaten från pågående arbeten.

En MS preciserade att man inte menade att 85 kN skulle vara startvärdet, utan att diskussionen i JNS gällde "upp till 85 kN". Det är skillnad mellan att införa ett minsta krav på 85 kN och att tillåta upp till detta.

DK betonade att 85 kN i Danmark ses som en tillräcklig låskraft. För svag låskraft leder till att låsanordningar förstörs redan i terminal vid oavsiktlig lyftning. Men det ändå är att föredra problem i terminaler, än olyckor under drift. De påpekade att avsaknaden av uttryckligt krav på låskraft och att det inte är en del av godkännandet gör att järnvägsföretaget inte kan veta om en semitrailer hålls på plats, trots att detta är ett krav. Vid olyckstillfället på Stora Bältbron var vägtrafiken avstängd. Bron består av två broar, en hög för biltrafik och en lägre där bro tågen kommer upp ur en tunnel. Vindhastigheten låg vid olyckstillfället på 21,6 m/s i medeltal enligt NIB-rapporten.

En MS framförde att de har främst redaktionella kommentarer och alternativa ordval. Några av punkterna hade redan behandlats och man hade fått positiv återkoppling från ERA, men ännu inte sett den reviderade texten.

SE återkom till frågan om 85 kN och ansåg diskussionen motsägelsefull. Om värdet är tillräckligt, varför pågår då ett forskningsprojekt för att ta fram ett bättre värde? SE föreslog att 85 kN inte införs nu, utan att man tillfälligt förlitar sig på AMOC och NSAs tillsyn, i väntan på säkrare resultat.

DK betonade att det krävs ett regelverk för att kunna agera tydligt. De menade att säkerheten måste komma först. Det är flera representanter här för MS och NSA som är kritiska till förslaget, men ingen är med på deltagarlistan från JNS. Det gäller även sektorn, som nu efterfrågar konkurrens på lika villkor. Utfallet från JNS är tydlig kring artikel 4 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Ha i åtanke att det är liv i vågskålen, det har kollegan från EL visat med all tydlighet med sitt anförande vid NSA Network. Om vi känner till en risk som inte hanteras måste vi ha ett regelbaserat angreppssätt.

Kommissionen förklarade att det yttersta ansvaret för att vagn och låsanordning är korrekt ligger hos järnvägsföretaget. Det är möjligt att be

ECM om hjälp, men ansvaret kan inte avsägas. NSA är ansvariga för att se till att järnvägsföretagen hanterar sina risker. Ett framtida värde kan bli 79 kN eller 83 kN, men 85 kN är tekniskt motiverat och det finns ett tydligt syfte.

ERA beskrev att det finns två kritiska lastfall, dels sidvind och dels oavsiktlig lyftning. En tillverkare de pratat med har angett att deras system konstruerats för att klara 110 kN, vilket krävs vid lyft i terminaler. Denna säkerhetsmarginal är redan inbyggd.

En MS, som också är representant från NSA, hänvisade till artikel 4 i säkerhetsdirektivet som klargör att ansvaret ligger hos järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Att införa regler i TSD för enskilda olyckor riskerar att bli fel väg. Han efterfrågade istället att myndigheter utvärderar hur järnvägsföretag hanterar risker. Brister hos ett enskilt järnvägsföretag bör inte leda till generella regler.

En MS betonade vikten av trovärdighet. Att införa ett värde som senare justeras skadar förtroendet. De är mindre bekymrade över det exakta värdet, men mer om processen att gå från 85 kN till kanske 60 kN efter att investeringar redan gjorts.

En MS underströk att även om ett krav på 85 kN införs, kvarstår järnvägsföretagens ansvar. Om prognosen visar vindar på över 40 knop måste tåget stoppas oavsett låskraft. Det räcker inte att sätta ett värde – det krävs riskbedömning inför varje transport. Låskraften är inte hela lösningen.

ERA bemötte uppfattningen att 85 kN är temporärt. De underströk att ingen angivit att värdet skulle ge strukturella skador på vagnar. Det finns horisontella lastningslösningar som klarar 100 kN. De motsatte sig uppfattningen att det i JNS diskuterats "upp till 85 kN", utan pekade på att det alltid varit tal om ett minsta krav, det är det enda som är vettigt ur säkerhetssynpunkt.

Kommissionen klargjorde åter att retroaktiv verifiering avser varje unik kombination av vagn- och låstyp – inte varje enskild vagn. Har man 90 identiska vagnar, görs testet en gång. De ifrågasatte varför retroaktiviteten ses som ett så stort problem, när majoriteten av flottan redan uppfyller kraven.

En annan representant från kommissionen bekräftade att det inte handlar om att testa varje vagn. Innehavaren som har hundratals vagnar av samma vagnstyp- och låskombination, eller en ECM, kontrollerar *en* gång och får grönt ljus. Metoden leder till att bara 1 av 100 vagnar faktiskt kontrolleras.

Kommissionen upprepade att inget järnvägsföretag lyckats visa hur de hanterat risken eftersom det har saknats kriterier för att bedöma låskraft. Tillsynsmyndigheter börjar nu använda AMOC och 85 kN som riktvärde. De noterade även att ingen ännu hävdade att 85 kN är otillräckligt. Hon hänvisade till bilaga I i AMOC, som beskriver krav för säker lastning av semitrailers. Den har publicerats av ERA i december 2024.

DK ville nyansera sin tidigare kommentar, det riskbaserade synsättet är viktigt, men måste kompletteras med ett tydligt regelverk. De påpekade att det vore oansvarigt att avstå från att reglera något man vet innebär en risk.

SE beskrev tillsynsåtgärder i Sverige utifrån JNS-rekommendationerna. Inledningsvis hade 18 % av kontrollerade vagnar brister, men efter införandet av JNS-rekommendationerna minskade detta till under 1 %. Detta visar att rekommendationerna fungerar. Dessutom finns nu AMOC för lastning. Att införa 85 kN nu, innan forskningsresultat finns, är förhastat.

DK menade avslutningsvis att om man ska kunna köra lätta semitrailers över Stora Bältbron utan ytterligare åtgärder så måste de sänka vindrestriktionerna så lågt att det inte går att bedriva trafik över bron. Vi måste därför även tänka på vad som är behoven hos järnvägsföretagen. Vill de ha dessa transporter eller inte? Om de vill ha dessa transporter och kunna röra sig fritt krävs krav på låskraft.

Ordföranden konstaterade att diskussionen snurrade i cirklar. Vissa ser det som ett lokalt problem, andra som EU-gemensamt. Han betonade att det inte är lämpligt att vänta till 2027. Kommittén måste ta sitt ansvar så att inte fler liv går förlorade. Oavsett vad man tycker har DK infört nationella regler som påverkar hela marknaden. Tidsplanen måste kopplas till att DK drar tillbaka dessa regler.

Avslutningsvis tackade ordföranden Barbara Feeley inför hennes pension efter åtta års tjänst inom stödfunktionen till RISC-mötena, och överlämnade

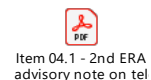
inkomna lyckönskningar från MS representanter. SE's delegation på plats överräckte senare enskilt blommor och en ask choklad som särskilt tack.

6.4 TSI Telematics

6.4.1 ERA Advisory Note on the impacts of new TSI Telematics - presentation by the Agency^(P)

Dokument

- *Item 04.1 - 2nd ERA advisory note on telematics_final*



Bakgrund

Presentation från ERA av sin kompletterande analys av TSD Telematik, se presentation.

Kommissionen har begärt att ERA kompletterar sin tidigare analys för att bedöma genomförbarhet och effekter av tillkommande element i förslaget.

Analysen syftar till att underlätta dialog mellan kommissionen, MS och intressenter kring bestämmelser i förslaget. Det är en faktabaserad analys snarare än en formell konsekvensbedömning och bygger på ERA:s metodik för enklare konsekvensbedömningar ("Light Impact Assessment", LIA). Analysen inkluderar kvalitativa bedömningar av påverkan på olika intressentgrupper samt insamling av data genom intervjuer, enkäter och möten.

Fokus ligger på att bedöma tidsfrister för implementering för olika aktörer, kopplingen till CEF-finansiering och effekter av nya bestämmelser, bl.a. kontroll av nätverksspecifika parametrar, harmoniserade meddelandeformat, hantering av öppna data kontra direktutbyte samt finansiella bördor för "ledande järnvägsföretag" ("lead RU").

ERA har identifierat ett antal potentiella tillkommande kostnader för olika aktörer. Dessa kostnader är generellt inte kvantifierade, men beskrivs som engångs- eller anpassningskostnader kopplade till tekniska förändringar och implementering av nya krav.

Tillkommande kostnader rör främst anpassning av IT-system hos infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, terminaloperatörer och IT-leverantörer. För infrastrukturförvaltare handlar det om utveckling av API:er och gränssnitt för datadelning samt uppgraderingar för att hantera nya krav på informationsutbyte. Järnvägsföretag kan påverkas av kostnader kopplade till anpassning av befintliga databaser och meddelandestrukturer, särskilt vad gäller tågsammansättning och vagnmeddelanden. Terminaloperatörer kan behöva investera i system för övervakning och datadelning. För vissa aktörer tillkommer även engångskostnader för att möjliggöra offentliggörande av data samt för att möta ökade krav på datatillgänglighet och tillsyn.

Med undantag för merkostnader kopplat till att implementera NeTEx parallellt med OSDM för biljettpreiser (se 6.4.3) saknar Transportstyrelsen i dagsläget kostnadsuppskattningar från den svenska sektorn för att implementera tillkommande krav i TSD Telematik. Trafikverket arbetar med en gap-analys för de befintliga kraven i TSD TAF/TAP kontra den reviderade TSD Telematik och det planeras för ett möte mellan Transportstyrelsen och Trafikverket i frågan.

Handlingslinje

- 8 **SE kan** framföra att det är önskvärt med tydligare kostnadsuppskattningar från ERA för Telematikförslaget som helhet och att höga kostnader troligen kan leda till att SE inte kommer att kunna stödja förslaget.
- 9 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen inledde punkten med att informera om att totalt 1 149 synpunkter inkommit under det offentliga samrådet, samt ytterligare ett hundratal inför detta möte. Ambitionen är att besvara samtliga synpunkter på version 8 av TSD Telematikförslaget, som också avspeglar ändringarna utifrån konsultationen.

ERA presenterade den andra rådgivande noten och förklarade att arbetet bygger vidare på ursprungliga analysen från 2022-rekommendationen men kompletteringar utifrån version 7, samma version som låg till grund för det offentliga samrådet. Eftersom endast en aktör lämnat kvantifierade uppgifter om kostnader är analysen i huvudsak kvalitativ. ERA har intervjuat flera

aktörer i sektorn, och vissa av synpunkterna är redan införda i version 8. Det slutliga dokumentet förväntas vara klart till RISC-mötet i juni.

Kommissionen gick igenom upplägget för analysen (punkt A–D med underpunkter) och förklarade att strukturen i analysen ligger till grund för dagens diskussion. Under morgondagens möte kommer man gå igenom de delar av texten som inte täcks av analysen. Omfattningen av analysen godkändes av RISC i november.

Item A&B: Feasibility of deadlines for implementation and CEF funding opportunities
ERA gick vidare till den inledande analysen av deadlines för implementering och möjligheter till CEF-finansiering. Det är svårt att utvärdera om implementeringskostnader är utifrån nya krav eller existerande krav som inte implementerats tidigare. De ser generella klagomål om tidsplanen, men kan inte dela upp i vad som är för kort genomförandetid och vad som är kopplat till befintliga brister.

Kommissionen pekade på att det i artikel 16 finns tre deadlines: en för biljetthantering, en för kapacitetshantering och trafikstyrning, och en för godshantering. Man har inte ändrat datumen i denna version, men ett nytt förslag är under framtagande till junimötet. De har även mottagit kommentarer att rapporteringsskyldigheter om 9 och 18 månader i artikel 17 inte överensstämmer med artikel 16, vilket de håller med om. Anpassning av implementeringstiderna i artikel 16 måste förhålla sig till tiderna i artikel 18 vid översynen. Kommissionen gick vidare till Tillägg G med implementeringstider. För punkt 2.5.2(3) (status of train readiness) finns ingen deadline, men för alla övriga står det 13 december 2026. Vad gäller t.ex. biljetthantering finns möjligheter att differentiera implementeringsdatum. Mycket är redan implementerat i många MS, därför kommer de kunna vara mer ambitiösa för vissa delar, beroende på mognaden i sektorn. Det är därför det gått från ett gemensamt datum till ett datum per funktion. Just nu står det samma datum, men det planeras vara olika datum till juni. Kommissionen aviserade att man avsåg att gå igenom resten av texten på liknande sätt, och öppnade sedan upp för kommentarer.

En MS välkomnade arbetet men pekade på ett stort gap mellan kommissionen och sektorn gällande förslaget och pekade på vikten av en ordentlig konsekvensanalys. Det efterlystes gemensamma möten mellan

kommissionen, MS och sektorn, som man tidigare haft i samband med arbetet med TSD CCS.

En annan MS kommenterade artikel 16.4 och undrade vem som beslutar om förlängning av deadlines, då procedur för detta saknas i texten.

En tredje MS menade att deadlines i artikel 16.2 bör skjutas fram minst två år, då mycket arbete återstår att genomföra. Däremot såg man inga problem med deadlines i punkterna 3 och 4.

En fjärde MS underströk att konsekvensanalysen måste finnas tillgänglig i god tid för att kunna diskuteras med sektorn. Man ville även att deadlineförslagen delas i förväg i samma syfte.

En femte MS lyfte artikel 16.1, där hänvisningen till undantag enligt driftskompatibilitetsdirektivet fanns i en tidigare version men som nu tagits bort. De ville återinföra skrivningen, då vissa aktörer fortsatt ska vara undantagna. Man instämde också i synpunkten kring artikel 16.4 och efterfrågade en uppdaterad konsekvensanalys, den som togs fram 2022 speglar inte situationen 2025. Analysen är i många delar inte längre relevant, vore bra att få en sådan analys på nytt.

En stor MS ville också diskutera artikel 17 och bilaga G. De föreslog att artikel 17 tas bort helt, då kraven är oproportionerliga och går emot syftet med att minska administrativa bördor. Man hänvisade till initiativet "Clean Industrial Deal" och att affärer ska vara fria från onödiga byråkratiska krav när implementeringskraven ändå tydliga.

Samma linje stöddes av en annan MS som menade att rapporteringsskyldigheterna borde vara automatiska och att kraven i bilaga G liknar kraven för CEF-projekt, vilket är för omfattande och skapar onödig administration.

ERA svarade att de gärna kvantifierar så mycket som möjligt, men att man inte kan hitta på siffror där sektorn inte lämnat något underlag. Konsekvensanalysen åtföljde den tidigare rekommendationen och omfattas inte av ett nytt mandat. Därför görs ett tillägg i samma anda, inte en ny analys.

Kommissionen bekräftade att texten inklusive deadlines kommer tillgängliggöras minst en månad innan mötet i juni. Man förklarade också att projekt som är långt gångna kan få ett års förlängning enligt skäl 34. Gällande artikel 17 poängterade kommissionen att nuvarande krav på rapportering i TAF/TAP redan minskar bördan utifrån dagens halvårsvisa rapportering till årligen. Krav kvarstår endast för de som listas i 17.1 punkterna a) och b), vilket i sig är en stor förenkling. Artikel 17 används också för att genomföra ERA:s skyldigheter enligt artikel 23 i ERA-förordningen.

En MS efterlyste återigen gemensamma möten mellan RISC-medlemmar, ERA och sektorn, med referens till processen kring TSD CCS.

Ordföranden pekade på att flera expertgruppsmöten redan ägt rum och att det inte är möjligt att ha fler sådana, då det kräver att dokument görs tillgängliga en månad i förväg – vilket inte hinns med. Nuvarande tidsplan ligger därför fast.

Item C1: Controlled use of network specific parameters

Diskussionen gick därefter vidare till artikel 11 om nätverksspecifika parametrar. ERA förklarade att kraven innebär ett större ansvar för NSA än tidigare, då dessa nu ska granska och godkänna parametrar som i tidigare förslag hanterats centralt av ERA. ERA ifrågasatte i sin analys om NSA har tillräcklig expertis inom telematik, och påpekade att även om ERA:s roll formellt sett minskar, kommer det i praktiken krävas mycket informellt stöd från ERA till NSA. Det finns även en risk att anmälningarna från infrastrukturförvaltare fördröjs, och det är oklart om bestämmelserna i artiklarna 11.5 och 18.7 räcker för att säkerställa att endast godkända parametrar används.

Kommissionen beskrev utvecklingen från tidigare versioner. I version 6 rapporterade infrastrukturförvaltare direkt till ERA. Efter diskussion med kommissionens rättstjänst har man kommit fram till att alla parametrar som avviker från TSD måste betraktas som nationella regler enligt driftskompatibilitetsdirektivet, därmed måste NSA granska dem. Artikel 11.2 har förtydligats så att även reglerande myndigheter ska vara involverade i granskningen, i enlighet med artikel 56.3 i SERA-direktivet.

En MS tackade för förtydligandet men ifrågasatte ändå nyttan av att involvera NSA i processen. Man menade att det saknas säkerhetsaspekter

och att direktkontakt mellan infrastrukturförvaltare och ERA vore enklare och mer effektivt. Ytterligare en MS uttryckte samma skepsis och upplevde att texten blivit mer komplicerad till följd av att man försökt ta hänsyn till synpunkter i konsultationen.

Ytterligare en MS instämde och ansåg att det är oklart varför uppgiften ges till NSA och regulatorer, särskilt utan att man analyserat om de har den kompetens som krävs. En annan deltagare menade att detta bara tillför komplexitet.

SE redogjorde för ett frågor kring parametrar som inkommit från en infrastrukturförvaltare. Det handlar om parametrar som inte rör säkerhet eller driftskompatibilitet, utan används i kapacitetstilldelningsprocessen vid kapacitetsbrist. Som exempel nämndes parametrar i nationell lagstiftning som används för att tilldela kapacitet på ett förutsägbart sätt vid kapacitetsbrist. Dessa används endast i dessa fall och är enligt Sveriges syn inte av teknisk karaktär. SE undrade om sådana parametrar ändå omfattas av kravet på anmälan som nätverksspecifika parametrar och påpekade att det finns fler liknande exempel.

En deltagare tackade för förtydligandet om nationella regler och nätverksspecifika parametrar, men undrade om regler av lokal natur i RINF också omfattas.

Kommissionen förklarade att om ytterligare parametrar krävs, ska det finnas en nationell regel som ligger till grund för dem, och då är det medlemsstatens ansvar att anmäla denna regel. MS måste hantera detta inom ramen för den etablerade processen. De betonade att det i många fall inte handlar om regler i traditionell mening, utan om parametrar i en digital kontext t.ex. databaser eller digitala verktyg. När sådana parametrar införs granskas vilken nationell regel som stöder dem, inklusive regler från infrastrukturförvaltare. Om det finns osäkerhet kring om en viss regel är motiverad, ska det hanteras enligt artikel 26 i driftskompatibilitetsdirektivet, vilket innebär att regeln anmäls via SRD och därefter diskuteras i rätt forum.

Kommissionen betonade att direktivet inte gör någon åtskillnad mellan olika TSD vad gäller vilket ansvar NSA har för nationella regler. TSD:n är inte till för att ändra direktivet eller ERA-förordningen. Regler eller instruktioner från infrastrukturförvaltare klassas som nationella regler om de påverkar driftskompatibilitet. Med hänvisning till exemplet från SE om brist på

kapacitet, förklarade han att sådana parametrar ska anmälas i RINF enligt den föreslagna kapacitetsförordningen. Om olika parametrar används av järnvägsföretag uppstår ett behov antingen av nationella regler eller av specialfall, därför finns en särskild sektion i TSD:n för att MS ska kunna redovisa detta. Det är inte acceptabelt att IM inför parametrar via JNB om de innebär avvikelser från TSD. De ansåg också att NSA har förmågan att bedöma sådana NTR inom ramen för driftskompatibilitetsdirektivet. Om det finns tveksamheter kring marknadsbaserade regler, som i exemplet från SE, måste detta ske i samarbete med regulatorn. Avslutningsvis erkände de att formuleringen om "verify the justification" är oklar och bör förtydligas, men att det inte går att frånga direktivets krav att NSA är ansvariga för att hantera nationella regler.

En stor MS reagerade och menade att det inte är rätt väg att likställa lokala instruktioner, som t.ex. rör tidtabeller, med nationella regler enligt direktivet.

En MS ifrågasatte påståendet om att MS:s ansvar skulle försvinna och menade att det snarare är tydligt att medlemsstaterna redan har ansvar genom nationella regler, medan verifieringen av dessa ligger hos ERA. Enligt deltagaren borde dock ansvaret i praktiken ligga hos infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, snarare än nationella säkerhetsmyndigheter. De uttryckte förvirring över vad NSA:s mervärde är i processen och menade att det är operatörerna som ansvarar för att säkerställa efterlevnad av regler. De avslutade med att säga att det inte är tydligt vad NSA:s roll är i detta sammanhang och att uppgiften inte borde ligga hos dem.

SE lyfte ett antal funderingar kring artikel 16.2 och hur nationella regler hanteras inom ramen för driftskompatibilitetsdirektivet och ERA:s uppdrag. De menade att begreppet nationella regler breddas, samtidigt som ansvaret läggs på NSA. Även om det juridiskt är tydligt att MS har ansvaret och kan delegera det, uppstår i praktiken problem när detaljer i TSD ska hanteras. Om en nätverksspecifik parameter grundas på en nationell regel, ska den enligt tolkningen hanteras av NSA. Detta innebär ett stort praktiskt ansvar som många NSA inte är rustade att hantera. Det är aktörerna och inte myndigheterna som besitter expertisen. I artikel 14.1 i driftskompatibilitetsdirektivet finns redan krav på anmälan vid regeländringar, och det behöver tydliggöras vad som ska klassificeras som nationell regel. Tidtabeller nämndes som exempel och det är där många MS oro ligger, alltså behovet av en tydlig definition.

Kommissionen svarade att frågan om vad som utgör en nationell regel har diskuterats många gånger och att den därför är "parkerad". Enligt kommissionen är allt som innebär en börda för järnvägsföretaget en nationell regel – även instruktioner från infrastrukturförvaltare som inte är ömsesidigt överenskomna. Det finns många motiverade nationella regler, men de måste ändå granskas. Tanken att involvera NSA utgår från att ett ministerium kan behöva vidarebefordra frågor – som kommissionen själv gör till ERA. Om det finns osäkerhet kring om en parameter är en regel, om den är nödvändig eller motiverad, så ska den anmälas via SRD enligt direktivet. Frågan är enligt kommissionen uttömd, men man är öppen för att återkomma till den vid behov.

En MS ifrågasatte om NSA, som nu ska bedöma regler för flera tekniska specifikationer verkligen har resurser även för detta område. Kommissionen svarade att det inte finns någon skillnad mellan olika TSD i driftskompatibilitetsdirektivet, TSD TAF/TAP omfattas lika mycket som andra TSD. De tillade att det inte är kommissionens uppgift att säkerställa att NSA har kompetens eller resurser, utan att detta ansvar vilar på MS.

En annan MS ställde en praktisk fråga om hur bedömningen av parametrar ska gå till. De undrade om NSA måste gå igenom all nationell reglering och JNB-dokumentation, eller om det räcker att agera när infrastrukturförvaltaren begär det. De frågade även om det finns några rekommendationer eller stöd från ERA för att kunna hantera detta inom sex månader.

Kommissionen svarade att detta har identifierats i ERA:s analys. Även om ERA:s roll formellt sett har minskat, är det i praktiken så att ERA måste bistå NSA. Om en NSA begär hjälp är ERA redan förpliktade att stödja dem. Det är alltså inte ett krav att ERA alltid är involverade, men det finns en etablerad möjlighet att begära deras assistans.

Item C2: Passenger trains composition messages

ERA gick vidare i presentationen med punkt C.2, som rör meddelanden om passagerartågens sammansättning. De konstaterade att detta ger stora vinster för järnvägssektorn, medan den negativa påverkan för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är begränsad. Tillgång till denna information för tredje part är redan ett krav enligt förordningen om tågpassagerares rättigheter (PRR) och MMTIS, men det är positivt att samla all data på ett

ställe. ERA noterade att sektorn bedömer att kostnaderna för att införa platsinformation är höga, eftersom detta inte ingår i nuläget. ERA ser det dock som en engångskostnad eftersom vagnars interiör sällan förändras.

Kommissionen tillade att meddelandet 2.5.1(12), som tidigare var frivilligt, nu föreslås bli obligatoriskt. Det utvecklas för att omfatta även platskartor, ombordfaciliteter och cykelplatser – data som redan omfattas av krav i PRR och MMTIS. Det aktuella meddelandet har identifierats som ett bra tekniskt format, men behöver vidareutvecklas för att uppfylla sektorns behov.

Kommissionen betonade också vikten av ömsesidighet i informationsdelning, tågkompositionsdata ska vara obligatorisk för järnvägsföretag att dela med infrastrukturförvaltare. Dessa data används av infrastrukturförvaltare och stationsförvaltare för att tillhandahålla plattformsinformation till resenärer. Det har förekommit klagomål på bristande ömsesidighet i informationsutbytet, järnvägsföretag behöver också få tillgång till viss information. I praktiken fungerar detta väl i vertikalt integrerade företag, men är ett större problem för nykomlingar och särskilt för oberoende biljettförsäljare. Det är därför avgörande att säkerställa att informationsflödet fungerar mellan alla aktörer.

Item C3: Wagon message exchanges

ERA gick vidare till sida 11 i presentationen som behandlades punkt C.3 om utbyte av vagnmeddelanden. Det framhölls att anpassningar av databaser innebär kostnader för järnvägsföretag, särskilt eftersom det är oklart hur synkronisering med det europeiska fordonsregistret (EVR) ska ske. Terminaler är undantagna från denna problematik.

Kommissionen förtydligade att enligt punkt 2.6.1(5) är det endast järnvägsföretag som ska utbyta meddelanden om vagnsrörelser. Dock är även punkt 2.6.1(6) viktig, när vagnar förs fram som systemtåg inom terminaler, vilket är vanligt enligt sektorn, ska ändå "train traffic message" användas, även om det tekniskt sett handlar om växlingsrörelser. Detta tillkännagavs vid föregående RISC-möte men fanns inte med i version 7 av dokumentet. Det har tidigare funnits viss förvirring kring hur meddelanden från terminaler ska hanteras, vilket nu har förtydligats.

En MS kommenterade att diskussionen gick fort men att det vore bra att samtidigt ta upp artikel 5 om datadelning till allmänheten. Kommissionen svarade att man återkommer till den artikeln senare.

Item C4: Safety relevance of telematics messages

ERA gick vidare i presentationen till sida 12 om säkerhetsrelevansen hos telematikmeddelanden. ERA konstaterade att inga meddelanden i dagsläget är kopplade till grundläggande säkerhetsrisker eller kräver säkerhetsintegritetsnivå (SIL). Det finns dock möjlighet att använda vissa meddelanden för säkerhetsändamål om det sker i överenskommelse mellan aktörerna. Detta kan ske utan att införa krav på säkerhetsklassade system eller tunga investeringar.

Kommissionen fortsatte med att förklara att kolumnen säkerhet i bilaga F numera är en tom kolumn, vilket bekräftar att det inte finns några bindande säkerhetskrav kopplade till meddelandena. Samtidigt medgavs att flera meddelanden i praktiken kan användas som en del i säkerhetsprocesser. Därför har det i punkterna 2.5.1(14), 2.5.2 och 3.2.1.3 införts formuleringar som möjliggör att sådana meddelanden används, baserat på en CSM-RA-analys och en överenskommelse mellan berörda aktörer.

En MS efterfrågade tydligare koppling mellan växlingsrörelser och vagnsmeddelanden. Kommissionen förklarade att inga nya krav introduceras, utan att det handlar om en påminnelse: om växlingsrörelser övervakas, ska detta ske i enlighet med punkt 3.2.1, vilket gäller särskilt för vagnslast. Kommissionen tillade att de gärna förklarar detta vidare i ett bilateralt format vid behov.

En annan MS kommenterade att ordet "manager" saknas i punkt 2.5.14 och ansåg att kravet inte hör hemma i TSD Telematik utan snarare i TSD OPE. Det finns annars en risk att olika järnvägsföretag tolkar detta olika.

En ytterligare MS menade att punkt 2.5.2 är ett bra exempel på hur reglering kan undvikas när funktionella system som ETCS nivå 2 redan finns i drift.

En MS ansåg att telematikmeddelanden inte bara bör vara ett verktyg för operatörer utan också ett instrument för att stödja säkerhet. De lyfte bland annat farligt gods som ett exempel där informationen är viktig för räddningstjänsten. Det uttrycktes oro över att säkerhetsaspekten inte behandlas tillräckligt systematiskt. Det efterfrågades en mer konsekvent

koppling mellan bilaga F, miljöskydd och säkerhetsrelevans samt en sammanhängande analys av både kostnader och användning i säkerhetssammanhang.

En annan MS uttryckte att de tekniska kraven är svåra att följa eftersom det finns många hänvisningar till andra regelverk. Ordföranden skämtade att detta kanske är en "kuggfråga", ett test för att få delta i kommittén. MS svarade att dokumentets struktur försvårar förståelsen av vad som faktiskt förväntas.

Kommissionen kommenterade vidare att det påtalade felet om begreppet "manager" har noterats. Det bekräftades att användning av säkerhetsrelaterade meddelanden bara ska ske efter överenskommelse mellan parterna. De bekräftade att det finns meddelanden som kan användas för säkerhetsändamål. Därför har man tydliggjort i texten att sådan användning är möjlig och hur den kan ske. Samtidigt betonades att säkerhetsrelaterade användningsområden inte ska specificeras i bilaga A2, eftersom detta inte är platsen för att införa sådana krav. Där bör det endast anges att det finns en koppling. Kommissionen höll med om att meddelandena kan användas som en del av säkerhetsprocesser, och om det anses nödvändigt kan detta förtydligas i den rättsakt som antas. Inom ramen för TSD-mandatet finns redan kopplingar till driftsinstruktioner och till strategier för digitalisering. Kommissionen underströk att säkerhet är en viktig fråga och att om telematikmeddelanden visar sig vara det bästa verktyget är dörren öppen för vidare användning. Frågan parkeras dock tills vidare, men ingår i ERA:s fortsatta arbete kring säkerhetsrelaterade kopplingar.

En MS påpekade att information om farligt gods är avgörande för räddningstjänstens insats vid olyckor. De menade att det vore farligt att underskatta denna aspekt och att telematikens syfte undermineras om sådan information inte utnyttjas i tid, Viareggioolyckan nämndes som ett exempel. De efterlyste tydlighet och konsekvens i kommitténs arbete och ansåg att säkerhet måste vara en central del.

En stor MS betonade att det visserligen är en känslig fråga, men att det är nödvändigt att förstå konsekvenserna för IT-system och vilka konkreta krav som telematikmeddelanden innebär. Det finns fortfarande många obesvarade frågor.

Kommissionen svarade att behoven inte negligeras, men att det är viktigt att förhålla sig realistiskt till vad som är möjligt att lösa inför juni. Det finns fortfarande spänningar mellan aktörer i sektorn och kanske även mellan nationella säkerhetsmyndigheter. ERA kommer att arbeta vidare med frågan. Det är redan idag tillåtet för infrastrukturförvaltare att använda meddelanden för farligt gods, vilket även är ett krav enligt RID-regleringen. När en infrastrukturförvaltare vill använda ett visst meddelande för säkerhetsändamål ska det publiceras i JNB och motiveras via en CSM REA-analys. Punkt 2.5.2(4) ger stöd för detta, särskilt i nödsituationer. Kommissionen påpekade också att det juridiska ansvaret för informationens korrekthet ligger hos järnvägsföretaget, inte hos infrastrukturförvaltaren.

En MS ifrågasatte hur järnvägsföretag ska veta när telematik ska användas i stället för ETCS. Punkt 2.5.2(1) anger att om funktionerna redan täcks av ETCS behövs inte ytterligare informationsutbyte via telematik. Men i praktiken finns fall, exempelvis vid förseningar i avgång, där ETCS inte räcker. Då krävs ett meddelande som "train ready".

En annan MS återkom till frågan om vilka meddelanden som är att betrakta som säkerhetsrelaterade. Kommissionen förklarade att det är upp till infrastrukturförvaltaren att definiera dessa, baserat på CSM-REA. Om ett meddelande ska användas i säkerhetssyfte måste detta annonseras i JNB och motiveras. Järnvägsföretag måste då veta exakt vilka meddelanden som avses. Kommissionen menade att diskussionen visade att det finns ett tydligt behov av harmonisering, men att detta inte kan lösas före juni. Frågan omfattas i stället av det nya TSD-mandatet och kommer behandlas tillsammans med arbetet med TSD CCS och TSD OPE.

Item C5: Open data available to telematics stakeholders

ERA fortsatte presentationen med sida 13 om öppna data tillgängliga för telematikintressenter för obligatoriskt utbyte mellan aktörer, C.5. Det betonades att detta kan ge stora nyttor, särskilt för att bättre integrera järnvägsgodstransporter i logistikkedjorna. För passagerartrafiken är öppna data inget nytt, men tillgången via API:er och webbgränssnitt gör det enklare att utbyta information. Det framhölls att ökad tillgång till data för myndigheter också kan minska behovet av separat rapportering från aktörerna. Samtidigt konstaterades att det finns kostnader kopplade till anpassning av existerande IT-system för både aktörer och myndigheter. Det

är också oklart om FRAND-principerna i EU:s dataförordning kan tillämpas direkt inom ramen för TSD Telematik.

Kommissionen kommenterade därefter artikel 4.2 och beskrev hur bestämmelsen kan användas för att minska rapporteringsskyldigheter. Om myndigheter har direkt tillgång till relevant data behöver aktörerna inte rapportera den separat. Kommissionen nämnde att detta synsätt kan tillämpas även på andra områden framöver, till exempel för att minska rapporteringsbörda kring buller i enlighet med miljödirektiv.

Kommissionen tog även upp en fråga från det offentliga samrådet om artikel 4.1, där det misstolkats som att alla ska få tillgång till data. Kommissionen klargjorde att endast de som behöver data för att utföra sin uppgift omfattas, i linje med Rotterdamdeklarationen.

En MS påpekade att termen "shareholders" används i texten men att det borde stå "stakeholders", och hänvisade till ytterligare synpunkter kopplade till Rotterdam som skulle tas under diskussionen om artikel 5.

En annan MS tog upp ett praktiskt problem med att det kan finnas krav på att data publiceras på NAP även för passagerartåg, vilket riskerar att leda till att data ligger på två olika plattformar utan möjlighet till samordning och därmed duplicering.

Ytterligare en MS undrade vad som menas med termen "operational responsibility" i artikel 4.1.

Kommissionen bekräftade att felaktigheten i terminologin ska rättas, det ska stå "stakeholders". Vad gäller frågan om "operational responsibility" förtydligade kommissionen att det handlar om aktörer som har ett faktiskt behov av data i sin operativa verksamhet och att dessa måste ha en organisationskod. Detta är relevant för både tåggrafikdata och tågsammansättningsdata, och därmed även kopplat till frågan om duplicering av data som tidigare nämnts.

Kommissionen förklarade att eftersom samma linjer ofta används för både gods- och passagerartåg måste båda övervakas. MMTIS är också till för andra intressenter än enbart järnvägsaktörer. För att undvika duplicering har det därför i bilagan (punkt 2.6.1(8)) klargjorts att data via NAP ska återanvändas och inte dupliceras, det ska finnas en gemensam datakälla.

Item C5: Open data publicly available

ERA fortsatte på sida 18 i presentationen med öppna data för allmänheten. ERA ser stora nyttor i att offentliggöra och tillgängliggöra data, särskilt för passagerartåg. De framhöll att nyttan är stor och att det inte finns några belegg för att detta skulle medföra betydande kostnader för berörda aktörer. Tågplane- och tågrörelsedata beskrevs som en allmän nytta där kostnadsfri tillgång kan ge stora samhällsvinster.

Samtidigt påpekades att data om framförda tåglägen kan vara känsliga, och att ett offentligt utlämnande av dessa potentiellt kan leda till konkurrensproblem. För godstrafiken noterades att öppen tillgång till data kan gynna IT-utvecklare och app-leverantörer, men nyttan av att offentliggöra tågsammansättningsdata är ännu inte tillräckligt fastställd. Andra modeller för delning mellan telematikaktörer, till exempel via terminaler enligt artikel 4, kan därför övervägas. Avslutningsvis noterade ERA att flera aktörer uttryckt oro för att offentlig tillgång till sammansättningsdata för godståg kan skada järnvägens konkurrenskraft gentemot andra transportslag, även om denna oro ännu inte kvantifierats.

Kommissionen kommenterade därefter artikel 5 och meddelade att två huvudsakliga typer av synpunkter mottagits. För terminaler har artikel 5 inte tagits emot väl. Två viktiga motkommentarer har däremot framkommit, att tillgång till viss data bör begränsas av hänsyn till farligt gods, militära transporter eller säkerhet. Kommissionen noterade att detta innebär att en viss flexibilitet behövs, varför punkterna 2(a)–(c) har preciserats för att tydliggöra vad som avses.

Kommissionen hänvisade också till artikel 14.5 där det tydliggörs att ett webbaserat gränssnitt ska vara en del av tillträdespaketet. Vissa data som ändå kan utläsas direkt på vagnen kan inte undantas från offentligheten, såsom fordonsnummer, vagnens placering i tåget samt typ av intermodal lastenhet (ILU-typ) och dess identifieringsnummer.

Vad gäller artikel 14 förklarade kommissionen att förändringarna där syftar till att tydliggöra att ett API är en del av ”minimum access package” enligt SERA-direktivet, och att en MS kan kräva att en enskild infrastrukturförvaltare ansvarar för publicering på hela det nationella nätet.

En MS upprepade för protokollets skull sin tidigare ståndpunkt: att det är avgörande att viss data inte görs tillgänglig för allmänheten, utan endast för aktörer i transportkedjan. Detta är viktigt för att skydda godstransportsektorns konkurrenskraft.

En annan MS refererade till tidigare möten där det diskuterats och undrade hur det gemensamma webgränssnittet hänger ihop med gränssnittet i TSD TAF/TAP.

En MS tog upp Rotterdamdeklarationen och menade att förslaget i sin nuvarande form inte respekterar detta, särskilt i fråga om datadelning om tågkompositioner. Det påpekades att viss data, såsom ILU, inte omfattas av fördraget och därför inte borde delas.

En annan MS efterfrågade förtydliganden kring hur energiförbrukningsdata hanteras, samt hur det ska göras med information om militära transporter.

SE lyfte att formuleringen i artikel 5.2 – "access restricted to the public" – kan misstolkas som att det är allmänheten som får tillgång till data. Istället föreslogs att det borde stå "restricted from public access".

En annan MS instämde i detta och föreslog formuleringen "restricted from public access and limited to telematics stakeholders". Vidare menade de att artikel 5.1 borde klargöra att data begränsas från allmänheten och endast delas med telematikaktörer.

Ytterligare en MS uttryckte oro från sektorn kring datans kommersiella värde och risker för missbruk, exempelvis genom dataskrapning eller cybersäkerhetsincidenter. De tackade för förtydligandena i artikel 5.2 och 14 men framhöll att proceduren i artikel 5.3 leder till hög administrativ belastning för både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Risken för fel och juridiska konsekvenser måste också beaktas. En mer effektiv lösning vore ett gemensamt IT-system.

En annan deltagare uttryckte att förslaget balanserar värdena på ett bra sätt och att de, utöver de föreslagna språkliga förtydligandena från andra MS, inte hade ytterligare synpunkter.

En deltagare föreslog att artikel 5.3 borde omformuleras. Istället för att data görs publika om ingen invändning inkommit, borde regeln vara att en aktör måste begära tillgång till viss data.

Kommissionen vände sig därefter till de MS som uttryckt oro och efterfrågade exempel på vilka typer av data som borde begränsas. De hänvisade till expertgruppens arbete under 2023/2024, där sektorn redan tillfrågats om kommersiellt känslig data, exempelvis identifiering av järnvägsföretag och transportinnehåll. Dessa har föreslagits begränsas till inblandade aktörer. Kommissionen är öppna för att ta emot fler konkreta förslag på datatyper som bör skyddas.

När det gäller frågan om gemensamt gränssnitt förklarade kommissionen att detta behöver en gemensam teknisk kärna för att fungera. Detta utvecklas i punkt 1.7 i bilagan. Frågan om Rotterdamfördraget togs på nytt upp, och kommissionen bekräftade att artikel 4.1 kommer att ses över så att den respekterar fördragets intentioner.

I fråga om energidata påpekade kommissionen att detta i dagsläget är frivilligt och avtalas mellan aktörerna. I och med att tågsammansättning blir obligatorisk i framtiden, kommer det även att omfatta tillhörande information, inklusive energirelaterad data.

Kommissionen tackade även flera MS för de språkliga förtydliganden som föreslagits, särskilt rörande artikel 4.1, och lovade att dessa skulle ses över tillsammans med språkexperter.

En MS kommenterade att enligt deras tolkning skulle artikel 5.3 kunna tas bort, men kommissionen klargjorde att detta inte är syftet. Målet är att säkerställa att kommersiella aspekter hanteras tydligt.

Kommissionen svarade på kommentaren om hanteringen av tågsammansättningsdata. De förtydligade att denna data skickas bilateralt mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, vilket regleras i punkt 2.5.1 i bilagan. Därefter ska infrastrukturförvaltaren enligt artikel 5.1(c) publicera data till allmänheten, med tillämpning av eventuella begränsningar i artikel 5.3. Eftersom det handlar om ett gemensamt gränssnitt som fylls med data från 27 MS, måste man vara pragmatisk i utformningen. Kommissionen betonade att frågan om tillförlitlighet redan hanterats genom möjligheten att begränsa viss data, och att det är järnvägsföretaget som ska definiera

licensvillkoren för användning av sina data. När infrastrukturförvaltaren publicerar informationen är de inte ansvariga för innehållet, det juridiska ansvaret ligger kvar hos den som producerar data, inte den som delar den.

Item C6: Mandatory harmonized message format vs bilateral agreements

ERA fortsatte därefter presentationen med sida 20 om punkt C.6 – Obligatoriskt harmoniserat meddelandeformat kontra alternativ baserade på bilaterala avtal. ERA beskrev stora nyttor med ett harmoniserat dataformat, särskilt eftersom bilaterala avtal visat sig problematiska för mindre aktörer. Därför förespråkas användning av ett standardiserat format baserat på ERA:s ontologi.

Kommissionen hänvisade därefter till artikel 7 och punkt 1.4 i bilagan. Det klargjordes att användningen av ERA:s ontologi som ett specifikt dataformat inte ingår i det nuvarande förslaget. Det är viktigt att läsa vad som faktiskt står, så att sektorn får korrekt information om vad som krävs. Enligt artikel 7.3 är det semantiken som är central, alltså de datakatalogelement som utgör en del av ERA:s ontologi, inte själva ontologin. Punkt 1.4 i bilagan refererar till existerande dataformat i TAF/TAP, såsom tidigare specificerats i index 105. I det nya förslaget ersätts denna hänvisning med ERA:s ontologi och detta ska tolkas tillsammans med punkt 1.4.

Utvecklingen av dataformat omfattas alltså inte av denna TSD. Samtidigt är det viktigt att ERA:s ontologi är tydlig med vilken specifikation som gäller inom respektive domän. Ontologin omfattar idag främst fordons- och infrastrukturdata, men bör också tydliggöra vilken delmängd som gäller för Telematik. Datamodellen är XSD, vilket också anges i rättsakten, men detta tydliggörs även i ontologin för att stödja användarna. På så vis bemöts sektorns farhågor kring format och datamodell.

En MS ställde därefter en fråga om artikel 5.3. Betyder skrivningen att det endast finns två alternativ, antingen att samtliga parametrar för tågsammansättning publiceras eller att endast de tre parametrarna i artikel 5.3b gör det? Deltagaren ville ha bekräftat att man inte kan välja bort enskilda parametrar, eftersom det vore för komplicerat.

Kommissionen svarade att enligt artikel 5.1 ska infrastrukturförvaltare publicera data för tågsammansättning, antingen öppet eller enligt artikel 4 för berörda telematikaktörer. All data ska alltså göras tillgänglig, men artikel 5.3

ger möjlighet att dölja viss information från allmänheten. Dock måste parametrarna i 5.3b i–iii alltid vara tillgängliga.

Samma MS frågade vidare om det innebär att ett järnvägsföretag kan undanta specifika parametrar eller om det handlar om ett allt-eller-inget-beslut.

Kommissionen förtydligade att järnvägsföretaget ska ange i sitt meddelande vilka datafält som är tillgängliga och att dataformatet måste stödja denna möjlighet.

En MS undrade om ERA:s ontologi redan är tillgänglig eller om den först kommer göras tillgänglig i juni.

ERA svarade att ontologin är ett av de dokument som kommer att tillhandahållas i god tid före juni. ERA stödjer den nuvarande skrivningen i förslaget, men betonade att viss redaktionell bearbetning krävs innan dokumentet är redo att röstas om.

Item C7: Infrastructure information in TCR

ERA fortsatte presentationen med sida 21 om infrastrukturinformation i samband med temporära kapacitetsrestriktioner (TCR). ERA beskrev att det finns framtida nyttor med de aktuella punkterna eftersom dessa i dagsläget är öppna. ERA framhöll dock att det fortfarande råder viss oklarhet kring hur dessa kommer att påverka RINF, även om det ansågs fördelaktigt att likrikta arbetet med RNE:s verktyg.

Kommissionen betonade att kapacitetsrestriktioner inte ska vara en obligatorisk del av RINF. Avsikten är istället att fokusera på TSD Drift och trafikledning (OPE), där tillfälliga kapacitetsrestriktioner redan är en del av linjeboken och förarens regelbok. Kommissionen förklarade att ERA nyligen publicerat en ny vägledning för RINF den 31 mars, vilket medför att infrastrukturförvaltarna nu är skyldiga att börja fylla RINF med data, inklusive data om tillfälliga kapacitetsrestriktioner.

Kommissionen förklarade vidare att punkterna 2.4.1, 2.4.2 och 2.4.3 i TSD Telematik idag är öppna punkter, men att de i framtiden ska kunna uppdateras automatiskt med data från RNE:s TCR-verktyg. Det handlar om teknisk information som till exempel begränsad axellast, vilket påverkar ruttkompatibilitetskontrollen och linjeboken. Kommissionen underströk att

informationen redan idag enligt TSD Drift och trafikledning ska finnas i digital form, vilket är ett krav som kommittén tidigare beslutat om.

Kommissionen förtydligade att punkt 2.4.4(2) ska ge infrastrukturförvaltare ett incitament att automatisera uppladdning av data till RINF från TCR-verktyget. Infrastrukturförvaltare kan antingen manuellt extrahera och ladda upp data i RINF eller samarbeta med RNE för att utveckla en automatiserad lösning. Kommissionen betonade dock att detta inte innebär ett krav på att kapacitetsobjekt måste vara en del av RINF.

En medlemsstat bad om ett förtydligande av processen och frågade om de kunde fortsätta arbeta med TCR-verktyget enligt punkterna 2.4.1 till 2.4.3 och sedan, när verktyget utvecklats, följa den korrekta sekvensen. Kommissionen bekräftade att detta är en korrekt tolkning av processen.

En annan medlemsstat uttryckte att punkt 2.4.4(2) kunde tolkas på två olika sätt, och att det därför borde definieras tydligare. De påpekade att uppladdning av data via Web UI inte är tillräckligt och inte kan implementeras för att automatisera fyllningen av RINF. Kommissionen svarade att punkten innebär att infrastrukturförvaltare antingen kan hantera data manuellt eller välja att automatisera processen, men att det är ett frivilligt val för varje infrastrukturförvaltare.

SE framförde synpunkter från sektorn gällande punkt 2.4.4(2). SE beskrev att sektorn påpekat att information i TCR beskriver hur kapaciteten påverkar trafiken, men inte innehåller tekniska detaljer som krävs för att automatisera uppdateringen av RINF. Informationen är främst avsedd för sökande och järnvägsföretag för att förstå hur deras transporter påverkas. Eftersom tekniska detaljer saknas i TCR finns inte heller underlag för automatiserad uppdatering av RINF. SE meddelade att sektorn kommer att återkomma med denna input skriftligen.

Kommissionen besvarade SE:s kommentar med att poängtera att de tre öppna punkterna 2.4.1 till 2.4.3 idag innehåller frivilliga dataelement i XSD-datamodellen. Anledningen till att dessa är öppna punkter är att sektorn anser att meddelandena ännu inte är tillräckligt mogna för att garantera en väl fungerande kapacitetsprocess. Kommissionen klargjorde att tekniska detaljer såsom hastighet, axellast och energiförsörjning redan finns angivna som krav i SERA-direktivet och därmed måste finnas tillgängliga i RINF.

En medlemsstat tog upp en ytterligare fråga gällande förankringen av arbetet med gränssnitt mellan TCR och RINF hos ERA och RNE. Medlemsstaten beskrev att deras experter på RINF och RNE var överraskade av texten och att det var oklart om detta arbete redan pågår eller är planerat för framtiden. De uttryckte att informationen i dagsläget är otydlig och att endast ett fåtal personer inom sektorn känner till den aktuella paragrafen.

Kommissionen förtydligade att infrastrukturförvaltare redan har en skyldighet att lägga in denna information i RINF ett år efter den 31 mars 2025. Kommissionen underströk att man vill erbjuda möjligheten att automatisera dataflödet och att detta arbete stöds med finansiering från EU genom CEF. Kommissionen erbjöd sig att ytterligare förtydliga bilateralt vid behov, vilket medlemsstaten välkomnade.

Item C8: Financial burden on 'lead RU'

ERA gick vidare i presentationen till sida 23 om ledande järnvägsföretag (Lead RU). ERA beskrev att konceptet med ett ledande järnvägsföretag har stora nyttor och att det redan tillämpas för godstrafik. Implementeringen förväntas medföra relativt små kostnader.

Kommissionen beskrev därefter innehållet i artikel 13.1c och artikel 13.2. Kommissionen förklarade att den enda delen som inte redan är praxis idag är den del som gäller samarbete mellan järnvägsföretag vid gränsöverskridande trafik, vilket främst tillämpas av större operatörer genom gemensamma ramverk såsom UIC:s Merits-databas. Kommissionen påpekade dock att datakvaliteten via Merits inte är densamma som den kvalitet som krävs via NAP och som ska vara tillgänglig för biljettförsäljare.

Kommissionen betonade vidare att järnvägsföretag redan idag är skyldiga att säkerställa att informationen är tillgänglig via NAP. Vid gränsöverskridande trafik måste informationen finnas hos NAP i båda berörda medlemsstater, något som i dagsläget endast sker via Merits. Kommissionen framhöll att syftet med det nya förslaget är att garantera att datakvaliteten via NAP motsvarar kvaliteten hos data i Merits.

Kommissionen underströk också att det inte är lämpligt att tvinga järnvägsföretag att organisera sig på ett visst kommersiellt sätt för att uppfylla detta syfte, och att artikel 13.2 därför möjliggör att informationen kan fördelas till olika järnvägsföretag. Kommissionen erkände att detta kan

verka förvirrande, men förklarade att den nuvarande modellen innebär att ansvaret för "successive trains" delas ut via UIC, som redan sköter detta på ett bra sätt. Samtidigt poängterade kommissionen att motsvarande datakvalitet ska finnas tillgänglig via NAP, vilket redan är ett krav enligt MMTIS-förordningen.

Kommissionen informerade också om diskussioner med UIC, där man framhållit att tillgång till högkvalitativ data inte ska innebära en kostnad för användarna av data. Kommissionen menade att det istället bör vara järnvägsföretagen, som producerar datan, som också står för kostnaden att tillhandahålla den. Järnvägsföretagen kan i praktiken ge UIC i uppgift att tillgängliggöra denna data kostnadsfritt via NAP.

En medlemsstat efterfrågade en hänvisning till motsvarande text i bilagan, och kommissionen svarade att detta bör framgå tydligt i texten. Kommissionen förklarade att detta eventuellt bör förtydligas ytterligare i punkterna 1 d) och e). Medlemsstaten förtydligade att de önskade att man samtidigt tittade på motsvarande text i bilagan för att lättare förstå kraven, vilket kommissionen accepterade och föreslog att ta upp i samband med artikel 6 som gäller biljettpriser.

Samma medlemsstat uttryckte också svårighet att hitta exakt vilka uppgifter som åligger det ledande järnvägsföretaget (LRU). Kommissionen svarade att på samtliga ställen där LRU nämns ska det finnas en referens till ett gemensamt "reference train ID". Detta är för att passagerare inte ska få olika tågnummer på respektive sida av gränsen, och liknande hänvisningar finns i andra delar av texten.

OTIF frågade hur situationen ska hanteras när en resa sker utanför unionen, och om järnvägsföretag från tredje land då måste komma överens om vilket järnvägsföretag som ska vara LRU inom EU. Kommissionen svarade att avsikten med skrivningen är att hänvisa till en annan kompetent enhet inom EU och inte nödvändigtvis ett järnvägsföretag. Kommissionen åtog sig att se över och förtydliga formuleringen, så att det tydligt framgår att "in the Union" avser en kompetent enhet inom EU. Syftet är att tredjelandsföretag som trafikerar inom EU ska kunna tillämpa EU-lagstiftningen, vilket redan sker idag genom nuvarande praxis för tidtabellsdata.

Item D: Optional update of 1st ERA Advisory Note

ERA fortsatte presentationen med sida 25 och informerade om att den tidigare rådgivande noten kommer att uppdateras utifrån diskussionerna under detta möte. ERA konstaterade att de nya uppgifterna innebär nya roller för ERA och ERAs verktyg, bland annat i samband med nätverksspecifika parametrar. Slutsatserna från den första rådgivande noten bedömdes fortsatt giltiga, och huvudsyftet med noten är att bedöma ERAs möjligheter att leverera de resultat som efterfrågas.

Kommissionen tog därefter upp artikel 27, där datumet 31 december angavs som ett tillfälligt datum för ikraftträdande. Kommissionen förklarade att detta datum behöver bekräftas av ERA, och att ERA fritt kan föreslå ett annat lämpligt datum utifrån ERAs resurser och när SPD (*anm. ERAs arbetsprogram, "Single Programming Document"*) är anpassat till behoven för Telematik.

ERA svarade att de förbereder sig för de nya uppgifterna och arbetar med att identifiera ett realistiskt datum för ikraftträdandet. ERA inväntar dock den nya direktörens beslut i frågan, men bedömde att datumet sannolikt kommer att ligga nära det föreslagna.

SE framförde en synpunkt av generell karaktär gällande kostnadsanalysen för införande av rättsakten. SE har stor förståelse för svårigheten för ERA att kvantifiera kostnaderna. Samma övning måste göras i den nationella processen, och vi inser hur svårt det kan vara. Med det sagt är det ändå önskvärt att ERA presenterar tydligare kostnadsuppskattningar för telematikförslaget som sådant. Också ur detta perspektiv behöver samtliga dokument som relaterar till förslaget vara klara i tid. SE uppgav också att höga kostnader troligen kommer innebära att SE inte kommer kunna stödja förslaget.

Ordföranden noterade SE:s inställning samt framförde att ERA endast kommer att beräkna kostnader för de delar av förslaget som deras uppdrag omfattar.

Kommissionen avslutade diskussionen för agendapunkten. De återkom också till SE:s kommentar gällande kostnadsanalysen och pekade på att en av de främsta punkterna i ERAs analys var bristen på kvantitativa data från

sektorn. Kommissionen förklarade att ERA baserat sina uppskattningar på den information de mottagit från sektorn.

SE avslutade med att understryka att möjligheten att analysera det slutgiltiga förslaget, inklusive de tekniska dokumenten, är en avgörande faktor för att kunna uppskatta kostnader och bedöma om Sverige kan stödja förslaget.

6.4.2 Progress with the preparation of Technical Documents - presentation by the Agency^(P)

Dokument

- *Item 04.2 - Preparation of TSI Telematics TD*



Bakgrund

Presentation från ERA av arbetet med de tekniska dokument (TD) som refereras från bilagan, t.ex. ”ERA TD B.05 - *Electronic reservation of seats/ berths and electronic production of travel documents*” och ”ERA TD B.xx - *ERA Fares Information Profile*”, se presentation.

Presentationen innehåller en tidsplan för konsultationsprocessen, som kommer att ske i tre steg. En första konsultation och ett möte den 24 april 2025, ett andra möte den 14 maj och ett slutmöte den 27 maj 2025. De två första konsultationsrundorna kommer att ha ett tvåveckors fönster för synpunkter, fördelat på en vecka före och en vecka efter dessa mötesdatum.

Transportstyrelsen har innan presentationen distribuerades inte haft kännedom om dessa planerade möten, men ser det som angeläget att vi fortast möjligt blir involverade i arbetet, särskilt kopplat till TD B.05 och TD B.xx ovan.

Handlingslinje

- 10 **SE kan** fråga hur stabilt innehållet i utkastet till de tekniska dokumenten är.
- 11 **SE kan** framföra att tidsplanen verkar optimistisk givet historiken för diskussionerna kring vissa av de tekniska dokumenten.
- 12 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA inledde presentationen av arbetet med de tekniska dokumenten kopplade till TSD Telematik. Det framgick att flera av dokumenten redan är kända för experterna, men att även nya dokument omfattas, däribland sådana som rör PKI ("Public Key Infrastructure"), biljetthantering, taxor och testprocedurer.

Ett första möte kommer att hållas den 24 april för att diskutera de mest berörda dokumenten, särskilt de som rör referensdata och meddelandemodeller. Kommentarer från sektorn kommer att samlas in under en vecka före och en vecka efter mötet. Ett andra möte är planerat till 14 maj för att diskutera dokument om ontologi och det centrala dokumentet B.05 om biljetter. Ett tredje möte hålls 27 maj i syfte att uppnå konsensus inför överlämning till kommittén 10 juni.

En kompletterande sida i presentationen visade färdigställandestatus för de olika dokumenten:

- Referensdata: 75 % färdigställt.
- Ontologi: Tekniska delar längre framskridna än 50 %, men dokumentet sammanställt ännu.
- PKI: 50 %.
- TD104 och TD105 (kapacitet): Ingen större påverkan, meddelandemodell klar.
- B.05 om biljetter: 75%, men de får många kommentarer och dokumentet behöver omarbetas.
- EU fares information profile: 75 %.
- Testprocedur för tidtabell: 95 %.

Den uppdaterade presentationen skulle skickas ut efter mötet.

SE efterfrågade status för B.05, och undrade hur färdighetsgraden graderats. ERA svarade att man utgår från förslaget som gått ut på konsultation eftersom man måste ha en bas att utgå ifrån, därför bedöms färdighetsgraden innan konsultationen vara på 75 % till nu cirka 50%. En MS uttryckte oro över tidsplanen, med hänvisning till att dokumenten ska vara klara till 10 juni och röstning planeras till slutet av juni.

Kommissionen svarade att kommittén röstar om den legala texten i TSD, medan de tekniska dokumenten hanteras av ERA. Arbetsordningarna styr processen och RISC röstar inte om dessa dokument. ERA försäkrar att de kommer vara redo till röstning. Kommissionen påminde om 2023-paketet där TSD CCS röstades igenom trots att dokumenten inte var färdiga.

En stor MS betonade vikten av att tekniska detaljer är tillgängliga i tid inför röstning, så att experterna kan hinna analysera innehållet.

En MS förtydligade att sektorn behöver tillgång till dokumenten i tid för att kunna göra en gap-analys i relation till deadlines i förslaget.

Ordförande svarade att dokumenten kommer att levereras i tid enligt ERA:s process och kommer att vara tillgängliga före röstning.

Ordförande betonade att ERA nu presenterar en plan där dokumenten är klara till juni. Om det finns önskemål om längre framförhållning, måste det sista mötet med sektorn strykas. Det bästa förslaget är det som ligger på bordet nu. De kan leva med färre möten, men det är inte i sektorns intresse.

SE uttryckte uppskattning för att arbetsordningen följs, men lyfte att det är ett mycket omfattande arbete att hinna informera sektorn och inhämta synpunkter i tid. Det är osäkert om sektorn hinner återkomma med återkoppling till röstningen. Om ett tekniskt dokument är refererat i lagtexten saknas anser SE att det inte är möjligt att rösta, eftersom dokumentet är en del av rättsakten.

Ordföranden instämde i att dokumenten behöver vara tillgängliga inför röstningen, men menade att det inte fanns mer att vinna på att diskutera frågan vidare vid detta tillfälle. Han föreslog att man återkommer till frågan i juni, då det blir möjligt att värdera utfallet.

ERA förtydligade att syftet med dessa möten är just att konsultera sektorn, och att man gör exakt det SE efterfrågar.

Kommissionen avslutade diskussionen med att uttrycka förtroende för ERA:s arbete och uppmanade deltagarna att förlita sig på att ERA gör sitt jobb med att konsultera sektorn så att inte MS behöver upprepa detta.

6.4.3 Draft text of new TSI Telematics - presentation by the Commission^(D, P)

Dokument

- *Item 04.3 - ST16EN08 - TSI Telematics - Act_TC*
- *Item 04.3 - ST16EN08 - TSI Telematics - Annex_TC*



Bakgrund

TSD TAF⁸ och TSD TAP⁹ reglerar formatet på digital kommunikation mellan olika järnvägsaktörer och mellan järnvägsaktörer och kunder. TSD TAF avser godstrafik medan TSD TAP avser persontrafik. I en pågående revidering föreslås att båda dessa förordningar slås samman till en gemensam rättsakt för TSD Telematik.

Revideringen struktureras runt tre pelare; styrning, planering och drift för både gods och passagerare i en gemensam akt samt biljettsystem. Syftet är att modernisera regelverket och möjliggöra effektivare datadelning mellan järnvägssektorns aktörer. För persontrafiken fokuserar arbetet på flera nyckelområden, bl.a. tillgång till data, gemensamma dataformat, informationsutbyte för reseplanering, inkludering av realtidsdata enligt tågpassagerarförordningen, standarder för biljettsystem, stängning av öppna punkter m.m. Målet är att möjliggöra effektivt datautbyte mellan olika järnvägsaktörer, inklusive järnvägsföretag och biljettförsäljare.

Kommissionen vill stärka styrningen med ERA som systemansvarig, ta fram deadlines för implementering, mekanismer för att genomdriva regleringen och anpassa och stärka rapporteringen på nationell nivå.

Ett första utkast till rättsakt publicerades inför ett expertgruppsmöte den 19 oktober 2023. Därefter har det varit ett intensivt utbyte mellan sektorn, MS och kommissionen, vilket resulterat i flertalet versioner och ändringar. SE

⁸ 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

⁹ 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

har vunnit gehör för många av sina kommentarer och synpunkter, dock återstår nedanstående förslag.

SE har tidigare opponerat sig mot kommissionens förslag att göra ERA ansvarig för tilldelning av platskoder/referenskoder. Främst utifrån att det saknas juridisk grund att ge ERA detta ansvar. ERA:s roll enligt ERA-förordningen är att övervaka och hantera systemkrav, inte att administrera tilldelning av koder.

Kommissionens argument för att centralisera hanteringen av platskoder på EU-nivå är på grund av vad de anser är flera problem med det nuvarande systemet. För närvarande används flera olika ramverk för att tilldela koder till samma platser på järnvägsnätet, vilket skapar inkonsekvenser och förvirring. Trots att infrastrukturförvaltare är skyldiga att tilldela koder i RINF, är informationen ofta inte korrekt integrerad eller uppdaterad. Dessutom visar infrastrukturförvaltarna inget intresse för att hantera koder som enbart används för biljettändamål. Vid gränsövergångar kan det också uppstå svårigheter om det saknas bilaterala avtal om kodningen. Kommissionen menar att en centralisering skulle lösa dessa problem genom att harmonisera processen och säkerställa att samma kod används konsekvent över hela EU. Tidigare försök att låta sektorn hantera detta själva har misslyckats, vilket förstärker behovet av centraliserad kontroll.

Transportstyrelsen har förstått att hanteringen av platskoder fungerar på olika sätt inom Europa och att det kan vara ett problem i vissa MS. Även om koderna endast utgör en enkel referensmekanism till platser i järnvägssystemet är tillgång till relevanta platskoder centralt för tillämpningen av regelverket. Arbetet med framför allt underplatser kräver koordinering mellan aktörerna på nationell nivå och processen riskerar att kompliceras ytterligare genom att involvera ERA. Infrastrukturförvaltarna är dock redan idag ansvariga för att tillhandahålla denna information till RINF och det finns etablerade arbetssätt på plats för denna hantering.

Dessutom anser Transportstyrelsen att förslaget att låta ERA vara ansvarig för tilldelning av platskoder/referenskoder saknar det lagstöd för den föreslagna lösningen i driftskompatibilitetsdirektivet och ERA-förordningen.

Kommissionen har meddelat att de datum som gäller genomförande och ikraftträdande till stora delar ska ligga kvar enligt det två och ett halvt år gamla ursprungsförslaget. Man framför att det brådskar nu att få en

harmoniserad telematik på plats i transportsystemet. Ett undantag som nämnts är eventuellt att tidsplanen för funktioner som har kopplingar till den kommande kapacitetsförordningen kan behöva synkroniseras med den förordningen. Det senaste utkastet innehåller fortsättningsvis deadlines som blir omöjliga att genomföra, t.ex. att tidpunkter för rapportering av hur man avser att genomföra kraven ligger efter ikraftträdandet. Någon enstaka deadline för genomförande har senarelagts med cirka sex månader sedan novemberutkastet av rättsakten, men ligger väldigt nära efter planerat ikraftträdandedatum. TS anser att det är viktigt att deadlines och genomförandekrav blir realistiska och logiska i förhållande till varandra.

Det är fortsatt en diskussion mellan ERA/kommissionen och MS/sektorn kring standarder för utbyte av tidtabell- och biljettinformation. Kommissionens förslag bygger på en europeisk standard för datamodellering inom kollektivtrafik kallad Transmodel. Datamodellen används som grund för NeTEx-standarden ("Network and Timetable Exchange") som föreslås vara lösningen för att tillgängliggöra tidtabellsdata via den nationella kontaktpunkten, NAP, (som Trafikverket tillsammans med Samtrafiken ansvarar för att utveckla och förvalta i SE). Datautbytet sker via filer i XML-format.

NeTEx är dock inte färdigutvecklat för syftet, det krävs bl.a. framtagande av en enhetlig prisprofil inom EU (se även avsnitt 6.4.2 ovan). Men även efter denna vidareutveckling av standarden så saknas det fortsatt stöd för dynamisk prissättning, d.v.s. att biljettpriserna varierar beroende på faktorer som efterfrågan, bokningstidpunkt och tillgång på platser. Istället för fasta priser justeras biljettpriset i realtid för att optimera intäkter och beläggning. Dynamisk prissättning är något som transportmarknaden eftersträvar och tillämpar brett redan idag. För denna hantering krävs istället en API-lösning ("Application Programming Interface" är ett gränssnitt som gör det möjligt för olika program och system att kommunicera med varandra via Internet) så att järnvägsföretag och tredjepartsförsäljare kan utbyta data från varandra i realtid, alternativt via en distributör.

Vidareutvecklingen av NeTEx för att inkludera API:er för multimodal biljettförsäljning ligger flera år framåt i tiden. Branschen har därför utvecklat den öppna standarden OSDM ("[Open Sales and Distribution Model](#)"). OSDM är en teknisk standard för internationell biljettförsäljning och informationsutbyte mellan olika aktörer, som inkluderar både

järnvägsföretag och tredjepartsdistributörer. Den utvecklas av International Union of Railways (UIC) i samarbete med andra branschaktörer. Istället för filutbyte via XML och en central kontaktpunkt sker direkta API-anrop mellan operatörernas system.

Stora delar av sektorn (CER, CIT, EPTO, UIC, EU Travel Tech m.fl.) önskar att OSDM refereras i förslaget för biljettförsäljning. Flera företag är i färd med att implementera lösningar baserat på OSDM, bl.a. i Sverige där det nationella distributionssystemet, Samtrafikens nya digitala infrastruktur för tågbokning, togs i bruk 5 mars 2024, med försäljningsstart 16 april. Den svenska lösningen innefattar också att tidtabellsdata samtidigt tillgängliggörs i NeTEx format via den nationella accesspunkten.

I avvaktan på ett framtida Transmodelbaserat boknings-API har kommissionen öppnat upp för att tillfälligt nyttja API-lösningar från OSDM för tillgänglighet/ reservation, genom att dessa inkluderas i tekniska dokument som hanteras och förvaltas av ERA (via tekniskt dokument, TD B.05).

Den 1 april genomfördes ett bilateralt möte mellan SE och kommissionen för att hantera frågor kring biljetthantering. Kommissionen informerade under diskussionen att de avser att även inkludera prisuppgifter i TD B.05 i samband med tillgänglighetskontrollen ("availability check"), vilket i så fall innebär att lösningen i stort överensstämmer med den svenska implementeringen av OSDM. Något utkast till TD B.05 har ännu inte publicerats och arbetet fortgår i en ERA-arbetsgrupp, så det återstår att se huruvida förslaget motsvarar de faktiska behoven. Transportstyrelsen medverkar inte i dagsläget i denna arbetsgrupp, men har för avsikt att snarast ta kontakt med ERA för att delta.

Ett fåtal aktörer, t.ex. AllRail, "Alliance of Passenger Rail New Entrants in Europe" (som är en branschorganisation som representerar nya, oberoende och konkurrensutsatta passagerarjärnvägsföretag i Europa), är dock kritiska till OSDM, främst utifrån att det är dominerande historiska järnvägsoperatörer (tidigare monopolbolag) som utvecklat standarden och ser risker kopplat till detta.

ERA och kommissionen ser också risker med att användning av OSDM kan leda till konkurrenshinder och diskriminering. [ERA har publicerat en rapport](#) där de gör jämförelser mellan OSDM, TSD TAP, förordningen om

tågpassagerares rättigheter¹⁰ och aktuella rättsfall/beslut från konkurrensmyndigheter kring diskriminerande beteenden. I rapporten lyfter ERA fram att OSDM inte överensstämmer med kraven på icke-diskriminering, att systemet brister i transparens samt att systemet inte medger tredjepartsdistributörer att agera som återförsäljare av produkter som skapats av järnvägsoperatörer. ERA:s rekommendation är därför att OSDM behöver omstruktureras för att säkerställa att den stödjer en öppen och konkurrensneutral marknad.

Även generaldirektoratet för konkurrens (DG COMP) har analyserat OSDM. Man har inte funnit faktiska bevis för diskriminering, men framhåller att det faktum att standarden utvecklats av dominerande marknadsaktörer kan utgöra en risk i sig. För att undvika risken ser de helst att man refererar till en europeisk standard där konkurrensneutralitet hanterats via standardiseringsprocessen.

Transportstyrelsen anser att det blir missvisande att som ERA i ovan exempel generalisera och dra slutsatser utifrån bedömningar av aktörers beteenden för att sedan applicera dessa på en teknisk standard. Flera av ERA:s observationer och påståenden om avvikelser grundar sig på antaganden och farhågor om missbruk utifrån de möjligheter som OSDM-standarderna erbjuder. Huruvida informationen som levereras uppfyller kraven beror snarare på företagens interna affärslogik, inte på själva standarden eller formatet för datautbyte.

Det bör framhållas att NeTEx-standarderna inte i nuläget eller i närtid kommer att ha funktionen och därmed inte heller kapaciteten att hantera den gängse, dynamiska prissättningen vilket däremot OSDM har.

Såsom läget nu är måste aktörerna, för att uppfylla TSD-kraven implementera NeTEx vid sidan av OSDM. Den europeiska järnvägssektorn har påtalat att den påtvingade användningen av parallella system blir kostnadsdrivande. Utifrån att Samtrafikens lösning redan idag levererar data i NeTEx-format hade Transportstyrelsen uppfattat det som att kommissionens förslag inte blir särskilt kostnadsdrivande i SE. Dock har vi sedermera blivit varse att endast tidtabelldata levereras via NeTEx, priser hanteras idag enbart via OSDM. För att använda NeTEx även för priser

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (omarbetning)

krävs det således ytterligare systemutveckling även i Sverige. Den svenska sektorn har bedömt kostnaderna för detta i form av, dels en engångskostnad beräknad till 55-60 miljoner kr, dels tillkommande årliga underhållskostnader om cirka 8-10,5 miljoner kr.

Efter det bilaterala mötet med kommissionen är det dock inte säkert vilka av dessa kostnader som går att direkt härleda till telematikförslaget och vad som är kostnader utifrån befintliga krav i MMTIS-förordningen¹¹. För att kunna analysera tillkommande kostnader för prisinformation behöver Transportstyrelsen få tillgång till förslaget för TD B.05.

Sektorn förespråkar att hänvisningen till en biljettstandard lämnas som en öppen punkt tills vidare.

Transportstyrelsens uppfattning är att det är viktigt att förslaget fullt ut kan hantera dynamisk prissättning, utan att bli allt för kostsamt och komplicerat att implementera. Till dess att kommissionens lösning för TD.B05 är känd anser Transportstyrelsen, i likhet med sektorn, att hänvisningen till en biljettstandard i TSD Telematik bör lämnas som en öppen punkt tills vidare. Det är dock fortsatt viktigt att bevaka att användning av OSDM inte omöjliggörs.

Handlingslinje

- 13 **SE ska** fortsatt verka för att regelverket utformas så att användande av OSDM inte omöjliggörs.
- 14 **SE kan** framföra vikten av att TSD Telematik är anpassat till ett system som kan hantera dynamisk prissättning, i annat fall är det bättre att lämna frågan som en öppen punkt.
- 15 **SE kan** vid behov åter informera om de kostnadsuppskattningar sektorn gjort avseende nödvändiga investeringar och driftskostnader med anledning av anpassning till NeTEx.
- 16 **SE kan** fortsatt motsätta sig att ERA ska allokera platskoder eftersom det saknas lagstöd och riskerar att göra processen onödigt komplicerad.
- 17 **SE kan** bevaka att tidsramar för implementering ses över. Med nuvarande lydelse uppfattar vi att rapporteringsskyldigheter kring implementeringsstatus och planer ligger efter det faktiska genomförandet.

¹¹ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster

- 18 **SE kan** informera att vi inte hunnit involvera berörda experter för att analysera förslaget fullt ut och efterfråga deadline för att inkomma med skriftliga kommentarer.
- 19 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen meddelade att man återgår till det normala arbetssättet med att gå igenom artiklarna i tur och ordning. De artiklar som redan diskuterats i tidigare agendapunkter hoppas över och input samlas in löpande.

Artikel 1-3

Kommissionen föreslog att artiklarna 1–3 behandlas i kluster och efterfrågade om det fanns några kommentarer kring dessa.

En MS påpekade att det är viktigt att definitionerna är i linje med kapacitetsförordningen och SERA-direktivet och uppmanade till att säkerställa samstämmighet.

En deltagare efterfrågade tydligare definitioner av vad som utgör nätverksspecifika data, med hänvisning till diskussionerna under artikel 11 dagen innan. Det skulle ge bättre vägledning till infrastrukturförvaltare.

OTIF ställde en fråga om tillämpningsområdet i artikel 2.2 och undrade vad syftet är med att inkludera formuleringen "between the border and the border station designated for cross-border operations".

SE kommenterade artikel 3(8) gällande definitionen av "operator of rail *freight* service facility" och menade att den skiljer sig från formuleringar i SERA-direktivet genom att "freight" lagts till. Vi har inte hunnit diskutera frågan med kollegorna från marknadssidan, så vi har inte förstått vilka praktiska konsekvenser detta får och eventuellt påverkan för tillämpningsområdet och omfattningen av TSD:n. Jämförelse gjordes även med bilaga II till TEN-T-förordningen, som listar olika noder – urbana, flygplatser, hamnar, inlandshamnar och terminaler längs inre vattenvägar. SE ställde frågan: vilka av dessa som utgör egentligen multimodala godsterminaler? Gällande punkten (41), definitionen av "tariff" påtalade SE en brist och informerade att vi avser att skicka in ett tydligare förslag.

En MS påpekade att definitionen av "distributör" är oklar, bland annat eftersom det saknas ett "eller" i texten, samt att det borde tydliggöras vad

som ska göras av vem snarare än hur det görs. De efterfrågade en tydligare uppdelning mellan punkterna i definitionen.

En MS påpekade att definitionen av "train composition" saknar tydlig koppling till befintliga definitioner.

Kommissionen svarade att de mottagit flera kommentarer om att definitionerna i förslaget inte överensstämmer med de som används i till exempel dataförordningen. Detta är medvetet och beror på att begrepp som "data holder", "sharer" och "recipient" i dataförordningen definieras med hjälp av andra juridiska termer som inte används inom TSD Telematik. Definitionerna i förslaget har därför anpassats till kontexten för TSD Telematik, även om de inte är identiska med dem i dataförordningen. Överensstämmelse sker i kontext snarare än ordagrant.

Kommissionen förklarade vidare att man i den mån det är möjligt anpassar TSD:n till kapacitetsförordningen. När den förordningen är antagen kommer TSD:n att kunna öppnas för justeringar. Kommissionen samarbetar även med andra kollegor för att säkerställa att framtida regelverk om till exempel biljetthantering och den kommande SDBTR-förordningen inte strider mot TSD:n.

Definitionen av nätverksspecifika parametrar kan komma att förtydligas i artikel 11, kommissionen är öppen för förslag. Slutsatserna i nuläget bygger på tidigare diskussioner, men det erkändes att formuleringen kring nationella säkerhetsmyndigheters roll inte är optimal. Ett alternativ vore att i artikel 11 tydliggöra att det är MS som har ansvaret, inte nödvändigtvis NSA. I praktiken kan detta ansvar då ligga hos regulatorn eller annan kompetent myndighet, till exempel tillsynsmyndighet för PRR. Kommissionen uppmanade MS att också överväga ett sådant alternativ.

Kommissionen svarade vidare på OTIF:s fråga och förklarade att artikel 2.2 tydliggör att TSD Telematik endast gäller på unionens territorium. När det gäller trafik som går över fysiska gränser, exempelvis mellan EU och ett tredjeland, regleras detta i internationella avtal. Kommissionen vill ge MS frihet att reglera sådana situationer via bilaterala eller multilaterala avtal. Det förklarades även att EU:s ansvar slutar vid gränsstationen mot tredjeland, och att UTP inom COTIF-ramverket är ett viktigt instrument för att reglera sådana fall. Kommissionen ser fram emot att följa OTIF:s arbete med att utveckla passagerarrelaterade UTP:er.

Kommissionen svarade SE att termen "freight" nu lagts till i definitionen i samråd med juristerna utifrån samman anda som för "data" i dataförordningen. Den nya definitionen av tjänsteanläggning har utformats med syfte att särskilja gods- och passagerarstationer. I tidigare versioner av texten inkluderades både passagerarstationer och multimodala stationer, men i nuvarande version har analysen utökats och ansvaret för tjänsteanläggningar begränsats till att endast omfatta multimodala godsterminaler. Ansvar för passagerarstationer ligger fortsatt på stationsförvaltare. Hänvisningar till TEN-T:s bilaga II avser uteslutande multimodala godsterminaler med järnvägsanslutning. Övriga terminaltyper omfattas inte och faller utanför tillämpningsområdet för driftskompatibilitetsdirektivet. När hänvisning görs till bilaga II i SERA-direktivet, avser det endast tjänsteleverantörer verksamma i godsterminaler. Kommissionen meddelade också att SE:s kommentar tas med hem för vidare analys och att man kommer att granska att det verkligen är endast godsrelaterade aktörer som omfattas. Gällande punkt (41) tolkade kommissionen att kommentaren kan vara kopplad till att definitionen inte helt överensstämmer med definitionen av "distributör" i det nya utkastet, de inväntar SEs skriftliga kommentar.

På kommentaren om definitionen av "distributör" svarade kommissionen att punkt b) kommer att förtydligas för att klargöra att operatören ska vara oberoende i förhållande till den produkt som avses i punkt a). Gällande påstående att ett "eller" saknas i nuvarande text förklarades att punkterna a), b) och c) är avsedda att vara kumulativa krav, även om vissa kanske misstolkar dem som alternativa. Kommissionen uppmanade MS att inkomma med synpunkter utifrån detta synsätt.

På kommentaren om "train composition" meddelade kommissionen att det redan finns en hänvisning i artikel 2.5.1 till tabell A.2 i punkt 4.2.2.5.2 i TSD OPE. En ytterligare förtydligande hänvisning kan inkluderas om det behövs, för att visa att begreppet avses vara detsamma i båda TSD:erna.

En MS uttryckte tacksamhet över kommissionens förtydliganden om tillämpningen i förhållande till tredje land. De undrade om det räcker med en överenskommelse mellan operatörer eller om det krävs ett formellt avtal mellan länderna och om ett sådant avtal kan tas fram och därefter anmälas till kommissionen?

En annan MS hänvisade till artikel 3.3.6 b) och kopplade tillbaka till tidigare kommentarer från MS, särskilt gällande oberoende från involverade operatörer.

OTIF uttryckte frustration över att den föreslagna ordningen öppnar för bilaterala avtal som inte är transparenta. De framhöll att syftet borde vara att synliggöra och förenkla gränsöverskridande järnvägstransporter. OTIF arbetar med att ta fram en motsvarande telematik UTP för passagerare, då nuvarande endast täcker godstransporter. Det återstår att se om vissa delar behöver dras tillbaka eller justeras för att passa in i COTIF-ramverket. OTIF vill dock fortsätta arbeta med att möjliggöra utbyte av data mellan aktörer inom och utanför EU i den dagliga driften.

En MS uttryckte stöd för OTIF:s synpunkter. De är även medlem i OSJD och ansåg att relationen till OSJD-medlemmar borde nämnas i sammanhanget.

Kommissionen svarade artikel 2.3 avser internationella avtal, men att man ska se över skrivningarna en gång till med juristerna. De underströk att bestämmelsen inte öppnar upp för bilaterala avtal mellan MS och tredje land, men ger möjlighet till trafik mellan EU och OTIF eller andra icke-kontrakterade stater. De ser fram emot fortsatt dialog med CH om integration av TSD Telematik, samt med NO om införlivande i EES-samarbetet.

De lyfte även upp att både ERA och kommissionen är engagerade i att stödja OTIF:s arbete med att revidera UTP, särskilt i ljuset av den kommande revideringen 2028.

Gällande kommentaren om OSDJ konstaterade kommissionen att OSJD har samma status som COTIF för de aktuella medlemmarna, och att kraven för 1520-nätet kommer att beaktas. Artikel 2.3 gäller alltså även i relation till OSJD och kommissionen ser fram emot att fortsätta utveckla kraven för 1520-spårvidden i detta sammanhang.

Artikel 6

Kommissionen gick vidare med artikel 6. Denna artikel är nära kopplad till punkterna 4.2.1 och 4.4 i bilagan. Kommissionen gjorde en distinktion mellan artikel 6.1 och 6.2 å ena sidan och punkten 6.3 å andra sidan. Artikel 6.1 gäller tidtabelldata från järnvägsföretag och 6.2 rör anslutningstider och

gäller för stationsförvaltare. De innebär en skyldighet att tillgängliggöra data kostnadsfritt via den nationella åtkomstpunkten. Centralt för att förstå NAP:s funktion är att data kan antingen tillhandahållas direkt i NAP eller via en länk till var data finns. Skillnaden mellan 6.1, 6.2 artikel 6.3 är att artikel 6.3 gäller prisdata, som endast ska publiceras via NAP när det finns en rättslig grund, exempelvis PSO-kontrakt, och när det rör sig om publikt tillgänglig information. För kommersiella tjänster finns däremot ingen skyldighet att tillgängliggöra sådan data, eftersom det då sker enligt avtal eller nationell lagstiftning. Järnvägsföretag kan ha rättigheter eller skyldigheter enligt framtida regelverk som SDBTR eller via MMTIS. Ett avtal mellan järnvägsföretag och distributör kan ge tillgång till prisdata, särskilt för dynamiska priser, via format som NeTEx. Kommissionen betonade dock att det inte finns någon skyldighet för distributörer att konsumera data i just NeTEx-format, detta är särskilt relevant för de aktörer som använder OSDM. Det anges enbart hur prisdata ska publiceras, inte hur de ska konsumeras. Distributörer, återförsäljare och andra aktörer har rätt att konsumera data, syftet är att de ska kunna kombinera information oberoende av enskilda järnvägsföretag.

Kommissionen beskrev vidare att punkt 6.4 är ny och förtydligar delar i bilagan. Den innehåller en uttrycklig rätt för distributörer att få tillgång till tillgänglighetskontroll, inklusive dynamiska priser. Järnvägsföretag kan inte neka tillgång till sådana data. Det klargjordes att distributörer inte är skyldiga att hantera informationen, men att de får använda tekniskt dokument B.05. Tillgång till tillgänglighet, reservationer och dynamiska priser ska ges åtminstone via detta dokument.

Detta gäller för samtliga PSO-kontrakt i EU, som omfattar cirka 80 % av persontrafiken. Resterande 20 % utgör kommersiell trafik, med varierande andelar mellan olika MS. Kommissionen betonade vikten av att säkerställa neutral tillgång till data, vilket är ett uppdrag för ERA enligt ERA-förordningen, även i fråga om biljetter.

Slutligen klargjorde kommissionen att punkt 6.5 är ett tillägg till 6.4. Enligt denna punkt kan järnvägsföretag inte neka tillgång till data. Detta stöds även av skrivningar i bilagan, särskilt 4.3.1(2)(a), där det uttryckligen anges att tillgång ska ges till samtliga priser, inklusive beräkningsmodeller för dynamiska priser. Reglerna för hur priser beräknas kan inte hållas hemliga

för distributörer, eftersom detta möjliggör prisjämförelser och kombinationer mellan olika järnvägsföretag.

Kommissionen underströk att det inte är acceptabelt att järnvägsföretag diskriminerar mellan PSO och kommersiella aktörer, en praxis som förekommer idag, eftersom det snedvrider konkurrensen. Det är upp till distributörerna att kombinera biljetter och prisdata för att ge resenärerna billigare och snabbare resmöjligheter.

En MS uttryckte oro över att tillgången till data för platser och reservationer kommer att innebära ökade kostnader för järnvägsföretag. Enligt dem har järnvägsföretag i landet redan sett betydande kostnadsökningar i samband med krav på tillgång till sådan data. De efterfrågade ett tydligt besked från kommissionen att inga nya kostnader ska belasta järnvägsföretag. MS hänvisade också till tidsplanen för de tekniska dokumenten och lyfte att flera aktörer i sektorn behöver mer tid för att sätta sig in i detaljerna. De föreslog därför att alla delar kopplade till biljetthantering lyfts ur TSD Telematik och i stället hanteras tillsammans med det kommande regelverket SDBTR. Enligt MS:s jurister finns det inga hinder att etablera en separat TSD för detta ändamål. Genom en sådan uppdelning kan även de multimodala delarna hanteras mer grundligt. Det finns enligt dem inget som nödvändiggör att biljetthantering regleras i TSD Telematik. En sådan uppdelning skulle dessutom möjliggöra en mer genomtänkt framtid för OSDM.

Kommissionen svarade att synpunkten är noterad och att samma kommentar sannolikt kommer att upprepas framöver av andra MS. Kommissionen hänvisade till det tekniska dokumentet B.05 och underströk att det redan i dag refereras till i MMTIS. Enligt kommissionen uppfyller den nuvarande implementeringen hos järnvägsföretagen inte B.05, varför en uppdatering krävs. Att inte inkludera biljetthantering i TSD Telematik skulle innebära att man accepterar sektorns bristfälliga tillämpning i förhållande till TSD TAP.

Kommissionen hänvisade till bilaga II i driftskompatibilitetsdirektivet där biljetthantering, betalningssystem, bagagehantering och anslutning till andra transportslag uttryckligen ingår i omfattningen av telematik. Därför har kommissionen beslutat att biljetthantering ska omfattas av TSD Telematik, vilket kommer att kvarstå i det kommande förslaget.

Kommissionen betonade också att det inte finns något syfte att blockera användningen av OSDM. ERA har, med stöd från både DG MOVE och DG COMP, analyserat OSDM och vissa farhågor har noterats. B.05 är det dokument som anger hur tillgång till platsdata och dynamiska priser ska säkerställas, även för de 20 % av trafiken som är kommersiell. Kommissionen konstaterade att OSDM och andra API redan används parallellt i vissa MS, och att det därför krävs ett tekniskt ramverk som gör det möjligt för distributörer att kombinera biljetter från olika järnvägsföretag.

Kommissionen uppgav också att artiklarna 6.1–6.3 inte medför några nya kostnader eftersom de krav som regleras där redan finns i gällande rätt, särskilt inom ramen för MMTIS och TSD TAP. Dessa krav har också röstats igenom i ITS-kommittén vid två tillfällen. De uttryckte förhoppning om att dessa fakta skulle underlätta den fortsatta dialogen.

En stor MS tackade för det utförliga svaret och betonade att artiklarna 6.3 till 6.5 endast är tillämpliga när det finns rättsliga eller avtalsmässiga förutsättningar. De såg detta som en grund för att implementera kommande regler om direktbiljetter (SDBTR), och menade att MS-förslaget om att separera vissa delar kring biljettförsäljning därför var rimligt.

Ytterligare en MS instämde i detta och menade att det är för tidigt att rösta i juni. De ville därför följa den fortsatta diskussionen innan beslut tas.

En deltagare uttryckte sitt stöd för förslaget och menade att det ligger i linje med syftena i TSD Telematik, särskilt skäl 2. Deltagaren efterfrågade även klarhet kring om de rättsliga skyldigheter som omnämns i artiklarna 6.3 och 6.4 också omfattar nationell lagstiftning om direktbiljetter kopplat till SERA-direktivet.

Samma MS som tidigare uttryckt oro kring biljetthantering tackade för kommissionens svar men återkom med ytterligare synpunkter. De ville utmana uppfattningen att inga nya kostnader uppstår, eftersom detta borde ha hanterats tidigare. De aviserade att de avser återkomma i frågan och meddelade tydligt att om biljetthantering fortsatt ingår i TSD Telematik vid röstningen i juni, kommer de att rösta emot förslaget. Samtidigt betonade de att de gärna ser att alternativa vägar för att separera biljettdelen analyseras.

Ordföranden konstaterade att varje MS har rätt att rösta som de vill.

En MS lyfte att det fortfarande återstår många frågor och att OSDM är en av huvudfrågorna. De hänvisade till tidigare svar under det offentliga samrådet, där de föreslog att röstningen borde skjutas fram. Enligt dem sker för många ändringar i texten under alltför kort tid, vilket försvårar en grundlig analys. Det saknas konsensus i flera frågor och antalet versioner av texten gör det svårt att analysera inom utsatt tid. De aviserade därför att de sannolikt kommer att rösta emot förslaget i juni, vilket är olyckligt då de ställer sig positiva till många delar. Gällande OSDM noterade de att kommissionen tidigare ifrågasatt OSDM ur ett konkurrensperspektiv, men menade att OSDM har kommit mycket längre i sin utveckling än NeTeX. De ville därför tydligt markera att det bör vara möjligt att välja mellan NeTeX och OSDM, och efterfrågade kommissionens syn på om alla delar av OSDM kommer att kunna användas utan att snedvrída konkurrensen.

En annan MS anslöt sig till föregående talare och uttryckte oro över de ekonomiska konsekvenserna. De konstaterade att utan tillgång till de tekniska dokumenten är det svårt att bedöma förslaget i sin helhet. Därför bör röstningen skjutas fram, och de stöttade förslaget från en annan MS att bryta ut biljetthanteringen.

Ordföranden frågade om MS därmed var redo att rösta om övriga delar, eller om även andra frågor kvarstår.

Tidigare MS var positiv till att ordförande öppnade upp för att separera biljettdelen, men att det borde övervägas. De hade fått tydligt mandat från sitt departement att lyfta detta, och konstaterade att det finns flera biljettrelaterade dokument i paketet. En uppdelning vore därför en lösning för att komma vidare, även om det inte innebär ett omedelbart stöd för övriga delar.

Ordföranden klargjorde att detta inte skulle tolkas som att en uppdelning är möjlig. Frågan handlar snarare om hur det samlade förslaget ska förstås. Det kommer fortfarande att finnas utestående frågor i juni, liksom om man skjuter frågan till i november, och förslaget måste förberedas därefter.

Ytterligare en MS kommenterade att det inte enbart är biljetthanteringen som är problematisk, utan även andra delar.

SE förklarade att det inte är någon hemlighet att vi är positiva till OSDM och att vi haft en konstruktiv dialog med kommissionen där det finns

möjlighet att inkludera delar av OSDM via det tekniska dokumentet B.05. Frågan om biljetter är dock komplex, så det kan finnas ett visst värde i att hålla biljetthantering som en öppen punkt för vidare utveckling parallellt med arbetet på övriga delar. Samtidigt ville SE inte föregripa utfallet i juni, då även andra frågor behöver analyseras. Därför kan inget tydligt svar ges i dagsläget, men öppnade för att en sådan lösning, att fortsätta utvecklingen av biljettdelen via B.05, kan vara konstruktiv.

Ordföranden konstaterade att det fanns flera utestående frågor i förslaget till ny TSD Telematik, utöver biljetthantering. Även om vissa MS menade att det vore möjligt att rösta om övriga delar om biljettdelen bröts ut, betonade ordföranden att detta inte var något öppnat alternativ. Diskussionerna skulle fortsätta fram till juni, då beslut om röstning fattas. Samtidigt välkomnade ordföranden en tydligare förståelse för medlemsstaternas inställning.

Kommissionen uttryckte uppskattning för SE:s tidigare inlägg och den konstruktiva bilaterala dialogen. De framhöll att det nuvarande förslaget inte utesluter användningen av OSDM. Det som återstår är att vidareutveckla det tekniska dokumentet B.05, så att det möjliggör tillämpning av OSDM, inte bara för de 20 % av trafiken som är kommersiell utan även för övriga. Kommissionen kommenterade även med viss ironi att de ofta får ta emot klagomål från nykomlingar och uttryckte att de i framtiden kommer att hänvisa dessa vidare till de ansvariga MS, dock med förtydligande att detta inte gäller SE.

Kommissionens slutsats var att förutom en uppdatering av B.05 återstår främst problemet med utebliven implementering av MMTIS. I dagsläget är det endast en handfull aktörer, om ens någon, som tillgängliggjort prisdata. Detta måste ske via NAP senast i slutet av 2025, i linje med de tidsfrister som anges i MMTIS.

Kommissionen förklarade vidare att artiklarna 6.3 och 6.4 gäller under förutsättning att villkoren är uppfyllda. Enligt dessa artiklar har en "data holder" rättigheter och skyldigheter baserade på lag eller avtal, vilket kan vara nationell eller EU-rätt. I dag utgör PRR den huvudsakliga grunden, men även MMTIS och SDBTR kan tillkomma. Vissa MS har dessutom nationella regler. Tanken är inte att framtvinga någon enhetlig modell, utan att tillåta både nationella och europeiska lösningar.

Gällande ett scenario där biljettdelen skulle brytas ut, konstaterade kommissionen att artikel 27 i så fall kommer att ange vilka delar av TSD TAF/TAP som fortsatt ska gälla. Det skulle innebära att befintligt dokument B.05 gäller, vilket enligt kommissionen skulle få stora konsekvenser för dem som implementerar OSDM. De avrådde därför starkt från en sådan lösning.

Kommissionen betonade även att alla delar av OSDM inte omfattas av TSD Telematik. Endast de delar som rör tillgängliga tjänster och dynamiska priser ska inkluderas i B.05. Övriga delar av OSDM kan fortsatt användas fritt. OSDM specificerar inte heller användning av NeTEx, det handlar snarare om att OSDM utgör ett API för åtkomst till data. Kommissionen välkomnade bilaterala möten med MS för att klargöra detta ytterligare.

En MS uttryckte oro över de lokala järnvägsföretagens framtid. Flera järnvägsföretag i landet trafikerar enbart lokalt och det är oklart hur TSD Telematik påverkar deras möjlighet att sälja biljetter. De ville undvika att detta leder till att vissa biljetter försvinner för att de inte uppfyller kraven i rättsakten.

En stor MS berättade att de haft kontakter med branschaktörer och resebyråer om OSDM. Även om vissa är skeptiska, finns det aktörer som föredrar avtal mellan operatörer utan inblandning av reglering genom telematik. De uttryckte frustration över att kommissionen samtidigt säger att allt i OSDM inte omfattas av förslaget, men att det heller inte finns något i texten som motsäger användningen av OSDM. Enligt dem var situationen lika "klar som lera". Bristen på ett färdigt dokument B.05 gör det enligt MS omöjligt att utvärdera konsekvenserna.

En annan stor MS instämde i förvirringen och bekräftade att de haft många diskussioner om OSDM utan att stöta på något egentligt motstånd. De betonade dock att inte bara dokument B.05 är avgörande för implementering av OSDM, utan även dokument B.13. Med nuvarande utkast kunde de inte se hur OSDM skulle kunna tillämpas i sin helhet och även de uttryckte önskemål om att ha ett bilateralt möte med kommissionen för att klargöra frågan.

Ordföranden konstaterade att diskussionen nått maximal förvirring och meddelade att kommissionen skulle reda ut frågan efter lunch.

Efter lunch återupptog ordföranden mötet och efterfrågade om någon MS behövde lämna exakt klockan 15, planen blev sedan att fortsätta diskussionen om TSD Telematik till dess, följt av övriga frågor under ytterligare 15 minuter, med hänsyn till att en MS skulle behöva lämna tidigt.

Kommissionen noterade önskemål om bilaterala möten med två MS och även ett förslag under lunchen om att anordna en workshop. De skulle se över möjligheterna att arrangera detta.

Kommissionen återkopplade till frågan från en MS om lokala järnvägsföretag i samband med TSD:ns omfattning. Det förtydligades att omfattningen för TSD Telematik följer omfattningen för driftskompatibilitetsdirektivet. Allt som omfattas av MS transponering av direktivet omfattas därmed även av TSD Telematik.

Kommissionen hänvisade därefter till artikel 4.6.3 och påpekade att texten om biljetter har förenklats och förbättrats. Syftet med kraven är inte att alla biljetter i EU ska harmoniseras, utan att de ska kunna kombineras och kontrolleras mellan olika aktörer. Texten har därför omarbetats i linje med detta syfte och förenklats från flera sidor till tre paragrafer.

SE begärde ett förtydligande kring skillnaden mellan artikel 6.3 och 6.4. I 6.3 avses järnvägsföretag, medan 6.4 riktar sig till distributörer, men enligt SE kommer informationen i slutändan från järnvägsföretaget. Det var oklart för SE hur ansvarsfördelningen egentligen såg ut.

Kommissionen svarade kort att artikel 6.3 ålägger järnvägsföretag att dela prisinformation utan att styra över hur den används. Artikel 6.4 beskriver i sin tur en mekanism som ger distributörer rätt att kontrollera tillgänglighet, priser och reservationer hos järnvägsföretag.

Artikel 9

Med bara några minuter kvar på mötestiden vände sig kommissionen därefter till hanteringen av referensdata. I artikel 9 hade endast ett förtydligande gjorts i punkterna 9.6 och 9.7 för att klargöra kopplingen till RINF. Det konstaterades att begreppet "linking" tidigare inte varit tillräckligt konkret. Nu har det tydliggjorts att det avser hur positionsinformation kopplas till platsdata i RINF.

En MS efterfrågade ett klargörande om vad som avses med begreppet "servicenivåer", som vanligtvis används inom IT-system. Det var oklart vad som exakt skulle ingå i planeringssystemens referensdata.

SE framförde att artikel 9 i förslaget till TSD Telematik innebär att ERA ska tilldela referenskoder, och att detta nu benämns som "assign" i stället för tidigare "allocate". Båda uttrycken innebär dock bindande beslut, vilket enligt SE kräver ett tydligt mandat. Enligt artikel 23 i ERA-förordningen finns inget uttryckligt mandat för ERA att tilldela referensdata, och inte heller har kommissionen befogenhet att delegera denna uppgift till ERA. Därför föreslog SE att bestämmelsen om ERA:s tilldelning av referenskoder stryks.

En annan MS instämde i behovet av tydligare definitioner och menade att begreppet "relevant infrastruktur" i artikeln var alltför vagt och kunde tolkas på många sätt.

Ytterligare en MS lyfte osäkerhet kring artiklarna 9.6 och 9.7, särskilt gällande ansvarsfördelningen mellan ERA, infrastrukturförvaltare och operatörer av tjänsteanläggningar. Det efterfrågades ett förtydligande kring vem som ansvarar för att länka samman data.

Kommissionen svarade att ansvarsfördelningen tydliggörs genom kravet i artikel 8.4a, där det framgår att de som ansvarar för referensdata också måste specificera så kallade SLA (Service Level Agreements) för att garantera tillgänglighet dygnet runt. ERA är ansvarig för datagrupperna 1.2 och 4.8 i bilagan, medan punkt 3.3 inte omfattas av ERA:s uppgifter, eftersom det redan finns fungerande system utan diskriminering, vilket gör det onödigt att ingripa ytterligare.

När det gäller artiklarna 9.6 och 9.7 förklarade kommissionen att "relevant infrastructure data" kan förtydligas ytterligare i de tekniska dokumenten, och de välkomnade konkreta förslag. Gällande frågan om vem som ansvarar för att länka data förklarades att ERA ansvarar för målsystemet och för tilldelning av nya eller befintliga koder. Däremot ansvarar infrastrukturförvaltare för att slutföra arbetet med befintliga koder senast 31 mars 2026, i linje med den vägledning som redan publicerats för RINF.

Slutligen kommenterade kommissionen SE:s uppfattning om ERA:s mandat. Kommissionen höll inte med om tolkningen. Efter samråd med sina juridiska experter bedömer kommissionen att ERA, som systemansvarig, har

mandat enligt artiklarna 23.1 och 23.2 i ERA-förordningen att tilldela referenskoder, särskilt i rollen att samordna och underhålla sådana system i linje med TSD. Det betonades att detta inte är någon ny uppgift, ERA tilldelar redan idag organisationskoder inom det europeiska fordonsregistret, vilket gör det logiskt att förtydliga denna roll även i TSD Telematik.

Artikel 15

Kommissionen fortsatte genomgången med artikel 15 om anslutningstid. Det konstaterades att det inte alltid är tydligt vem som är ansvarig för en station, särskilt när det gäller alla faciliteter. För tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (PRM) är det t.ex. inte specificerat vem som är ansvarig. I likhet med PRM-kraven pekar därför artikeln ut en ansvarig enhet snarare än att definiera exakt vem som är ansvarig, för att ge MS full flexibilitet. Det noterades att detta ansvar måste vara tydligt eftersom en sådan enhet också måste ha en organisationskod för att kunna anses som ansvarig för en del av nätet.

Artikel 18

Vidare gick kommissionen över till artikel 18 om överensstämmelsebedömning. Det angavs att endast marginella ändringar gjorts och att de flesta kommentarer redan hanterats i Tillägg D1. Det påpekades att man gärna förtydligar hur OSDM kan användas i detta sammanhang vid en kommande workshop. Det underströks att det endast är data som delas som ska granskas med avseende på överensstämmelse.

Kommissionen beskrev att Tillägg D1 tydliggör vad som ingår i självvärdering och vad som omfattas av ERAs bedömning enligt Tillägg D2. ERA ska agera domare vid problem, men om alla är överens om implementeringen krävs inga korrigerande åtgärder. Det har förtydligats i texten att granskning endast ska ske vid begäran.

I Tillägg D1 har kraven klustrats för tydlighet och omfattar endast självvärdering. Tillägg D2 handlar om ERAs bedömning. Självvärderingen beskrevs som redan existerande i dagens TAF/TAP-process, där sektorn frivilligt kan låta ERA bedöma sina lösningar.

Formatet för självvärderingen kan vara RDF eller XML, vilket ger flexibilitet för aktörerna. Den ska ske genom en webbaserad applikation där man svarar på frågor och får ett bevis för självvärderingen. Eftersom ERA inte kan

samla in data retroaktivt krävs att processen sker i förväg. ERA ansvarar för att ett sådant verktyg finns på plats.

Tillägg D3 behandlar testprocedurer för biljetter. För tidtabeller finns ett existerande dokument. För funktionerna tillgänglighet och platsreservation finns inga testprocedurer ännu, dessa är därför markerade som öppna punkter. Sektorn måste kunna visa att kraven uppfylls, exempelvis genom automatiska konverterare och valideringsverktyg enligt MMTIS. Det innebär att OSDM eller UIC:s självvärderingskoncept kan användas. Tillägg D3 b) och c) rör priser och platsreservation. Kommissionen uttryckte en vilja att diskutera dessa ytterligare i bilaterala möten.

En MS uttryckte oro över självvärderingen och menade att dokumenten är för komplicerade och måste förenklas. Den lyfte även frågan om geolokalisering av vagnar i bilagan och menade att detta inte kan implementeras då vagnsägarna inte har tillgång till uppgifterna.

En stor MS instämde i behovet av förenkling och menade att självvärdering borde vara frivillig och endast tillämpas vid klagomål eller motiverade tvivel. Det föreslogs också att delar av Tillägg D1, särskilt punkterna c)-e), kunde tas bort för att minska bördan för sektorn. Det påpekades också att valideringsskript kunde bidra till att sänka kostnaderna.

En deltagare uppskattade konceptet självvärdering, men uttryckte osäkerhet kring hur det skulle implementeras. De beskrev att deras nuvarande system bygger på att data skickas till ett gränssnitt och undrade om ett Web UI hade övervägts.

Kommissionen svarade att de noterat MS:s och deltagarnas synpunkter. De välkomnade konkreta förenklingsförslag, särskilt vad gäller självvärderingen, och instämde i att vissa punkter i Tillägg D1 skulle kunna ses över. Det klargjordes dock att kommissionen inte är beredd att ta bort möjligheten för ERA att genomföra spontana kontroller. Artikel 18.7 kommer att förtydligas så att självvärderingen endast ska bedömas av ERA vid klagomål eller tydliga tveksamheter, men dokumentationen måste fortfarande finnas tillgänglig.

När det gäller geolokalisering (punkt 3.2.1.1) förklarade kommissionen att problemet tycks ligga i att vagnsägare inte vet vem som använder deras vagnar. Enligt dataakten ska dock användare av uppkopplade enheter ha

tillgång till data från dessa. Vagnsägarerna anses därmed redan ha tillgång till informationen via tågsammansättningsdata och EVN-nummer. Informationen finns alltså redan tillgänglig enligt artikel 4 och Rotterdamdeklarationen.

En MS ville ha till protokollet att man under pausen diskuterat biljetthantering och OSDM och föreslagit en workshop, vilket skulle uppskattas.

Ordförande noterade detta och föreslog att man ser över hur informationen bäst kan spridas. Det framhölls att många av kommissionens förslag hänvisar till existerande krav i andra rättsakter. Ordföranden avslutade med att be deltagarna inkomma med eventuella kommentarer inom två veckor, senast den 23 april. Det betonades också att viktigt arbete återstår för ERA i det fortsatta arbetet med sektorn kring de tekniska dokumenten.

6.5 A.O.B.

Dokument

- *AOB - Update of ETSI Standardisation Request - post RISC 104 amendment*



Bakgrund

Information från kommissionen om uppdatering av beslutet gällande förlängda tidsramar för ETSIs arbetsprogram för FRMCS, se bilaga.

Handlingslinje

20 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

6.5.1 AOB - Update of ETSI Standardisation Request

Kommissionen informerade om det uppdaterade ETSI-mandatet, se bilaga. Det rapporterades att det varit nödvändigt att ändra tidplanen för FRMCS till följd av förseningar i specifikationerna från UIC. Dessa förseningar påverkar möjligheterna att fortsätta arbetet inom ETSI, eftersom det finns flera beroenden i processen.

Som en följd av detta har vissa delar klargjorts i mandatet, bland annat genom att lägga till ett nytt skäl (skäl 6) som förklarar att vissa beroenden släpps. Ändringarna i texten gäller gentemot den version som presenterades under RISC-mötet i februari.

Vidare togs det upp att det i det föreslagna mandatet från ETSI anges att specifikationerna ska vara klara i juni 2025. Samtidigt förtydligades att dessa specifikationer inte kommer att vara färdiga för att direkt inkluderas i TSD vid det tillfället. Det blir en senare fråga. Det påpekades att den version av specifikationerna som ETSI nu föreslår möjligen kan bli tillämplig för TSD, men det är ännu inte säkert om det kommer att bli en hård koppling mellan TSD och ETSI-standarderna. Denna möjlighet hålls därför öppen för att inte binda upp sig juridiskt i detta skede.

Ytterligare en ändring gäller benämningen av “User Equipment (UE) capabilities related to Transport Stratum and Radio Frequency (RF) aspects” som istället ändras till “User Equipment (UE) capabilities”.

Det informerades om att förslaget kommer att behandlas i standardiseringskommittén under DG GROW i maj. Kommentarer kan lämnas fram till den 25 april. Det fanns möjlighet att ställa frågor direkt vid mötet, men det gick också bra att skicka in dem via e-post. Huvudbudskapet från ERA var att de nuvarande förseningarna kräver en justering av tidplanen för att ETSI legalt ska kunna fortsätta sitt arbete.

6.5.2 CCS TSI, CR0647 (7.4.1)

Kommissionen informerade om en framställan från BE med anledning av den kommande röstningen om ändring av CCS TSD i juni. Det aktuella ärendet rör punkt 7.4.1 i det föreslagna ändringspaketet och har även kommunicerats i ett brev till kommissionen.

BE har uttryckt önskemål om att behålla referensen till Subset-40 i punkt 7.4.1 som del av de harmoniserade projekteringsreglerna, men var öppen för att formuleringen kunde justeras till ”at least Subset-40” (“at least these”). Samtidigt föreslogs att den sista meningen i ändringsförslaget skulle strykas, då den enligt MS innebär att ERA och NSA tilldelas en certifieringsroll som egentligen tillkommer de anmälda organen (NoBo).

Kommissionen uttryckte förståelse för tanken av att referera till Subset-40, men de vill se en fortsatt harmonisering av både drifts- och projekteringsregler. Dock instämde kommissionen i att referensen till att ERA och NSA skulle bekräfta överensstämmelse bör tas bort, då detta inte är deras ansvar. I stället eftersträvas en skrivning som ger ERA och NSA ett ramverk att verka inom när det gäller att stödja harmonisering, utan att detta sammanblandas med en certifieringsfunktion.

En annan MS instämde i att sista meningen bör tas bort, men uttryckte oro för att uttrycket "åtminstone" ("at least") kan leda till oklarheter vid godkännandeprocessen, eftersom det riskerar att skapa osäkerhet om vilka regler som faktiskt gäller. Det påmindes om att SS40 redan är en del av kapitel 4 i CCS TSD och därmed faller inom ramen för granskningen av NoBo.

Ordföranden noterade diskussionen och meddelade att frågan kommer att tas upp på nytt vid junimötet i samband med röstningen av TSD CCS.

6.5.3 Safety of battery-powered transport equipment on board the trains

Kommissionen informerade om att användningen av batterienheter ombord på tåg innebär en säkerhetsrisk som nu analyseras. Diskussioner har förts med ERA, och slutsatsen är att detta ska hanteras genom ett tillägg till AMOC-dokumentet "Safety of passengers", där det ska anges att frågan måste hanteras inom ramen för järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem (SMS).

ERA förtydligade att de varit i kontakt med industrin och mottagit information om relevanta standarder. Då utvecklingen av standarder för batteriladdning är i ett tidigt skede finns det i dagsläget en stor variation på marknaden, där vissa produkter, exempelvis vissa laddare för elsparkcyklar, som är av undermålig kvalitet. I de fall där bränder har inträffat ombord är det viktigt att kunna identifiera tillverkaren. ERA meddelade att de kommer att återkomma med mer information och en presentation vid RISC-mötet i juni.

En MS ställde en förtydligande fråga om huruvida detta innebär att ingen formell arbetsgrupp ska inrättas, samt konstaterade att flera MS redan infört förbud mot att ta med elsparkcyklar på tåg. Det vore enligt dem önskvärt

med ett harmoniserat tillvägagångssätt. Därtill nämndes att det även förekommit incidenter med elcyklar, även när de inte laddats ombord.

Ordföranden bekräftade att förståelsen är korrekt – ärendet ska hanteras genom ett tillägg till AMOC och ERA kommer att återkomma med ytterligare information.

En annan deltagare instämde och uttryckte att de har upplevt liknande problem, särskilt i situationer där passagerare sover ombord på tågen.

6.5.4 ERA evaluation

Ordföranden informerade om att utvärderingen av ERA har blivit försenad. Samtidigt har arbetet med utvärderingen delvis sammanblandats med behovet av att på kort sikt revidera ERA-förordningen i syfte att hantera resursfrågor. Ordföranden betonade att processen inte har avslutats, och att det ännu är oklart vad detta innebär för nästa utvärdering. Han uppgav att det sannolikt krävs en ny utvärdering fem år efter det att en eventuell revidering genomförts, men att detta behöver bekräftas av rättstjänsten.

6.6 Next RISC meeting: 24–25 June 2025

Bakgrund

Information om nästa kommittémöte.

Handlingslinje

21 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Vid mötets avslutning konstaterade ordföranden att erfarenheten från detta möte visar på behovet av att avsätta två dagar för RISC i juni. Nästa RISC-möte kommer därför att hållas den 25–26 juni. En expertgrupp planeras den 23 juni för att diskutera CSM ASLP, detta bekräftas så snart en lokal är bokad.

Ordföranden delade även preliminära datum för RISC-möten under 2026:

- 24–25 februari
- 25–26 juni
- 18–19 november

En MS uttryckte önskemål om att hålla möten senare på eftermiddagen för att undvika resor på helgen. Ordföranden svarade att den 26 juni redan är bokat för annat, men lovade att mötet ska börja så sent som agendan tillåter.

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

ERA har haft till uppgift att ta fram en partiell analys över vissa kostnader och effekter gällande TSD Telematik, se ovan p 6.4.1. Den har kommit Transportstyrelsen sent tillhanda. Trafikverkets GAP-analys är ännu inte färdigställd. Dessutom pågår fortfarande arbetet med att ta fram de tekniska dokument (B.05 och B.xx) som bl. a avgör hur OSDM-frågan kan finna en lösning. Inför detta möte har därför inte Transportstyrelsen förutsättningar för att kunna göra en täckande konsekvensanalys avseende Sverige. Inför nästa kommittémöte som ska hålla i juni, och vid vilket tillfälle kommissionen har ambitionen att förslaget ska röstas på, kommer en sådan analys att ha genomförts.

8.1 Förslagets förenlighet med grundlagarna

-

8.2 Gällande svenska regler i övrigt

-

8.3 Budgetära konsekvenser

Som nämnts ovan finns i dagsläget inte förutsättningarna för att kunna genomföra en uppskattning av kostnaderna för genomförandet och eventuella budgetkonsekvenser gällande TSD Telematik. Bedömningen beror bl. a på ERA:s rapport, resultatet av arbetet med de tekniska dokumenten B.05 och B.xx samt Trafikverkets GAP-analys och Transportstyrelsens egen analys.

9. Ärendeinformation

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

Ansvarig handläggare, departement/enhet, mobiltelefon: Enar Lundgren, LI/TM, +46 73-066 76 52

Ansvariga handläggare hos Transportstyrelsen samt svenska representanter i kommittén: Robert Hellström +46 1049 555 43, Monica Åsman +46 10-49 573 85 och Sten-Olov Södergård +46 10-49 557 33

Ansvarig på representationen, mobiltelefon: Tomas Brolin, +46722311920

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

Rådsformation: TTE

Rådsarbetsgrupp: Land

Ansvarig kommissionär och generaldirektorat: Apostolos Tzitzikostas, DG MOVE

Ansvarigt EP-utskott: TRAN

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