



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten

## Rapport möte nr 102 i kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) den 25 - 26 juni 2024

### 1. Aktuellt möte

Möte nr 102 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) den 25 – 26 juni.

#### 1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Beslut om revidering av ERA:s avgiftsförordning och genomförandeakter om borttagande av nationella regler som riktar sig mot DK och IT. Övriga frågor på agendan är för information och diskussion.

#### 1.2 Förhandlingsläget

#### 1.3 Handlingslinje för aktuellt möte

Se avsnitt 6.

## 2. Rättslig grund/beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för genomförandeakter med utgångspunkt från förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå<sup>1</sup> (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

---

<sup>1</sup> 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 182/2011<sup>2</sup> 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 driftskompatibilitetsdirektivet<sup>3</sup>.

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 järnvägssäkerhetsdirektivet<sup>4</sup>. 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 lokförardirektivet<sup>5</sup>.

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

### 3. Prioriteringsgrad (hög, medel, låg)

Medel

### 4. Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

Att de åtgärder som beslutas i kommittén är samhällsekonomiskt effektiva.

### 5. Påverkansarbete

-

---

<sup>2</sup> 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

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

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

<sup>5</sup> 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

## 6. Svenska ståndpunkter

### 6.1 Adoption of the agenda

#### Dokument

- RISC 102 Draft agenda\_v2

#### Handlingslinje

- 1 **SE kan** acceptera agendan.

#### Vad hände

Ordförande Keir Fitch öppnade mötet och hälsade välkommen. Agendan godkändes med ett tillägg från IT om transport och laddning av elcyklar och elsparkcyklar ombord på tåg. Ordförande aviserade även att ordningsföljden kommer att ändras utifrån tillgång till experter, agendapunkt 9 kommer att tas efter beslutspunkterna.

### 6.2 Adoption of the minutes of the 100th and 101st meeting of the Committee

#### Dokument

- *PV00EN02 RISC100 minutes\_draft*



- *PV01EN02 RISC101 minutes\_draft*



#### Handlingslinje






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

#### Vad hände

Mötesanteckningarna från föregående möten godkändes med inskickade ändringar.

### 6.3 Draft Commission Implementing Regulation as regards the revision of the fees and charges payable to the European Union Agency for Railways and their conditions of payment

#### Dokument

- *Item 03 - DV08EN05 - LA on ERA fees and charges – Act* 
- *Item 03 - DV08EN05 - LA on fees and charges - Act – TC* 
- *Item 03 - DV08EN05 - LA on fees and charges – Annex* 
- *Item 03 - DV08EN05 - LA on fees and charges - Annex - TC* 
- *Item 03 - Summary of comments* 

#### Bakgrund

Artikel 10.3 i ERA:s avgiftsförordning<sup>6</sup> föreskriver att det ska ske en revidering av förordningen senast den 16 juni 2024 i syfte att gradvis införa ytterligare fasta avgifter. Revideringen ska ske mot bakgrund av den information som ERA lagt fram i sina årsrapporter.

ERA föreslår införande av fasta avgifter för registrering av ny version eller variant av en fordonstyp (398€-504€), anmälan av ändringar av godkända fordon där den som utför ändringen inte är innehavare av fordonstypgodkännandet (3710€), godkännande av vagnar med område för användning i hela EU (26 500€). Nya tidsgränser för kostnadsunderlag från NSA och för ERA att utfärda fakturor. Möjliggöra för flexibla faktureringsmöjligheter med sökanden (t.ex. månadsvis fakturering, faktura på andra sätt än via OSS). Samt tekniska förändringar för att förenkla den finansiella processen.

ERA:s möjligheter att ta ut avgifter regleras i ERA-förordningen<sup>7</sup>. Det är ostridigt att ERA har rätt att ta ut avgifter för att få full kostnadstäckning för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg och fordonsgodkännanden.

---

<sup>6</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/764 av den 2 maj 2018 om de avgifter som ska betalas till Europeiska unionens järnvägsbyrå och villkoren för deras betalning

<sup>7</sup> 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

Transportstyrelsen har tidigare reagerat på de höga kostnaderna 26 500€ för godkännande av en godsvagn för hela EU, samt 3710€ för att hantera anmälan av ändringar av godkända fordon där den som utför ändringen inte är innehavare av fordonstypgodkännandet. Transportstyrelsen har framfört att extremvärden, såväl höga som låga, borde exkluderas från beräkningen för att ge en mer rättvisande bild av tidsåtgången. Avgiftsberäkningarna utgår dock från ERA:s faktiska kostnader för de aktuella ärendetyperna, varför det är svårt att motsätta sig förslaget utifrån principerna om full kostnadstäckning.

Kravet på säkerhetsmyndigheterna att fakturera inom 20 dagar från att ERA fattat beslut i de respektive relevanta ärendetyperna har i aktuellt förslag utökats till 30 kalenderdagar.

I tidigare utkast fanns en ”sanktionsåtgärd” i det fall säkerhetsmyndigheten inte fakturerar byrån i tid. Säkerhetsmyndigheten skulle i det fallet vända sig direkt till den sökande och begära betalning för sin handläggningskostnad. Transportstyrelsen har vid tidigare kommittémöte och vid externremissen motsatt sig detta eftersom en sökande kan ha sitt säte i en annan medlemsstat vilket kan leda till stora påfrestningar och risker i betalningshänseende för säkerhetsmyndigheten. Kommissionen har hörsammat invändningarna och i det aktuella utkastet har denna ordning utgått.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att SE kan stödja det aktuella förslaget.

### **Handlingslinje**

- 4 **SE kan** framföra att vi står bakom principen om full kostnadstäckning, vi anser dock fortsatt att beräkningen av medelvärdet borde utgått ifrån en metod som utesluter extremvärden för att ge en mer rättvisande kostnadsbild för de fasta avgifterna.
- 5 **SE kan** rösta ja till kommissionens förslag.
- 6 **SE kan** i övrigt notera informationen.

### **Vad hände**

Kommissionen presenterade ändringar i förslaget sedan förra mötet, se presentation.

Efter förra kommittémötet skickades förslaget ut på externremiss där de mottog kommentarer från BE, ES, SE, CZ och sektorn. Kommentarer rörde bl.a. nivån på den fasta avgiften för godsvagnar med område för användning

i hela EU, avgiften för hantering av anmälda ändringar (det förtydligades att avgiften avser en ansökan och är oberoende av antalet fordon i ansökan), ERAs fakturering och tidsfristen för säkerhetsmyndigheterna att skicka kostnadsunderlag, kostnader för fordonstyper med små volymer t.ex. arbetsfordon.

Kommentarerna har resulterat i att tidsfristen för säkerhetsmyndigheterna att skicka kostnadsunderlag är ändrat från 20 dagar till 30 dagar, samt borttagande av förfarandet i det fall säkerhetsmyndigheterna inte fakturerar byrån i tid (ERA ska dock fortsatt fakturera sökanden inom 60 dagar).

Vidare redogjordes för de legala förutsättningarna för avgifterna och beräkningsgrunder för avgiftsnivåerna.

Mot bakgrund av det aktuella förslaget förutser kommissionen inte behov av några fler ändringar för att introducera ytterligare fasta avgifter, kvarvarande rörliga kostnader är mestadels timkostnader som härrör till säkerhetsmyndigheternas granskning. Framtida revideringar kommer istället att ske vid behov utifrån utvärderingar av ERAs årsredovisning. Ikraftträdande är satt till 1 oktober 2024, men kan eventuellt förskjutas utifrån tillträdet av en ny kommission.

En MS menade att det finns stor osäkerhet kring kostnader för ERAs förhandsgodkännande av ERTMS ("ERTMS Trackage Approval") och efterlyste i framtiden fasta avgifter även på detta område. Kommissionen menade att detta redan var hanterat genom möjligheten att få en kostnadsuppskattning som inte får överskridas med mer än 15 % utan dialog med sökanden.

Två stora MS tackade för ändringar gällande NSAs faktureringsunderlag och påtalade vikten av att effektivisera processer.

SE tackade kommissionen för ändringar i texten kring NSAs fakturering. Vi står bakom principen om full kostnadstäckning, men anser fortsatt att beräkningen av medelvärden borde ha utgått från en metod som utesluter extremvärden för att ge en mera rättvisande kostnadsfördelning. Någon form av konfidensintervall borde ha tillämpats för att utesluta extremvärden. SE stöttade även tidigare talare kring vikten av att effektivisera processer och sänka kostnader för sökanden. Vi ville ha det noterat att vi hade föredragit en annan beräkningsmodell, i övrigt ser vi inga egentliga problem med förslaget.

En MS reagerade på 100 timmars tidsåtgång för godkännande av godsvagnar. ERA redogjorde för processen från den första kontrollen av ansökan, granskningar, förtydliganden fram till slutligt beslut.

En MS Stöttade SEs invändning kring beräkningsmodellen och menade att historiska extremvärden kan få en negativ påverkan på framtida kostnader för sökande.

Kommissionen genomförde sedan en röstning av förslaget där samtliga MS röstade ja.

#### **6.4 Draft Commission Implementing Decision requesting Denmark to repeal an existing national rule in the area of railway safety in accordance with Article 25(4) and 26(4) of Regulation (EU) 2016/796 of the European Parliament and of the Council – for discussion following the terminated written procedure**

##### **Dokument**

- *DV10EN02 - new-LA on national rules in DK*



- *Denmark response\_13062024*



##### **Bakgrund**

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

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

Med anledning av olyckan på Stora Bältbron i januari 2019 och ytterligare ett liknande tillbud under 2021 införde Danmark restriktioner i framförandet av ”pocket wagons” för transport av semitrailers. Trots att experter från säkerhetsmyndigheter och sektorn tillsammans i ”JNS arbetsgrupp för Stora

*Bältbron olyckan/händelsen* tog fram lösningar för att hantera riskerna vidhöll Danmark behoven av särskilda tillstånd för att få genomföra aktuella transporter. Beslutet fick stora negativa konsekvenser för svenska järnvägstransporter till och från Europa, där godstransporter flyttades över från järnväg till väg.

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

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

Den 30 maj skickades förslaget ut för skriftlig omröstning, med deadline 13 juni. Eftersom frågan redan var gemensamberedd i instruktionen till RISC#100 röstade SE (via Transportstyrelsen) ja till förslaget den 10 juni. Till Transportstyrelsens stora förvåning började sedan fler och fler MS avisera invändningar mot förslaget, till slut hade åtta MS (inkl. DK) offentliggjort negativa ställningstaganden och dessutom avstod två MS från att rösta. Flera MS insisterade även på att den skriftliga omröstningen skulle avbrytas för att möjliggöra diskussion vid det kommande kommittémötet, varför den skriftliga omröstningen också avbröts. Kommissionen avser att diskutera förslaget med MS, ordföranden avgör sedan om akten kommer att föreslås för omröstning vid detta möte.

Det förkom ingen diskussion alls vid RISC-möte#100 där frågan tidigare avhandlades. Transportstyrelsen misstänker därför att frågan diskuterats vid ett expertgruppsmöte den 7 juni om ”TSD-mandatet” (se agendapunkt 6.8 nedan) där TS inte hade möjlighet att delta. Detta eftersom ett nytt område tillkommit i ”TSD-mandatet” gällande *”Tekniska och driftsmässiga krav avseende säkerhet vid lastning”* där man ska bl.a. beakta utfallet från JNS-procedurerna efter olyckan på Stora Bältbron.

### **Handlingslinje**

- 7 **SE kan** framföra att vi delar kommissionens bedömning att de nationella reglerna inte är förenliga med EU-regelverket och fortsatt skapar negativa konsekvenser för godstransporter på järnväg.
- 8 **SE kan** rösta ja till kommissionens förslag.
- 9 **SE kan** i övrigt notera informationen.



## Vad hände

Ordförande introducerade agendapunkten om de danska nationella regler som infördes efter den dödliga olyckan på Stora Bält-bron för över fem år sedan. Han nämner att dessa regler inte är kompatibla med det fjärde järnvägspaketet, vilket har lett till att kommissionen föreslagit att Danmark drar tillbaka reglerna. Trots allvaret i säkerhetsfrågorna som olyckan blottlade, skapar de danska reglerna ekonomiska bördor för järnvägssektorn och inför nya tillståndsprocedurer. Han betonar behovet av att snabbt hitta en lösning som adresserar säkerhetsfrågorna på ett ekonomiskt hållbart sätt och i linje med EU:s regelverk.

Danmark klargjorde sin ståndpunkt angående kommissionens beslut om att upphäva de nationella reglerna från 2022. De betonade att säkerheten är Danmarks högsta prioritet och påminde om olyckan på Stora Bält-bron där åtta passagerare dog. Denna olycka samt andra incidenter understryker behovet av reglerande åtgärder. I avsaknad av gemensamma europeiska lösningar har Danmark infört nationella regler för att förebygga liknande olyckor.

Kommissionen hade sammanställt en kort presentation för att sammanfatta frågan och ge en översikt över tidslinjen och den juridiska situationen, samt vikten av tekniska åtgärder, se presentation. De beskrev hur semitrailers normalt fästs på järnvägsvagnar och de problem som uppstod vid olyckan på Stora Bält-bron. Ett antal åtgärder och rekommendationer identifierades vid JNS-förfaranden efter olyckan, men dessa följdes inte upp ordentligt. Kommissionen redogjorde sedan för den danska regeln 1361 och de specifika kraven för säker lastning och underhåll, samt de juridiska verktyg som redan finns tillgängliga för att hantera sådana säkerhetsfrågor. Kommissionen betonade vikten av att ha en gemensam och överenskommen väg framåt och uttryckte frustration över att en lösning ännu inte har uppnåtts, fem och ett halvt år efter olyckan.

Kommissionens förslag för vidare arbete på kort sikt (under 2024)

- JNS-förfarande sätts i ett snabbspår, teknisk deluppgift tilldelas ERA WPs att föreslå regleringsåtgärder för att stärka bestämmelserna för säker drift
- Kommissionen bedömer JNS/ERA WP:s rekommendation av regleringsåtgärder

- ERA antar den utökade AMOC:en om säkerhet för last (baserat på utfallet från JNS)

På medellång sikt (Q2 2025):

- Leverans av åtgärds-/implementeringsplan för sidvindar ("Cross winds")

Implementeringen av planen kommer att ligga till grund för DKs upphävande av nationella regler.

Några MS ville veta om kommissionen avser att gå vidare med genomförandeakten mot Danmark och kommissionens tankar kring formen för framtida harmoniserade krav.

Kommissionen svarade att de tillfälligt pausar genomförandeakten, men att de är angelägna om att hitta en snabb lösning. TSD OPE ställer redan krav på lastsäkring, att följa AMOC:en är ett sätt att uppfylla kraven. Men vi får alla reflektera framöver om det behövs tekniska krav i TSD:n.

SE instämde i kommissionens slutsatser att de danska nationella reglerna inte är i linje med EU-regelverket och det riskbaserade arbetssättet i SMS. De danska reglerna skapar handelshinder och förhindrar fri rörlighet för tåg, vilket kraftigt påverkar godstransporten på järnväg och leder till en överflyttning till vägtransporter. Vi stöder alla åtgärder som leder till att de nationella reglerna tas bort så snabbt som möjligt.

Diskussionen avslutades med att kommissionen uttryckte behovet av att snabba på processen för att hitta en lösning och uppmanade alla medlemsländer att engagera sig fullt ut i arbetet.

## **6.5 Draft Commission Implementing Decision on national safety rules addressed to Italy**

### **Dokument**

- *Item 05 - DV11EN02 - IA on National rules in Italy*



### **Bakgrund**

Artikel 8 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2016/798 reglerar MS förutsättningar att ha nationella säkerhetsregler inom järnvägsområdet. Nationella regler som inte uppfyller angivna kriterier eller som unionsrätten gjort överflödiga

genom harmonisering t.ex. i TSD:er, gemensamma säkerhetsmål (CST) och gemensamma säkerhetsmetoder (CSM) måste upphävas.

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

Italien har en nationell regel (Ministerial Decree 19/2011) som ställer krav på två personer i tågens förarhytt, detta krav är inte förenligt med TSD Drift och trafikledning (TSD OPE) 2019/773, gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem (CSM SMS) 2018/762 och järnvägssäkerhetsdirektivet 2016/798.

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

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

### **Handlingslinje**

10 **SE kan** rösta ja till kommissionens förslag.

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

### **Vad hände**

Kommissionen presenterade ett uppdaterat utkast till genomförandeakt utifrån inspel från Italien.

Utöver tidigare möjlighet att ändra de två aktuella dekret som ifrågasätts har det även lagts till möjligheten för Italien att upphäva dekreten. Ett nytt skäl har lagts till för att notera att Italien redan har gjort ändringar i artikel 45(3) i lagdekret #81 av den 9 april 2008. Denna ändring kräver anpassning till EU:s rättsliga ram och ger järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare 120 dagar att integrera detta i sina SMS. Dessutom har ett tidigare skäl uppdaterats för att klargöra att ansvaret inte bara ligger på järnvägsföretagen utan också belyser arbetsmiljöaspekten av frågan.

Slutligen har tidsramen för Italiens efterlevnad av genomförandeakten förlängts från nio till tolv månader.

Efter genomgång av dessa ändringar röstades förslaget igenom där Italien och Belgien avstod, övriga MS röstade ja.

## **6.6 Update from the Commission – presentation by the Commission(P)**

### **Dokument**

- *Inget dokument tillgängligt*

### **Bakgrund**

Uppdatering från kommissionen om den senaste utvecklingen inom järnvägsområdet.

### **Handlingslinje**

12 **SE kan** notera informationen.

### **Vad hände**

Ordförande informerade att Josef Doppelbauer efter tio år som verkställande direktör för ERA avslutar sin tjänst vid årsskiftet. En annons är ute för en ersättare, ansökningar måste lämnas in senast den 5 juli.

Arbetet med CSM ASLP fortskrider, kommissionen kommer att arbeta vidare med ERA under kommande veckor och hoppas återkomma med ett förslag till ett expertgruppsmöte tidigt i höst.

De fortsätter även arbetet med det europeiska fordonsregistret (EVR) där de behöver diskutera ändringar med ERA och likrikta med ändringar i OSS för att uppnå önskad effekt.

Kommissionen informerade vidare om en identifierad brist i TSD Drift och Trafikledning (TSI OPE) relaterad till att NATO-bokstaveringsalfabetet inte omfattar alla bokstäver som ingår i nationella alfabet. Eftersom bristen är säkerhetsrelaterad kommer kommissionen begära ett tekniskt utlåtande från ERA för att inleda en process för att inkludera dessa bokstäver harmoniserat i TSI OPE istället för att använda nationella regler.

Kommissionen informerade att arbetet med korrigeringar av översättningar pågår och att rättade versioner förväntas börja släppas i november. Önskemål om ytterligare korrigeringar fördröjer processen och de nämnde även arbetet med en tabell för att hantera framtida översättningsfel. Kommissionen ber om att i nuläget inte få in mer korrigeringsbegäran.

TSD Energi (och även TSD LOC&PAS) innehåller krav på energimätning utrustning ombord och på marken, med implementeringsdeadlines juli 2020 respektive januari 2022. Kommissionen har mottagit indikationer på att hantering av dessa krav inte har implementerats korrekt. Kommissionen kommer därför att begära in information från medlemsstaterna om status för dessa system. I ”EC-Request” finns det även med att ERA ska utföra en studie kring status av genomförandet i MS. Resultaten av studien kommer bli utgångspunkt för eventuella åtgärder framöver.

De hoppas kunna färdigställa arbetet med konsekvensanalysen för lokförardirektivet och särskilt adressera den känsliga språkfrågan. Tidplanen framåt är beroende av diskussioner om prioriteringar hos den tillträdande kommissionen.

Vad gäller arbetet med digitala automatkoppel (DAC) har man tagit in intresseanmälningar för tester med ”pionjärtåg” (”pioneer trains”) i kommersiell trafik från 2027. Testerna syftar till att verifiera fullständighet och lämplighet hos vald lösning och hitta kvarvarande brister. Gensvaret var helt ok, men ger inte en full geografisk spridning inom EU. Det finns fortsatt finansieringsutmaningar för utrullning av DAC, men de arbetar tillsammans med medlemsstater för att hitta lösningar. Man behöver även säkerställa en snabb och kostnadseffektiv godkännandeprocess för att möjliggöra tester med pionjärtågen och även för en senare utrullning. Kommissionen avslutade med att nämna nätverket av nationella kontaktpunkter för DAC, som ska säkerställa koordinerad och sammanhängande implementering på unionsnivå. De efterlyste ett nära samarbete mellan RISC-representanterna och de nationella kontaktpunkterna.

## 6.7 TSI Telematics: non-paper for discussion – presentation by the Commission(D, P)

### Dokument

- *Item 07 - TSI TELEMATICS - updated timeline* 
- *Item 07 - TSI Telematics comments - Overview (2024.04.30)* 
- *Item 07 - ST16EN04 - TSI Telematics - Act - Clean* 
- *Item 07 - ST16EN04 - TSI Telematics - Act - Track changes* 
- *Item 07 - ST16EN04 - TSI Telematics - Annex - Clean* 
- *Item 07 - ST16EN04 - TSI Telematics - Annex - Track changes* 
- *Item 07 - ERA advisory note on impacts* 
- *Item 07 - reply to ALLRAIL on MERITS database* 
- *Item 07 - reply to CER, UIC, EPTO and CIT on OSDM* 

### Bakgrund

TSD TAF<sup>8</sup> och TSD TAP<sup>9</sup> reglerar formatet på digital kommunikation mellan olika järnvägsaktörer och mellan järnvägsaktörer och kunder. TSD TAF avser godstrafik medan TSD TAP avser persontrafik.

En revidering av båda dessa förordningar pågår i syfte bl.a. till att slå samman/likrikta TSD TAF och TSD TAP, inkludera realtidsdata enligt

---

<sup>8</sup> 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

<sup>9</sup> 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

tågpassagerarförordningen, inkludera standarder för biljettsystem och stängning av öppna punkter m.m.

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

Revideringen struktureras runt tre pelare; styrning, planering och drift för både gods och passagerare i en gemensam akt samt biljettsystem.

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

Ett första utkast till rättsakt publicerades inför ett expertgruppsmöte den 19 oktober 2023. Utkastet innehöll en rad tveksamma förslag för att genomdriva och övervaka implementering av lagstiftningen (sanktioner/böter, nya roller hos medlemsstaten och klagomålshantering etc.). Av dessa återstår nu endast att ERA ska kontrollera nya eller ombyggda IT-systems överensstämmelse med specifikationerna (”Compliance Assessment”), vilket så långt som möjligt ska ske automatiserat. Sedan dess har förslaget diskuterats intensivt vid kommittémöten och flertalet expertgruppsmöten. SE har vid flera möten framfört synpunkter och med stöd från Trafikverket, SJ och Samtrafiken även skickat in skriftliga kommentarer.

Ett generellt påpekande är fortsatt att dispositionen av innehåll mellan regelakten och dess bilaga är oklar och ologisk, proportionerna avseende skäl och artiklar framstår som obalanserade, särskilt jämfört med de tidigare TSD:ernas (TAF och TAP) uppställning. I det nuvarande förslaget uppgår skälen till 55 stycken och 26 artiklar jämfört med t.ex. TSD TAP som har 10 skäl och 8 artiklar.

Vad gäller genomförandeplaner och deadlines har kommissionen hänskjutit diskussionen tills det övriga innehållet är tillräckligt stabilt. Man bör därför inte fästa någon större vikt vid de föreslagna datumen 14 december 2025 för passagerartrafik och 13 december 2026 för godstrafik. Transportstyrelsen kommer att återkomma till bedömning av rimligheten i föreslagna tider när förslaget är stabilare.

Det är fortsatt en strid mellan ERA/kommissionen och MS/sektorn kring standarder för utbyte av tidtabell- och biljettinformation. Kommissionen föreslår användning av den multimodala CEN-standarderna NeTeX

(”Network Timetable Exchange”). Sektorn (CER, CIT, EPTO, UIC m.fl.) önskar att den öppna standarden OSDM ([”Open Sales and Distribution Model”](#)) för biljettförsäljning refereras i förslaget. Flera företag är i färd med att implementera lösningar baserat på OSDM, bl.a. i Sverige för Samtrafikens nya digitala infrastruktur för tågbokning som togs i bruk 5 mars 2024, med försäljningsstart 16 april.

ERA och kommissionen hävdar dock att OSDM har inbyggda konkurrenshämmande effekter utan att presentera någon bevisning för påståendena. De menar att OSDM-arkitekturen fungerar som ett filter för paketering eller uppdelning av biljetter.

Sammantaget bedömer TS att kommissionen visat visst gehör för förbättringar av förslaget. Flertalet av de svenska önskemålen om ändringar i bilagan har också tagits om hand, även om vissa otydligheter kvarstår. Struktur och uppdelning mellan akt och bilaga är fortsatt svåröverskådlig med upprepningar och korshänvisningar som försvårar läsandet. Transportstyrelsen delar även sektorns uppfattning att OSDM bör inkluderas i förslaget.

### **Handlingslinje**

- 13 **SE kan** återigen framföra att OSDM-standarderna för biljetthantering ska refereras via bilagorna B.5 och B.13, eller åtminstone att regelverket utformas så att användande av OSDM inte omöjliggörs.
- 14 **SE kan** i övrigt notera informationen.

### **Vad hände**

Kommissionen informerade att det skulle bli tre presentationer; Yann Seimandi om utvecklingen av ärendet, Stefan Jugelt om biljettfrågor och en rapport från ERA om påverkan på byråns resurser.

Kommissionen betonade de omfattande diskussionerna med intressenter under det senaste året, inklusive sex expertgrupper och flera bilaterala diskussioner. De framhöll att konsultationen (Public Consultation - offentligt samråd) var öppen och uppmuntrade sektorn att bidra med sina idéer. Kommissionen betonade att dagens fokus skulle vara på de huvudsakliga utmaningarna och biljettfrågor.

Kommissionen tackade alla som deltagit i bilaterala diskussioner, vilket de ansåg vara till stor hjälp. De uppmanade MS att fortsätta stödja utvecklingen av ärendet. De gav sedan en översikt av tidslinjen och nämnde att det redan hållits sex expertgrupper och att sektorn började arbeta konstruktivt med



dem från maj. Detta hade lett till en försening av konsultationen för att ge mer tid över sommaren.

De presenterade positiv utveckling och nämnde att sektorn hade fått tre konsultationsomgångar. De betonade vikten av att konsultationen efter sommaren skulle fokusera på finjustering av texten. De diskuterade också biljettfrågor och nämnde att det fortfarande fanns utmaningar där sektorn föreslog en enda lösning som inte var acceptabel för kommissionen.

### Offentlig data

Kommissionen öppnade upp för diskussioner om offentlig data och önskade MS' inspel för att ge riktning och mål.

SE tackade kommissionen för det utmärkta arbetet med kommentarerna och svaren. Vi vill bara ta tillfället i akt att kommentera frågan om offentlig tillgänglighet. Åtminstone i Sverige har vi en offentlighets- och sekretesslagstiftning som innebär att allt som kommuniceras genom en offentlig förvaltning måste övervägas om det ska bli offentligt eller inte. Och vi fokuserar nu på säkerhetsfrågan och även på affärsintressen. Vi ville bara kort kommentera detta när det gäller säkerhet. Mellan två privata aktörer finns det inga lagliga restriktioner. Men om någon information kanaliseras genom ett administrativt och offentligt system som erbjuds av TSD telematik, skulle vi ha vissa problem med den typ av lagstiftning som nämnts. När det gäller affärsintressen tas det också om hand eller åtminstone är det en av de frågor där man överväger om det är i intresset att begränsa offentligheten, så det finns situationer där det kan finnas hinder för att göra viss data offentlig, men detta regelförhållande gäller mer eller mindre 100 % för gods och absolut inte för all information i samband med gods. vidare skulle man kunna säga att när det gäller data relaterade till passagerare finns det inga egentliga lagliga restriktioner överhuvudtaget, åtminstone inte från ett svenskt juridiskt perspektiv.

En MS undrade om kommissionen kunde göra samma förfarande för godsvagnar som de gjort för personvagnar. MS nämnde att de har transporter av kärnbränsle som folk försöker hindra, vilket är ett säkerhetsproblem.

En stor MS sa att de i princip inte hade något emot offentlig datatillgänglighet men att de i dagsläget inte kunde ge fullt stöd på grund av experternas farhågor. De hade några frågor angående passagerare och MMTIS där andra lagar redan kräver att operatörerna informerar passagerare

eller gör viss data offentligt tillgänglig. Så frågan är; är TSD överflödigt i förhållande till vad som redan begärs enligt andra regleringar? Är dupliceringen när det gäller godstransport verkligen fördelaktig för att data ska vara offentlig när det gäller att respektera Rotterdamaavtalet? Skulle det inte vara tillräckligt att data helt enkelt utbyts mellan berörda intressenter? Till exempel data som begärs att göras tillgänglig för godstransport. Är den sammansättningen, är de uppgifterna verkligen av intresse för allmänheten? Eller är de mer intressanta bara för de relevanta intressenterna?

En MS höll med SE och föregående talare och betonade att offentlig tillgänglighet av data för passagerare är enkelt, men för gods är det mer komplicerat på grund av säkerhets- och affärsmässiga skäl. De betonade att vissa data, särskilt de som rör kärnbränsletransporter, inte kunde vara offentligt tillgängliga.

Ordförande påpekade att större transparens inom fraktmarknaden skulle vara välkommet och hjälpsamt, men erkände att det fanns behov av undantag för militära och kärntransporter.

Kommissionen förklarade att kompositionen av tågmeddelanden skulle inkludera vissa data som skulle göras offentliga, men tekniska och operativa data om vagnar skulle inte vara offentligt tillgängliga. Han uppmanade deltagarna att diskutera med godsexperter för att förstå detaljerna bättre.

SE betonade igen skillnaden mellan att dela data offentligt och mellan berörda parter. SE föreslog att istället för att göra data offentliga borde man fokusera på säkert utbyte av data mellan de berörda transportaktörerna.

SE efterlyste en förklaring till varför kommissionen är så angelägen om att ha data om gods inkluderat, vilket uppenbarligen är ett mycket känsligt ämne för alla. Varför är det så viktigt för kommissionen? För det finns giltiga kommentarer om att vara mycket försiktig med att dela data ur ett säkerhetsperspektiv, men också ur ett affärsperspektiv och hur vissa områden, regioner behandlar det kanske inte är direkt jämförbara och också överförbara till den europeiska situationen.

Ordförande höll med om att säkerställandet av datautbyte var viktigt och att detaljfrågor behövde fortsatt behandling.

Kommissionen konstaterade att det inte fanns någon principiell invändning mot offentlig datatillgänglighet, men att mer undersökning behövs för gods. De bekräftade att diskussionerna skulle fortsätta vid nästa expertgruppsmöte i september.

Ordförande betonade att de ville få till en omröstning i november och föreslog ett expertmöte för att slutföra tekniska detaljer.

#### **Gemensamt gränssnitt – Common interface**

Kommissionen fortsatte sedan till nästa stora utmaning, som handlade om det så kallade gemensamma gränssnittet ("Common Interface").

Historiskt sett har ett gemensamt gränssnitt definierats som ett IT-gränssnitt mellan telematikaktörer för informationsutbyte. Enligt specifikationerna för det gemensamma gränssnittet krävs att varje telematikaktör har ett internt IT-verktyg som uppfyller dessa specifikationer. Kommissionen betonade behovet av alternativa lösningar, särskilt för mindre aktörer, där det kan vara mer fördelaktigt att ha en gemensam telematikapplikation på en plats som en hamn, istället för individuella gränssnitt för varje terminal. Han föreslog att två eller fler telematikaktörer skulle kunna använda en gemensam applikation för att implementera TSD, vilket hittills inte varit möjligt. Kommissionen påpekade att det finns ett behov av att medlemsstaterna utser en infrastrukturförvaltare som tillhandahåller en webbapplikation där andra telematikaktörer manuellt kan skicka meddelanden enligt regleringen. De nämnde också att IM bör samarbeta för att definiera tekniska specifikationer och utveckla dessa vidare för framtida lagstiftning.

En stor MS påpekade att även om MS kan ge uppgifter till infrastrukturförvaltarna så kommer dessa inte utföra arbetet gratis. Han föreslog att det kanske skulle vara bättre att låta ENIM (European Network of Infrastructure Managers), en sammanslutning av olika aktörer, skapa en applikation som skulle fungera i alla medlemsstater istället för att varje enskild medlemsstat gör det. En annan lösning skulle endast driva upp kostnader för alla berörda.

Ordförande påpekade att en del av detta arbete redan görs kollektivt och delvis finansieras av kommissionen genom Rail Net Europe i Wien.

Kommissionen förtydligade att ENIM redan tillhandahåller verktyg som gör att IM kan uppfylla de skyldigheter som föreslagits. De betonade att det inte behövs ytterligare finansiering för utveckling av dessa verktyg eftersom de redan existerar och att fortsatt utveckling är möjlig och redan pågår med stöd av EU-finansiering. De avslutade med att påpeka att medan EU inte täcker kostnaden för att en IM ska utveckla ett eget verktyg, finns finansiering för användningen av verktyg som implementerats på europeisk nivå.

## Överensstämmelsebedömning - Compliance assessment

Kommissionen gick vidare i presentationen och förklarade att bilden om balanserad genomförandeprocess ("balanced enforcement process", d.v.s. ERAs "compliance assessment") inte fanns med på den ursprungliga presentationen men att den kommer att göras tillgängligt på CIRCABC. De betonade behovet av en mekanism för bedömning av efterlevnad på grund av bristen på genomförande i nuvarande TSD. Kommissionen nämnde att de ville utnyttja nuvarande aktiviteter där byrån redan bedömer efterlevnaden av telematikapplikationer. De föreslog att automatisera delar av processen för att undvika en tung arbetsbelastning för både byrån och sektorn. De diskuterar också behovet av att harmonisera överensstämmelsebedömning i hela Unionen och introducerade två alternativ: obligatorisk efterlevnadsbedömning av byrån eller överensstämmelsebedömning av telematikaktörerna.

Ett land hade funderingar kring artiklarna om överensstämmelsebedömning och huruvida dessa innebär beslutanderätt för byrån, vilket kan kräva ytterligare granskning på nationell nivå utifrån deras anslutningsavtal. De noterade att alternativet med egenbedömning verkade enklare och skulle kunna lösa juridiska problem som diskuterades tidigare.

Ordförande noterade kommentaren och indikerade att vidare arbete med detta skulle ske.

OTIF ställde frågor om huruvida det gemensamma gränssnittet skulle kunna implementeras utanför EUs gränser och om egenbedömningsmetoden skulle kunna tillämpas utanför Unionen om det då är möjligt att nyttja ERAs verktyg till detta. De uttryckte intresse för hur detta kan gynna utvecklingen av telematikverktyg utanför EU.

Ordförande svarade att systemet är utformat för EU och dess närliggande stater, men om det finns intresse för bredare tillämpning skulle det välkomnas.

Kommissionen förtydligade att specifikationen för gemensamma gränssnitt kan tillämpas internationellt och att applikationer på EU-nivå kan gynna länder med bilaterala avtal med EU.

SE kommenterade alternativen för överensstämmelsebedömning och betonade att egenbedömningsförslaget är intressant med tanke på ERA:s begränsade resurser, vilket är en viktig faktor att beakta vid den kommande implementeringen. Så detta är definitivt något att överväga vidare. SE instämde med tidigare talares påpekande kring bristande lagstöd, och

anförde att vi gör en annan tolkning än ERA och kommissionen av ERAs mandat i artikel 23 i ERA-förordningen 2016/796. Att ERA är systemansvarig betyder inte nödvändigtvis att de har alla dessa befogenheter som kommissionen ger dem i detta förslag. Vi kommer att återkomma till detta vid några andra artiklar också.

En MS påpekade att det är viktigt att vara försiktig med att göra bedömningar från ENIM obligatoriska och betonade vikten av koordinering med kapacitetförordningen där det fortfarande finns många öppna punkter.

En MS ifrågasatte värdet av överensstämmelsebedömning och varför det behövs om alla redan följer specifikationerna. De undrade även om andra trafikslag har liknande krav att en myndighet ska kontrollera utbyte av telematikinformation.

Kommissionen betonade vikten av beslut av enhetliga telematiksystem, i detta sammanhang är ENIM bara en sammanslutning av infrastrukturförvaltare som används för att säkerställa att infrastrukturförvaltarna kan samarbeta och ge samlad input till byrån. Efterlevnadsbedömningar behövs för att säkerställa att järnvägssystemet fungerar effektivt över gränserna, vilket det finns flera exempel på att det inte gör idag. Andra aspekter i järnvägssystemet kontrolleras av NSA, vissa av NoBo, för telematik saknas denna del och det är därför man lagt till detta i förslaget.

Ordförande instämde i behovet av godkännande för att säkerställa överensstämmelse av specifikationer i avsaknad av allmän följsamhet.

#### ERAs tilldelning av platskoder

Kommissionen gick sedan vidare med att diskutera behovet av att harmonisera kodningsprocesser för geografiska platser inom EU:s järnvägsnät. De utgick från att SE skulle komma med en invändning kring lagstöd, men de anser att detta finns i artikel 23 i ERA-förordningen som pekar ut ERA som systemansvarig. Kommissionen har mottagit klagomål kring diskriminering, därför vill man centralisera processen. Det finns dessutom möjlighet att klaga på ERAs beslut om man inte är nöjd.

SE konstaterade att kommissionens antagande var korrekt, vi har problem med detta som kommissionen är medveten om. Vi håller inte med om den juridiska grunden utifrån artikel 23(1) i ERA-förordningen. Eftersom kommissionen bara läste första delen av stycket som säger att myndigheten ska agera som systemansvarig. Men den andra delen av det stycket förklarar

vad systemansvaret innebär och där står att myndigheten ska upprätthålla, övervaka och hantera kraven på delsystemet. Och det är vad som menas med att vara systemansvarig utifrån sammanhanget i ERA-förordningen. Så vi ser ingen juridisk grund för att ERA ska bli ansvarig för tilldelningen av dessa referens-koder. Och dessutom ser vi inte nyttan med att göra ERA till ansvarig eftersom infrastrukturförvaltarna redan ska skicka all denna information till RINF. Så vad är det mervärdet av att inkludera ERA i denna ekvation?

Ordförande försvarade behovet av att centralisera kodningssystemet för att undvika motsägelser i data och förbättra integrationen av olika transportsätt.

Kommissionen förklarade de tekniska och administrativa fördelarna med att ge ERA ansvar för att tilldela koder och utmaningarna med nuvarande kodningssystem och fastslog att en centraliserad strategi skulle lösa dessa problem.

En MS undrade kring beslut fattade av byrån och kommissionens inblandning vid överklaganden, hur är det tänkt att den processen ska fungera? Ska besluten granskas av kommissionen och ev. ändras? Vad skulle egentligen kunna hända? Hur kommer den processen att fungera i praktiken?

Kommissionen förklarade sedan sin roll i att hantera överklagande av ERA:s beslut och betonade att överklaganden skulle hanteras administrativt för att säkerställa att systemet förblir effektivt. Men de tror inte att överklagande blir aktuellt eftersom det bara handlar om att tilldela en kod till en plats.

En MS ställde en fråga om platskoder och undrade om de endast gällde för tung järnväg eller även för hållplatser för spårvagn, busshållplatser och tunnelbanestationer. I många länder finns det reseplaneringsappar som kan skapa resplaner från en busshållplats via tåg och tunnelbana till en annan busshållplats.

Kommissionen svarade att tillämpningsområdet för driftskompatibilitetsdirektivet gäller och bara omfattar järnväg.

Josef Doppelbauer ville kommentera SEs uttalande angående den juridiska grunden. Han klargjorde att det fanns flera klausuler att hänvisa till, inklusive artikel 23 och artikel 37 i ERA-förordningen, som gör byrån till systemansvarig för register och databaser. Han nämnde också artikel 49 i driftskompatibilitetsdirektivet som anger att kommissionen via genomförandeakter anta gemensamma specifikationer för infrastrukturregistret med avseende på innehåll, dataformat, funktionell och

teknisk uppbyggnad, driftsätt samt regler för inmatning och läsning av data. Han ansåg att detta visade att det fanns en exakt juridisk grund för kommissionens arbete.

Ordförande menade att tilldela nummer genom objektiva processer inte borde vara en kontroversiell eller politiskt svår fråga. Han menade att de hade en full juridisk grund för detta. När det gällde integrationen med andra transportmedel hoppades han att en robust process inom järnvägen skulle göra det lättare för stads- och kollektivtrafik att ansluta till järnvägssystemet, vilket han såg som en stor fördel.

SE replikerade till Josef att när vi läser artikel 37 så är det samma sak igen, det står listat vad byrån avses göra med dessa register. I artikel 37(2) står det bara att byrån utvecklar och upprätthåller specifikationerna för registret, samordnar utvecklingen av medlemsstaterna i förhållande till registret, ger vägledning och så vidare. Så det handlar inte om att ge byrån nya uppgifter eller mandat, det står inte där. Sen handlar det inte om uppgiften i sig, utan det handlar om rättsstatsprincipen. Kommissionen måste ha en juridisk grund för vad de föreslår. Det spelar ingen roll hur liten sak det är, ni måste ha en juridisk grund, det är allt.

Josef replikerade och menade att poängen inte var artikel 37, utan artikel 49(5) i direktivet som ger kommissionen full rätt att göra detta. Om kommissionen i all sin vishet väljer att ge denna uppgift till ERA utifrån att ERA redan är systemansvarig för register och telematik, så kan det inte stå tydligare än så att kommissionen via genomförandeakter får definiera drift och regler för datainmatning. Hur man än vrider och vänder på det så är det ett tydligt lagstöd.

Ordförande avslutade diskussionen och betonade att frågan om kodning av platser inte är kontroversiell och att det finns en tydlig rättslig grund för ERA:s åtgärder.

En MS uttryckte osäkerhet kring definitionen av "meta stationer" och bad om en tydligare definition för att förstå vilka trafik tjänster som omfattades.

Kommissionen svarade att de gärna förbättrar definitioner och föreslog att detta kunde vara en del av deras bilaterala diskussioner. De nämnde också övergångsregler som behövdes för att säkerställa korrekt överföring och lagring av data, och att dessa åtgärder skulle utvärderas efter ett år baserat på genomförbarhetsstudier.

Kommissionen gick vidare med övergångsåtgärder och beskrev behovet av att ERA upprättar en central webbapplikation för kodallokering. Idag lagras data i respektive sektorsverktyg, Retail Reference Database (RRD) och Common Reference Database (CRD), och det finns ett behov av att säkerställa att ingen data går förlorad under processen. Därför har de definierat övergångsåtgärder för att säkerställa att denna data överförs korrekt. För att överföra denna data på rätt sätt finns det också ett behov av en upprepningsprocess. Principiellt innebär detta att om det finns flera koder för en enda plats i de olika databaserna, måste ERA antingen definiera en ny kod eller välja en av de befintliga. Detta kräver ERAs ingripande, vilket är anledningen till att de föreslår en övergångsperiod på ett år, men detta kan omvärderas baserat på genomförbarhetsstudier.

#### OSDM

Kommissionen introducerade sedan ämnet biljettförsäljning och förklarade att de använde en europeisk standard för dataformat och kallade sektorn att bidra till arbetet med EU-standardisering. De lyfte fram positiva implementeringsfall i Sverige och Norge och betonade vikten av att använda API-specifikationer för att möjliggöra biljettförsäljning och konkurrens.

Kommissionen gick vidare till det betydligt mer kontroversiella och spännande ämnet biljettförsäljning. Vad de föreslår är ett dataformat för biljettinformation som är multimodalt från början. NeTEx är ett dataformat baserat på Transmodel, som är europeiska standarder. Standarder som utarbetas via eller genom det europeiska standardiseringsorganet. Huvudbudskapet från kommissionen till sektorn är att om de vill att en europeisk standard eller en branschstandard ska vara ändamålsenlig för lagstiftningen, så var vänliga och bidra till arbetet i det europeiska standardiseringsorganet.

Vad vi har är en standard utfärdad av det europeiska standardiseringsorganet, som byrån har bedömt och utvärderat som ändamålsenlig för denna TSD. Den inför också enhetlighet med det befintliga MMTIS-ramverket istället för att kräva bilateralt informationsutbyte. Det svenska fallet är intressant i termer av genomförande eftersom det faktiskt implementerar det format kommissionen begär, samtidigt som man använder API-specifikationen från OSDM som utvecklats av ett fåtal järnvägsföretag i Europa.

Det andra fallet är faktiskt mycket mer intressant. Det är ett norskt implementeringsfall med ett biljettsystem som fullständigt följer kraven, både



formatet och faktumet att data ska användas från den nationella åtkomstpunkten. Detta är två positiva implementeringsfall som visar att det kommissionen ber om är möjligt

Den andra aspekten är biljettens format, kanske en av de viktigaste aspekterna för tågresenärer. Vi ser redan att när en biljett utfärdas av ett järnvägsföretag eller en biljettleverantör, kan streckkoden på denna biljett faktiskt kontrolleras på alla tåg. Detta beror på specifikationen av tekniska dokument B11 och B12 som redan finns och är tvingande och som är krav för harmoniserade streckkoder som används i hela Europa. Så detta är redan en framgång och det är uppnått.

Den tredje punkten gäller passagerarinformation. Idag finns det en tendens från sektorn att definiera nya sätt att dela passagerarinformation, särskilt realtidsdata. Kommissionen raljerar sarkastiskt om ämnet för nästa översyn, där sektorn kommer med en ny OSDM eller ett nytt ”fancy” namn för vilken ny specifikation som helst som säger att realtidsinformation saknas och att de har lösningen, det är XYZ. Den goda nyheten är att denna information redan är tillgänglig. IM och RU utbyter redan realtidsdata om tågpositionering och förseningar (”train running information” och ”train forecast information”). Detta är redan obligatoriskt och det finns ingen anledning att uppfinna hjulet igen som de anser att sektorn faktiskt gör.

Sedan kommer API-specifikationen, vilket är den brännande punkten när vi talar om OSDM. Här är målet att säkerställa att distributörer, och med distributörer menar vi inte att sälja på uppdrag av, så en verklig agent som kan kombinera biljetter och biljettpriser på egen hand utan att vara beroende av järnvägsföretagets distributionssystem. Detta är vad de kvalificerar som en oberoende distributörsroll och det är detta de vill specificera i TSD och endast i TSD. De specificerar endast API-gränssnittet för tillgänglighetskontroll och reservation. Allt annat, inklusive detaljhandelsaspekter som framgångsrikt löses av OSDM, omfattas inte av denna TSD så här långt. Kanske i framtiden, men faktiskt är det denna nivå de kommer att fokusera på i lagstiftningen. Tillgänglighetskontroll och reservation, allt annat överläts till sektorn att genomföra. Vilket inte förhindrar sektorn från andra lösningar så länge de respekterar andra EU-regler som konkurrens- och passagerarrättsramverk. Naturligtvis bör dessa punkter inkluderas i befintliga tekniska dokumentet B5, som är bäraren för att definiera denna specifikation för API-gränssnitt för tillgänglighetskontroll och reservation.

Det finns ett befintligt tekniskt dokument där kommissionen välkomnar sektorsinsatser för att förbättra detta tekniska dokument. Men detta är inte till vilket pris som helst, och byrån kommer att upprepa vad de har upprepat sedan två år till sektorn om hur OSDM-specifikationen ska utvecklas för att vara ändamålsenlig för EU-ramverket. De återkommer till detta i en detaljerad presentation.

Några ord från kommissionen var de står gällande sektorförslaget OSDM. De har sett vid RISC-möten hur MS-representanter ord för ord upprepar sektorsutlåtanden om OSDM. Det är tydligt att vissa järnvägsföretag, som representerar en ganska omfattande marknadsandel i unionen, föreslår OSDM som en unik lösning för att rädda ”rätt sätt” och lösa IT-problem för operatörer i EU. Frågan kommissionen uppmanar att ställa till oss själva och till våra ministerier är; gynnar det passageraren? Respekterar det EU-ramverket för konkurrens? Respekterar det förordningen om passagerares rättigheter? Kommissionen har tvivel om detta och det är vad byrån kommer att förklara i sin presentation. Men det är också vad som kommer att levereras genom en ny rapport som de anser borde vara grunden för behöriga myndigheter att använda för tillsynsåtgärder. Som de förstår det implementeras OSDM redan av järnvägsföretagen. Om det finns frågetecken kring passagerarrättigheter och konkurrens, litar de på att behöriga myndigheter på nationell och europeisk nivå vidtar nödvändiga åtgärder.

Vad de vill lagstifta om i TSD är endast API-åtkomsten för oberoende distributörer. OSDM specificerar faktiskt något annat som man skulle kunna säga inkluderar det de vill specificera. Detta är något de invänder mot, de specificerar ett gränssnitt för enkel återförsäljning som i grunden är att sälja på uppdrag av någon annan. Så en biljettleverantör kan sälja exakt samma produkt som ett järnvägsföretag säljer. De menar inte att det inte är användbart och de säger inte att denna harmonisering inte är nödvändig. Tvärtom faktiskt, de välkomnar denna harmonisering på denna nivå. Det är relevant att biljettleverantörer kan få tillgång till produkter från alla järnvägsföretag i Europa på ett harmoniserat sätt. Så på detta sätt levererar OSDM på ett harmoniserat sätt. Ett harmoniserat sätt för biljettleverantörer att få tillgång till produkterna som erbjuds av järnvägsföretagen själva, även om det är utanför tillämpningsområdet för denna TSD. Om man tittar noggrannare på förslaget ”EC request” om att revidera TSD så ser man att det är ett ämne som är inkluderat för nästa revidering som en möjlig utveckling. I vilket fall som helst kommer det att baseras på arbetet från EU:s standardiseringsorgan. Så återigen uppmanas sektorintressenter att

bidra till arbetet i det europeiska standardiseringsorganet om de vill se något positivt resultat av denna diskussion för framtida utveckling av gränssnitt.

Angående den underliggande kartellfrågan som nämndes tidigare, så vet vi att OSDM utvecklas av UIC och faktiskt är begränsad till deltagande av 22 konkurrerande järnvägsföretag som är gamla statliga aktörer och som därför genom design utesluter nya aktörer på marknaden. Och med det kommer vi till den sista punkten, vilket är det sorgligaste. Under två år har byrån arbetat med sektorn för att hjälpa dem och styra utvecklingen av OSDM för att undvika denna situation. Under två år har sektorn inte bara varit ovilliga att diskutera, utan de har också upprepat att OSDM inte kommer att förändras - ”Take it or leave it”, därför måste de för tillfället lämna det, eftersom det inte överensstämmer med principerna som upprepats av ERA.

Ordförande anförde att de är oerhört angelägna om att säkerställa att det finns ett mycket bättre system för biljetthantering över hela EU än i dagsläget. Situationen vi befinner oss i, där vissa nationella operatörer verkar ha övergett all internationell biljettförsäljning, går helt åt motsatt håll. Därför försöker kommissionen underlätta utvecklingen av ett sådant system. För att få järnvägsbiljettförsäljningen att fungera behöver vi både samarbete och konkurrens, så de försöker verkligen inte att stoppa samarbete. Det är helt avgörande att vi har det samarbetet, men de anser att det system de föreslår är det proportionerliga sättet att uppnå detta för alla järnvägsbiljetter och alla järnvägsoperatörer. Både de nuvarande och de kommissionen hoppas ska komma in på marknaden.

När det gäller OSDM så anser ordförande att TAP eller telematik TSD-verktygen som de föreslår definitivt kan användas av OSDM i den utsträckning det kan implementeras på det relativt begränsade sätt som nuvarande förespråkare av det föreställer sig. Om den implementeringen är kompatibel med konkurrenslagstiftningen, respekterar kraven i passagerarrättsförordningen o.s.v. är de inte emot att de genomför det, men det är upp till dem att bevisa, om det utmanas, att det uppfyller alla dessa krav. Kommissionen är inte övertygade vid detta stadium om att vi behöver införliva hela OSDM-specifikationen i en TSD. Det väcker oro att de skulle ses som att välsigna något, eftersom det är ett 300-sidigt dokument med väsentlig kod som det är mycket svårt att veta alla fulla konsekvenser av. Och för det andra ser de inte att det är nödvändigt att införa det i lag. Det finns farhågor runt detta bord att våra nationella järnvägar har investerat i något som vi inte vill se som en strandsatt tillgång, och vi tror inte att det finns någon anledning att anta att det är en strandsatt tillgång. Men det är en

tillgång där kanske de behöver göra lite mer arbete för att säkerställa att den är fullt förenlig med vad vi förväntar oss både när det gäller konkurrens men också transparens för framtiden.

Josef Doppelbauer refererade till tidigare möten där flera MS, särskilt BE, FR, NL, DE, CZ, CH, AT och SE, uttryckt oro kring att en lösning baserat på NeTEx bl.a. inte stöder dynamisk prissättning. De framhöll Norges implementation som bevis på att Transmodel och Netex kan stödja dynamisk prissättning och uppmanade till att granska detta system. Han uppmanade deltagarna, och våra experter, att själva gå in på [entur.no](http://entur.no) och se med våra egna ögon. SEs delegation frågade förra gången rättmätigt - varför inte både och? Han tror att detta är precis avsikten från kommissionen och stöds av byrån, att TSD Telematik måste vara öppen för vilken lösning som helst som är i överensstämmelse med kraven. Våra experter kunde dock också fråga lobbyisterna varför de behöver använda sig av faktiskt felaktiga påståenden.

En MS uttryckte förvåning över att sektorn inte ville diskutera OSDM med kommissionen, eftersom de alltid hör att sektorn vill diskutera OSDM med dem och att de väntar på inbjudan. Särskilt nu när ERA-rapporten ligger på bordet. De föreslog ett gemensamt möte tillsammans med sektorn för att diskutera ERA-rapporten istället för att vi alla går tillbaka hem för att diskutera enskilt med våra järnvägsföretag, eftersom vi hör en sak från kommissionen och en annan sak från sektorn.

Kommissionen poängterade att föregående talare inte har ett järnvägsföretag. På öppen järnvägsmarknad, finns det många järnvägsföretag som alla har ett intresse av att verka över hela Europa. Samtidigt erkände de att de statligt ägda aktörerna spelar en mycket viktig roll i systemet. De ansåg att kommissionens och medlemsstaternas roll inte bara är att lyssna på en enda aktör. De påpekade att det har hållits många expertgrupper med alla inblandade och att dessa frågor diskuteras öppet. De är glada att fortsätta diskutera dem och noterade att en expertgrupp är planerad i september med förväntan om ytterligare möten vid behov.

De underströk att de inte säger att OSDM inte kan användas, men att det finns vissa bekymmer som UIC, CER eller den som leder det måste kunna visa, eller åtminstone vara beredd att visa för andra myndigheter, att de faktiskt följer horisontella lagkrav. För specifika järnvägsfrågor säger de "OK, fortsätt och använd den". Men de anser inte att det måste vara det enda sättet som ska specificeras för att leverera det. Och de anser att ett mer

omfattande system för tillgänglighet för järnvägsbiljetter över Europa kan tillhandahållas genom Netex-standarden.

De betonade att de vill säkerställa att biljettförsäljning underlättas, inte bara genom järnvägsföretagens agenter eller järnvägsföretagen som agenter åt varandra, utan också genom oberoende leverantörer. För att återspegla den mer öppna marknaden som förväntas, särskilt för höghastighetståg över Europa.

Kommissionen föreslog att vi går igenom ERAs presentation eftersom det verkar finnas mycket förvirring. Kommissionen kräver att en standard används för formatet, vilket demonstrerats i Sverige samtidigt som detta inte förhindrar användningen av API-specifikationer för att sälja biljetter, eller hur? Så låt oss skilja på datans format - som är NeTeX, baserat på transmodell och tillhörande EU-profiler; och på API-specifikationen för att distribuera biljetter och utbyta data mellan distributörer, återförsäljare och järnvägsföretag. TSD adresserar bara API-gränssnittet för distributören. OSDM går längre och fokuserar också, faktiskt huvudsakligen, på API-specifikationen för återförsäljaren, som säljer på uppdrag av RU, vilket inte ingår i denna TSD. Så när ni hör kommissionen säga "använd OSDM om ni vill"; om affärsmodellen som biljettförsäljare är att sälja på uppdrag av RU kan man använda OSDM så snart det överensstämmer med kraven, vilket är NeTex och Transmodell som dataformat och, som demonstrerats i Sverige, också är redo. Det är möjligt att säkerställa att ni respekterar passagerarrättsförordningen, vilket inte är relaterat till TSD för övrigt, och som redan är tillämplig och därför borde ha beaktats av sektorn vid utvecklingen av OSDM. På samma sätt gällande konkurrensreglerna. Om man vill vara en distributör, vilket är en rättighet för en biljettförsäljare om det är överenskommet med företaget, utan att påverka skyldigheten för aktörer att ingå kommersiella avtal, vilket inte omfattas av TSD:n. Då måste man som biljettförsäljare använda detta API-gränssnitt för varje kontroll och reservation.

De noterade att många medlemmar nickade instämmande när de hör att sektorn är villig att diskutera. Kommissionen satte medvetet ut ett datum i presentationen eftersom de, eller rättare sagt ERA, redan haft ett möte med de experter som utarbetar OSDM-specifikationen. Budskapet kring OSDM var "ta det eller lämna det". Så de hade också ett möte på högre nivå med sektorsorganisationernas ledare, där de verkligen är ivriga att diskutera, vilket är mycket bra. Men när de diskuterar och lägger in bilder som visar vad de tror går fel med OSDM, då kommer budskapet att mottas av "ja, men vi vill

inte ändra OSDM". Så länge kommissionen inte får några bidrag för att förbättra B5 kommer förslaget inte att ändras på det här sättet.

Kommissionen påpekade att de hade haft flera expertgruppsmöten med sektorn och att OSDM kunde användas om det uppfyllde EU-krav. De klargjorde att de föreslagna standarderna skulle stödja oberoende distributörer och att OSDM var mer fokuserat på försäljning för RUs räkning.

En MS stödde tidigare MS och uttryckte önskan om att OSDM skulle vara ett alternativ i TSD, eftersom deras granskning visade att OSDM-system var tekniskt mer avancerade och bättre lämpat för att sälja biljetter för anslutande tåg.

Ordförande sa att man tror starkt på att Netex, så som det nu är specificerat, kan och faktiskt redan hanterar alla olika typer av biljetter och de många olika kombinationer av biljetter som vi har uppfunnit över hela Europa. Han föreslog att vi lyssnar på ERA för att höra deras åsikt.

#### ERAs analys av OSDM

ERA presenterade sin analys av OSDM och nyligen avgjorda konkurrensfall. De påpekade att ERA normalt sett inte granskar sådana fall, men att de funnit beslut som kan påverka tekniska specifikationer och systemfunktioner. Särskilt med tanke på att TSD TAP funnits i över 10 år och OSDM är på väg att införas på flera ställen. Analysen omfattar tekniska detaljer, processer och relationer mellan aktörer, vilket redan till stor del är definierat i TSD.

ERA lyfte fram två specifika fall; ett där den tyska konkurrensmyndigheten funnit att Deutsche Bahn missbrukat sin dominerande ställning för att begränsa konkurrensen, och ett annat där RENFE ålagts att öppna upp data för tredjepartsplattformar. De nämnde även andra mindre fall, såsom begränsningar i reseplanerare i Tyskland och kombinerade biljetter i Italien.

ERA har även jämfört kraven med förordningen om passagerares rättigheter och framhöll hur viktiga telematikapplikationerna är för att säkerställa efterlevnaden av förordningen. Specifikt framhöll de kraven att ge passageraren information om resevillkor, inklusive tidtabeller och villkor för snabbaste resa samt alla tillgängliga biljettpriser, med särskilt fokus på lägsta priserna. Dessa krav hade uppdaterats med den nya förordningen om passagerarrättigheter som trädde i kraft i juni föregående år.

Artikel 10 i passagerarrättsförordningen definierar även krav på bokningssystem, med betoning på icke-diskriminerande tillgång till tjänster. Jämförelsen med OSDM visade att medan TSD kräver att järnvägsföretag tillhandahåller fullständiga tidtabellsdata till tredje parter, erbjuder OSDM en inbyggd reseplanering som en funktion. En funktion kallad "Getting and browsing trips", vilket innebär att du skickar en begäran till systemet och får ett svar på det. Det finns alltså redan där en skillnad mot TSD TAP. OSDM ger en mer begränsad tillgång genom API-anrop, vilket kan filtreras baserat på specifika parametrar och därmed potentiellt bryta mot icke-diskrimineringskraven i förordningen.

ERA pekade på hur bokningar hanteras i distributörens system, medan specifika sträckor kan bokas i olika transportörers system. Det saknades dock en tydlig åtskillnad mellan de tariffer som omfattas av yield management, där bokning är nödvändig, och de tariffer som kan hanteras lokalt utan yield management, särskilt för upphandlad trafik.

För vägen framåt föreslår ERA att begränsa kraven i TSD till de som är nödvändiga för driftskompatibilitet och multimodalitet. För att lösa bokningsfrågan på kort sikt föreslås att man använder befintligt tekniskt dokument B5, medan man på lång sikt strävade efter att utveckla en europeisk standard även för bokningsgränssnitt.

För att uppnå detta föreslogs användningen av en konceptuell datamodell baserad på Transmodel; en interoperabel datamodell för tidtabellsprodukter och försäljning baserat på NeTEx kombinerat med en EU-profil för datautbyte av tariffer och tidtabeller. För boknings-API föreslås en utökning av befintliga tekniska dokument B5 för tillgänglighet och reservation. Med en framtida potential att använda ett Transmodellbaserat boknings-API för en driftskompatibel multimodal miljö. ERA betonade vikten av att fokusera på grundläggande lager av interoperabilitet och att harmonisera tillvägagångssättet på EU-nivå för att säkerställa samarbete mellan olika biljettförsäljningssystem.

ERA förklarade att deras förslag för den pågående revideringen innefattade att använda befintliga dokument inom TSD, särskilt det tekniska dokumentet B5 som nyligen uppgraderats för bokningsmeddelanden baserade på XML istället för det äldre binära formatet. Det betonades att detta skulle underlätta moderniseringen av bokningssystemen och anpassa dem till dagens behov.

Kommissionen poängterade att det inte är frivilligt med vissa funktioner utifrån passagerares rättigheter och menade att implementering av OSDM

utan dessa funktioner skulle utgöra ett tydligt brott mot dessa regler. De betonade vikten av att ha en klar förståelse för vilka funktioner som bör omfattas och vilka som inte behövs, särskilt när det gäller boknings-API och detaljer för reservationer. OSDM föreslås användas för att täcka grundläggande funktioner, medan mer avancerade detaljer och funktioner för återförsäljare bör hanteras separat.

Ordförande tackade för presentationen och noterade att frågan om OSDM är komplicerad, men att det inte innebär att det inte kan användas, förutsatt att det inte strider mot konkurrenslagstiftningen.

En MS betonade att de inte längre kräver att OSDM ska refereras som en gemensam standard i TSD Telematik, men att de fortfarande stöder OSDM och ser behovet av ytterligare utveckling för att uppfylla krav i TSD Telematik och passagerarrättigheter. De var oroade över att kostnader som investerats i OSDM ska gå förlorade.

En stor MS uttryckte att de behövde mer tid för att analysera ärendet och tackade kommissionen för att ha förlängt tidsfristen för skriftliga kommentarer till den 9 juli. De vill genomföra en grundlig analys innan de lämnar sina kommentarer.

En annan stor MS uttryckte förvirring över OSDM:s tekniska detaljer och efterlyste mer tid för att fortsätta analysera ämnet. De noterade att sektorn och kommissionen har skilda uppfattningar och att det finns behov av tydligare förklaringar och enighet om koncept som distributörer, biljettförsäljare och återförsäljare.

En MS uttryckte tacksamhet över den presenterade analysen och efterfrågade ytterligare diskussion med sektorn om OSDM. De noterade att sektorn verkar ha öppnat för att modifiera OSDM om det behövs, men att specifika frågor behöver klaras upp.

SE framhöll behovet av konstruktiva diskussioner mellan sektorn och kommissionen för att nå ömsesidiga överenskommelser. Vi har inte hunnit diskutera frågan tillräckligt med sektorn men noterade att vissa sektorer var öppna för förändringar medan andra insisterade på att OSDM och B5 inkluderas i TSI.

SE konstaterade att som några av de tidigare talarna nämnt så finns det två sidor av historien. Vi hör kommissionen säga att sektorn inte är villig att diskutera och sektorn säger till oss att de är öppna för diskussioner. Så jag hoppas verkligen att dessa diskussioner äger rum och att vi kan nå några



konstruktiva slutsatser. Och även tack till ERA för presentationen. Det är verkligen uppskattat så att vi kan fortsätta diskussionen med sektorn nu när vi faktiskt vet vad frågorna handlar om gällande överträdelsefall och dessa konkurrensfrågor. Vi har inte haft någon tid att diskutera detta ordentligt med sektorn. Men de första reflektionerna var att de inte höll med om slutsatserna. OSDM är ett modulärt system och utöver vissa av funktionerna som ni hänvisar till finns det också andra sätt som uppfyller kraven i TSD Telematik. Vi håller med att det antingen är sent eller att detta verkligen är en komplex fråga för vi tror inte heller att vi förstår allt. Sektorn insisterar fortfarande på att de vill ha B5 och även dessa online-lösningar i B13 inkluderade i TSD. Men vi förstår utifrån presentation att ”toppen av pyramiden” inte är inkluderad i den nuvarande revideringen. Så det kanske är det något för framtiden.

Ett land bekräftade sitt stöd för det föreslagna tillvägagångssättet och påpekade att de har erfarenhet av att använda Transmodel- och Netex-baserade system för dynamisk biljettförsäljning och utbyte, vilket fungerar väl trots vissa utmaningar. De erbjöd sig att ge tekniska förtydliganden vid behov.

Ordförande avslutade sessionen med att sammanfatta att diskussionen fortskrider och att ytterligare kommentarer välkomnas före den angivna tidsfristen. Han påminde om vikten av att nå en harmoniserad europeisk standard för boknings-API:er och betonade behovet av att sektorn bidrar till standardiseringsorganets arbete för att påverka lagstiftningen på ett tekniskt sätt.

#### **ERA advisory note on impacts**

ERA presenterade en analys av hur de tillkommande uppgifterna skulle påverka ERA:s resurser, se presentation.

Kommissionens har gjort en begäran till ERA att bedöma hur nya uppgifter kan påverka byrån enligt artikel 41. Byrån hade nyligen laddat upp en rapport på CIRCABC som summerade deras bedömningar och analyser av de nya uppgifterna. De påpekade att analysen utgår från aktuellt förslag och kan påverkas av de senaste förslagen som diskuterats.

Byrån har delat upp arbetsuppgifterna i tre huvudsakliga kluster: överensstämmelsebedömning, tilldelning av platskoder och PKI (”public key infrastructure”). För varje kluster identifierades olika risker och byråns mål

med rapporten var att informera om vilka åtgärder som krävs från deras sida för att hantera dessa nya uppgifter.

I det första klustret, överensstämmelsebedömning, granskades tre alternativ. Alternativ 1A innebar att överensstämmelsebedömning koncentreras till byrån, vilket skulle kräva ungefär fyra heltidstjänster (FTEs) men vara minst arbetskrävande för sektorn som helhet. Alternativ 1B involverade NoBos i överensstämmelsebedömning, vilket minskar byråns arbetsinsats till 2,2 FTEs men ökar sektorns totala arbetsinsats jämfört med Alternativ 1A. Det tredje alternativet innebar egenbedömning från sektorn, vilket inte ändrar byråns arbetsinsats jämfört med 1B, men ökar sektorns arbetsbelastning avsevärt på grund av behovet av individuell bedömning och eventuellt verktygshantering.

I det andra klustret, platskoder, övervägdes tre alternativ gällande tilldelning av organisation- och platskoder. ERA redogjorde för att byrån för närvarande tilldelar organisationskoder och från 2026 även företagskoder, men inga specifika rekommendationer gavs för detta kluster.

Slutligen diskuterades PKI där två alternativ utvärderades: ett där byrån endast fungerar som central registreringsenhet och ett där byrån också är utfärdare av certifikat. ERA betonade att byrån för närvarande inte har någon roll gällande PKI, men att en grundläggande analys gjorts.

ERA avslutade med att poängtera att oavsett vilka uppgifter byrån väljer att ta på sig, så kommer det att krävas överväganden om hur många FTEs som behövs, vilket kan innebära omfördelning inom nuvarande budget eller tilldelning av ytterligare resurser.

En MS hade ett påpekande om att anmälda organ endast omfattar strukturella delsystem, TAP och TAF är därför utanför NoBos omfattning och menade att det krävs en ändring av direktivet för att möjliggöra detta alternativ.

Ordförande konstaterade att det tekniskt sett var en möjlighet, men att det för närvarande inte täcks av lagstiftningen. Därför skulle en mer grundläggande revidering av direktivet behövas för att ta med den möjligheten, vilket han ansåg var osannolikt.

## 6.8 Presentation of EC request to ERA on the revision of TSIs – presentation by the Commission (D, P)

### Dokument

- *Item 08 - EC request to ERA on TSIs revision - Action list\_v2\_0*
- *Item 08 - EC request to ERA on the revision of TSIs*



### Bakgrund

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

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

Mandatet är flerårigt och innehåller ett åttiotal utvecklingsområden.

Ändringar har delats in i leveranstider via ERA rekommendationer antingen i ”slutet av 2026”, ”slutet av 2028”, ”2027-2030” eller ”efter 2030”.

Den första rekommendationen fokuserar på tillgänglighet och digitalisering och innehåller DAC, FRMCS, cybersäkerhet, målsystem för tågdetektering, tekniska och driftsmässiga krav avseende säkerhet vid lastning, gemensamma kriterier och prioriteringar för TSD PRM, publik tillgång till tillgänglighetsdata för stationer, registrering av förarens kör- och vilotid, integration av ERA-register, digitalisering av kommunikation med lokföraren inkl. system för europeiska instruktioner, digital infrastrukturinformation via RINF. Även rapport om cirkulär ekonomi och underhållsmässighet, analys kring harmonisering av matningsspänning för kontaktledningssystem, statusrapport för system för insamling av energidata på marken, modularitet och standardisering av järnvägsfordon samt motståndskraft mot klimatförändringar. Det är i dagsläget osäkert om digital kapacitetshantering och digital trafikledning och tåginformation också ska ingå i den första rekommendationen.

Trots att en viss prioritering skett genom de olika tidpunkterna för leverans är arbetet väldigt omfattande. Transportstyrelsen bedömer därför att det krävs ytterligare prioritering för att måkta med arbetet; fokus för arbetet bör vara:

- FRMCS (IU-04 - STIP CAT9),
- CCS Evolution (CS-01 – STIP CAT2 Stepwise CCS Subsystem Evolution, CS-06 – STIP CAT10 Additional on-board modularity, IU-06 – STIP CAT7 ASTP).

Det är även fortsatt viktigt att förenkla och underlätta tillämpningen av TSD:erna, t.ex. har de tänkta förenklingarna i bestämmelserna gällande utvidgning av ett fordons område för användning ("extension of area of use") i TSD LOC&PAS inte fallit ut som avsett, det vore därför lämpligt att se över formuleringar för att förenkla tillämpningen av bestämmelserna.

#### **Handlingslinje**

- 15 **SE kan** framföra att fokus för revideringen bör vara FRMCS, utveckling av ETCS och regelförenklingar, t.ex. bestämmelser kring utvidgning av ett fordons område för användning.
- 16 **SE kan** framföra vikten av relevanta kostnadsnyttoanalyser och konsekvensanalyser som underlag för de framtida diskussionerna om att införa ändringsförslagen i TSD:erna.
- 17 **SE kan** i övrigt notera informationen.

#### **Vad hände**

Kommissionen tackade alla för det hårda arbetet och de mycket konstruktiva insatserna. De anser att vi i princip är vid den punkt där vi kan slutföra arbetet. Diskussion idag är den sista breda diskussionen med MS och även med sektorn som även anslutit sig till mötet. Målet var att gå igenom var vi står och sedan slutföra det internt och skicka det till byrån, förmodligen ett brev från vår generaldirektör till Josef, helst innan sommaren.

Kommissionen avsåg att översiktligt presentera begärens ("EC Request") koncept, mål och den processen vi har gått igenom, inklusive en översikt av de ändringar som gjorts mellan de senaste två versionerna. De påminde om att själva begäran inte är en rättsakt, så det kommer inte att bli en formell omröstning om detta.

De övergripande målen som styr denna begäran är; tydligheten och transparensen i prioriteringarna i bestämmelserna om TSD, inklusive

genomförandetidsramarna och migrationsstrategierna. De har också som mål att minska komplexiteten och optimera där det är möjligt för testning, verifiering och godkännandeprocess; förbättra tillgängligheten över hela unionen och även i möjligaste mån förbättra hållbarheten hos järnvägstransporter; slutföra SERA; sänka kostnaderna; snabbt införande av innovationer, och detta gäller främst resultaten från Europes Rail.

En lärdom de dragit av den föregående revisionscykeln är att det är mycket viktigt att ha mycket tydlig specifikation av ämnen i begärens beskrivningar, målen och identifiera även de prioriterade målen vi vill uppnå med dem för att lägga till tidslinjen och tilldela ämnena till kort, medel och lång sikt i detta fleråriga koncept som möjliggör förutsägbarhet. De har också hört och förstått att det finns ett behov av kontinuerlig uppföljning. Så idén är att varje år i juni kommer ERA att ge en presentation om framstegen som gjorts baserat på denna tidsram och tillåta oss alla att hålla koll på målen. Och där det är möjligt eller där det behövs införa vissa justeringar baserat på begränsningar som externa leveransobjekt eller standarder.

Kommissionen redogjorde för arbetsgången sedan RISC förra året, där det fanns en preliminär enkel presentation av kommissionens prioriteringar som indikerade vissa nyckelämnen, och fram till idag.

En MS menade att det fortfarande fanns några punkter att lyfta fram. För det första föreslog de att hög prioritet borde ges till DAC med deadline 2026 och även alla ETCS prioriteringar kopplade till övergången mellan olika ETCS-nivåer inklusive STM. De betonade också vikten av kompatibilitet med FRMCS. Vidare krävde de tydligare definitioner av grundläggande driftsprinciper och gemensamma driftsregler på europeisk nivå för att säkerställa driftskompatibilitet och effektiv utförande. Slutligen påpekades att det är ett grundläggande krav i direktivet att målsättningar för TSD ska anges via delegerade akter.

Kommissionen kommenterade att det redan finns en delegerad akt som täcker de flesta ämnen som diskuterats. De förklarade att om det finns behov av att utöka den delegerade akten för att täcka områden som inte helt omfattas, kommer de att analysera detta och agera parallellt. Han underströk vikten av att följa lagstiftningen och att informera om eventuella tvivel eller behov av uppdateringar.

Samma MS underströk att den delegerade akten bara täcker delar av målen fortfarande för att slutföra byråns arbete. Hen påpekade att eventuella nya

tillägg fortfarande måste följa samma format och inte kan genomföras enbart som ett brev till ERA.

Kommissionen menade att nuvarande delegerade akt redan omfattar majoriteten av ämnesområdena. De betonade att om det finns behov av att ändra den delegerade akten kommer detta att ske genom en konsultation med expertgrupper, men att majoriteten av innehållet i förslaget anses redan vara fullt täckt.

En stor MS noterade att förslaget är ambitiöst. De stödde årlig revision av arbetet och betonade vikten av att prioritera arbetet med FRMCS. De uttryckte sitt stöd för många av förslagets punkter och var redo att delta aktivt i arbetsgrupper för att arbeta med olika ämnen.

En MS höll med om att mandatet var väl utformat och inkluderade viktiga punkter för sektorn. De välkomnade specifikt bestämmelserna kring personalens kompetens och vissa nationella regler som de hoppades kunde harmoniseras på EU-nivå. De gav också specifika kommentarer och frågor om vissa tekniska aspekter av förslaget.

En sektorsorganisation uttryckte sitt stöd för förslaget och betonade vikten av tydliga rekommendationer och flexibilitet i genomförandet. Han påpekade vikten av resursplanering och budgetering för att se till att sektorn och intressenter har tillräckliga resurser för att uppfylla mandatets krav.

Ytterligare en sektorrepresentant uttryckte sin tacksamhet över att kunna bidra i RISC-mötet och bekräftade deras stöd för "EC Request" i dess senaste version. Han nämnde också vikten av det fleråriga programmet och lyfte fram prioriteringar som förbättringar av ETCS och harmonisering av driftsregler och TSD-processer. De betonade behovet av tillräckliga resurser för ERA och uppmanade MS och kommissionen att säkerställa tillräcklig finansiering för ERA för att genomföra programmet.

SE tackade kommissionen för allt hårt arbete med detta program. Vi är glada att se att FRMCS är bland de högsta prioriteringarna. Vi anser också att förenklingen av TSD-texterna är viktig för att underlätta korrekt tillämpning, detta behöver vi arbeta vidare med. Vi delar oron kring resurser för alla inblandade parter. Som många talare tidigare sagt, är det ett ambitiöst program och vi tror att det antagligen kommer att behövas ytterligare prioriteringar i det kommande ERA-arbetsprogrammet. Och när vi kommer till det faktiska arbetet är det viktigt att förslag baseras på noggranna konsekvens- och kostnadsnyttoanalyser.

Kommissionen betonade att arbetet är utmanande och långsiktigt och nämnde behovet av parallellt arbete med 2026-prioriteringar som FRMCS och Stora Bältbron. De framhöll att det är viktigt att dra nytta av arbete från ERJU (forsknings och innovationsprogrammet; Europe's Rail Joint Undertaking) och möjliggöra dess ekonomiska användning. De uppmanade till flexibilitet och ett grundläggande tillvägagångssätt för att undvika splittrade processer och uppnå en enhetlig järnvägsdrift inom EU.

Kommissionen klargjorde att frågan om radiosystem relaterade till ERTMS och att redundans är nödvändig för att förbättra tillförlitligheten. De betonade att det är viktigt att diskutera och lösa tekniska frågor på en detaljerad nivå för att säkerställa robusta system för gränsöverskridande tåg.

Det blev även vissa diskussioner om harmonisering av elektrifieringssystem, toalettproblematik och arbetsvillkor för lokförare, med fokus på att balansera tekniska krav med redan existerande lagstiftning inom EU.

Ordförande summerade mötet och betonade vikten av att hantera resurs- och prioriteringsfrågor löpande. Kommissionen avslutade med att tacka alla deltagare och framhöll att mötet markerade början på ett nytt kapitel i deras arbete. De avslutade med att påminna om att det inte fanns någon formell omröstning utan att stödet skulle dokumenteras.

Sammanfattningsvis visade mötet en bred enighet om att stödja kommissionens initiativ, dock med påpekanden om resursbehov och behovet av årliga granskningar för finjustering av programmet.

## **6.9 Amendment of TSI LOC&PAS concerning unique authorisation for personnel carriages – presentation by the Commission and the Agency(P)**

### **Dokument**

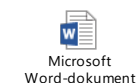
- *Item 09 - Amendment of TSI LOCPAS - Personnel Carriages*
- *Item 09 - TSI LOCPAS amendment on personnel carriages - Act*
- *Item 09 - TSI LOCPAS amendment on personnel carriages - Annex*



Microsoft  
PowerPoint-present



Microsoft  
Word-dokument



Microsoft  
Word-dokument

## Bakgrund

Utifrån det oroliga omvärldsläget i Europa har efterfrågan på militära järnvägstransporter ökat. Militära eskortpassagerarvagnar ("military escort coaches") är vagnar avsedda att integreras i tåg tillsammans med militära godstransporter. Dessa vagnar behöver även kunna användas gränsöverskridande. Kraven på militära eskortvagnar skiljer sig från vanliga personvagnar och de uppfyller inte alla krav i TSD LOC&PAS. Under arbetets gång har behoven utökats till att även kunna transportera annan än militär personal, t.ex. brandmän eller personal från infrastrukturförvaltaren, vagnarna benämns nu istället personalvagnar ("personnel carriage").

För att underlätta godkännande och undvika fördröjningar kopplade till undantagsprocesser så föreslås att personalvagnar arbetas in som en egen underkategori av passagerarvagnar i TSD LOC&PAS.

Skillnaden består främst i att dessa personalvagnar är integrerade i godståg, vilket innebär att många funktioner som finns på personvagnar i passagerartåg inte fungerar, exempelvis kommunikation och nödbromsöverbrygning och liknande, på grund av avsaknad av tekniska gränssnitt. Tomma personalvagnar får under vissa förutsättningar framföras i ett passagerartåg om vagnarna är placerade sist i tåget.

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

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

TS hade inför ett tidigare kommittémöte en inledande dialog med Försvarsmakten för att utröna deras behov och syn på förslaget. De var positiva till att det införs en specialreglering av passagerarvagnar för militära ändamål i TSD, men de ansåg att förslaget var för snävt formulerat för deras transportbehov. Transportstyrelsen bedömer dock att den nya definitionen av personaltransportvagnar öppnar upp för en bredare användning som svarar upp mot Försvarsmaktens transportbehov. Försvarsmakten såg gärna att hastigheten 140km/h ökas till 160km/h. Hastighetsbegränsningen 140km/h är dock satt utifrån att undvika att fordonen omfattas av nationella regler och öppna punkter, varför en sådan höjning inte är möjlig.



Kravet i punkt 7.1.1.6.1(11) är formulerat att fordonets brandkategori ska vara av kategori A. Eftersom kategori B är ett hårdare krav borde denna kategori också vara tillåten. Kravet borde därför uttryckas som att kategori A är en lägstanivå. Det finns även en otydlighet gentemot formuleringen av punkt 7.1.1.6.3(2).

### **Handlingslinje**

- 18 **SE kan** påtala otydligheter mellan punkterna 7.1.1.6.1(11) och 7.1.1.6.3(2) och föreslå att det i kravet i punkt 7.1.1.6.1(11) istället uttrycks så att kategori A är en lägstanivå.
- 19 **SE kan** i övrigt notera informationen.

### **Vad hände**

Kommissionen presenterade förslaget om att ändra villkoren för "unique authorisation" för personalvagnar, se presentation.

Tidigare benämndes vagnarna som "personnel transport units" men det är numera ändrat till "personal carriage" och specificeras som vagnar som inte är tillgängliga för allmänheten. De har diskuterat ändringar relaterade till kommunikation och strömförsörjningsanslutningar och arbetade fortfarande med krav relaterade till tågdetekteringskompatibilitet, särskilt för att förhindra störningar av spårledning.

ERA beskrev arbetet med att skärpa EMC-kraven för personalvagnar. De föreslår en specifik filterlösning för kompatibilitet med tågdetekteringssystemens och betonade vikten av att bryta ner gränsvärden till enskilda fordon för enklare godkännande. Nuvarande fokus för EMC är att säkerställa kompatibilitet med tågdetekteringssystem, inte kommunikationssystem.

Kommissionen framhöll vikten av arbetet med tågdetektering och de förväntar sig snabbare framsteg under hösten. Ett icke-papper har distribuerats, det kommer att bli några mindre förändringar utifrån några saker som rättstjänsten kommenterat. Kommissionen är i princip redo för externremiss, men med tanke på att vi står inför sommaruppehållet så blir det troligen i september. Med förhoppning om att ha en omröstning vid nästa RISC i november, så att den reviderade TSD LOC&PAS är på plats innan årsskiftet.

En MS var oroad över att tillåta vagnar med personal på en viss linje där det idag finns begränsningar för persontransporter i tunnlarna, de undrade om det

fanns möjligheter att få ett specialfall. De hade även frågor om EMC som skulle skickas via e-post.

En stor MS meddelade att experterna fortfarande granskar ändringarna, särskilt utvidgningen av tillämpningsområdet till annan personal och kompatibilitetsfrågor. De aviserade att de kommer att skicka skriftliga kommentarer före sommaren.

En annan stor MS stödde den föreslagna tidsplanen och betonade behovet av ytterligare arbete med kompatibilitet.

SE nämnde problem med hur kraven för brandkategorier (A och B) utformats och skulle skicka detaljerade kommentarer skriftligen.

Kommissionen uppmanade MS att skicka skriftliga kommentarer så snart som möjligt.

## **6.10 TSI CCS**

### **6.10.1 Amendment of TSI CCS concerning inclusion of three new subsets – presentation by the Commission and the Agency (D, P)**

#### **Dokument**

- *Item 10.1 - CCS TSI 2024 amendment for RISC102*



#### **Bakgrund**

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

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

Vid den kommande ändringen avser kommissionen att lägga till testfall för ATO SS-151 och ETCS SS-076, samt beskrivning av ”reduced envelopes” i SS-153. Samtidigt görs även mindre ändringar av felaktigheter, bl.a. justera skrivningar av övergångsbestämmelser, tidsramar för felrättningar, omfattning av aktiviteter i punkt 7.4.1 i förhållande till driftsregler, samt redaktionella felaktigheter.

På grund av en försening i beredningen av ett ”*Subset*” kommer texten till ändringen inte att presenteras och diskuteras vid mötet som planerat. Istället blir det en statusuppdatering och information om planeringen framåt.

### **Handlingslinje**

20 **SE kan** notera informationen.

### **Vad hände**

Presentation från kommissionen i enlighet med bakgrundsbeskrivningen, se presentation.

En deltagare ställde en fråga om övergångsbestämmelser och användningen av testspecifikationerna i förtid för att undvika konflikter och förseningar i projekt. Den uttryckte oro för hur övergångsperioderna skulle påverka arbetet för de anmälda organen och efterlyste klarhet i dessa frågor.

Kommissionen svarade att de fortfarande arbetar på övergångsperioderna och föreslog ett bilateralt möte för att hitta den bästa formuleringen. De betonade vikten av att säkerställa tydlighet och undvika tvetydigheter i dessa bestämmelser.

En representant från ERA tillade att de nuvarande specifikationerna för systemversionerna fortfarande skulle användas tills de nya var redo och att det troligen inte skulle bli några problem med implementeringen i praktiken.

En MS betonade vikten av Subset-153 för industrins utveckling av ETCS-system och föreslog att publicera detta Subset så snart som möjligt, även om det skulle innebära två separata ändringar av TSD.

Kommissionen förklarade att Subset-153 redan var tillgänglig online och att en formell antagning tidigare än andra kvartalet 2025 kanske inte var nödvändig om det inte är nödvändigt på formella grunder. ERA bekräftade detta och sa att all nödvändig information för att utveckla system redan finns tillgänglig på hemsidan.

Kommissionen påminde om att medlemsstaterna skulle lämna in sina nationella implementeringsplaner för ERTMS senast den 15 juni 2024. De förklarade vikten av dessa planer för att intressenter skulle kunna se hur länderna planerar sina ERTMS-implementeringar och för att möjliggöra samordning mellan grannländer. De presenterade en uppdatering om de MS som hade lämnat in sina planer i tid, de som hade anmält förseningar och de MS (bl.a. SE) som inte hade lämnat in något alls.

Representanter från CZ, BE, LT, DE, NO och CH rapporterade alla om olika skäl till förseningar av deras implementeringsplaner.

## 6.10.2 FRMCS: latest developments – presentation by the Commission( P)

### Dokument

- *Item 10.2 - Update on FRMCS for RISC102*



### Bakgrund

FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) är järnvägens framtida radiokommunikationssystem som ska ersätta dagens kommunikationssystem för järnväg (GSM-R). Arbetet bedrivs numera inom forsknings och innovationsprogrammet Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU) i tätt samarbete med organisationer inom järnvägssektorn och standardiseringsorgan. De funktionella kraven tas fram av International Union of Railways (UIC) och detaljerade tekniska specifikationer tas fram av European Telecommunications Standards Institute (ETSI).

Statusuppdatering från kommissionen om arbetet med FRMCS.

### Handlingslinje

21 **SE kan** notera informationen.

### Vad hände

Kommissionen presenterade status för arbetet med FRMCS-specifikationerna.

ERA har mottagit version 2 av specifikationerna från UIC, vilket är positivt men de har också mött utmaningar med hundratals kommentarer som kräver bearbetning. Kompletterande ETSI-specifikationer är planerade till januari 2025. De förbereder sig för tester och validering så att operatörerna kan beställa tillförlitliga produkter när kraven hamnar i TSD. Förhoppningen är att ERA kan leverera fullständiga specifikationer version 3 i slutet av 2026, för antagande av kommissionen under Q1/Q2 2027.

De undersöker vidare möjligheterna att implementera FRMCS tillsammans med ETCS Baseline 3. De diskuterar även frekvensval för användning av publika mobilnätverk och utmaningar med migration och implementering av

nya teknologier. Projektet strävar efter att hålla deadlines, men det finns en försiktig inställning gällande eventuella fördröjningar.

Ordförande underströk vikten av ett nära samarbete med industrin och andra intressenter för att säkerställa en smidig övergång till FRMCS och minimera kostnader och störningar.

En MS uttryckte stöd för koordineringen mellan olika system och betonade behovet av standardisering av gränssnitt inom ställverkssystem för att säkerställa driftskompatibilitet över gränserna. Det behövs för att undvika situationer där en leverantör vägrar dela gränssnittsinformation och försvårar sammankoppling. De föreslår att man utgår från EU-LYNX projektet och arbetar vidare med standardisering av gränssnitt mellan elektronisk utrustning inom säkerhetssystem.

Josef Doppelbauer reflekterade kring tekniska utmaningar med att integrera FRMCS med Baseline 3 och betonade övergången till IP-baserad kommunikation. Han underströk vikten av att ta ekonomiska och tekniska hänsyn vid implementeringen.

En MS frågade om rollen för EU Rail Deployment Group och behovet av att besluta om frekvenser och andra strategiska frågor i samband med FRMCS.

Kommissionen svarade att officiella beslut, särskilt om vi t.ex. bara inkluderar vissa publika frekvenser som ska användas för FRMCS, kommer slutligen att fattas av denna kommitté. Fördelen med Rail Deployment Group är att den samlar representanter från leverantörsindustrin, konsumenterna och infrastrukturförvaltarna. Det är därför de anser att den har en viktig roll att spela. Men det är tydligt att det inte är de som tar de slutgiltiga besluten.

Två deltagare framförde bekymmer kring kompatibiliteten mellan Baseline 3-fordon och FRMCS samt behovet av att hitta lösningar för befintliga tåg i och med Baseline 3.

Josef Doppelbauer menade att vi diskuterat frågan om kompatibilitet mellan Baseline 3 och FRMCS flera gånger. GSM-R är en teknologi från 1992, en kretskopplad teknologi som inte är kompatibel med dagens IP-baserade kommunikation. Arkitekturen för ETCS och ETCS-kärnan är också från 1990-talet, där radiotekniken och logiken är helt integrerade. Av den anledningen fattades beslutet redan 2019 att migrera till IP-kommunikation, som nu är universellt accepterad, och FRMCS är baserat på IP. Diskussionen

2019 poängterade att ju tidigare denna migration genomförs, desto bättre eftersom det minskar behovet av att efteråt anpassa befintliga system. Med den nya systemversionen som inkluderar FRMCS kan vi inte behålla kompatibiliteten, eftersom det inte går att integrera en kretsbaserad teknik med en tydligt uppdelad IP-baserad systemstruktur. Det ger oss möjligheten att sedan migrera till 6G, 7G och 8G. När vi implementerar det nya systemet kommer allmänna kommunikationen redan att vara minst på 7G-nivå och inte längre på 5G. Det är viktigt att påpeka att TSD föreskriver att infrastrukturförvaltare måste hålla GSM-R igång och meddela fem år i förväg innan de avvecklar det. Så det kommer att finnas en övergångsperiod där både GSM-R och FRMCS kommer att användas parallellt under en ganska lång tid innan det kan tas ur bruk. Även om vi fortfarande kommer att ha vissa ombordenheter med en potentiell livslängd. Sektorn har lämnat in förslag som de för närvarande utvärderar tekniskt. De arbetar på ett neutralt och faktabaserat tekniskt utlåtande och kommer att presentera ett utkast i sommar, med målet att presentera resultatet i november. Personligen anser han att vi måste driva på och accelerera övergången till IP, vilket kommer att ha många fördelar och göra systemet framtidssäkert.

Ordförande betonade att om arbetet som krävs är detsamma oavsett om det kallas Baseline 3 eller Baseline 4, så är det tydligare att benämna det Baseline 4. Det pågår mycket arbete med CTOs för att undersöka om det finns enklare lösningar, och om så är fallet kommer de att försöka genomföra det.

Kommissionen svarade att frekvensdiskussionen flyttas till Rail Deployment Group eftersom den tekniska gruppen inte tar hänsyn till det bredare sammanhanget. Rail Deployment Group är en rådgivande grupp för ledningen i Europas Rail JU och som även kan informera medlemsstaterna via representantgruppen.

Kommissionen höll med en tidigare talare om att det är viktigt med gränssnitt mellan olika ställverksdelar. Gränssnitten utvecklas i systempelaren och omvandlas vid behov till standarder eller tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

ERA håller på att analysera den tekniska lösningen för FRMCS och dess ekonomiska påverkan. De har fått synpunkter från industrin men siffrorna verkar ifrågasättas. De tittar även på ett ändringsförslag för att göra FRMCS möjlig på Baseline 3 tåg men det verkar vara svårt med den korta tidsramen.

En MS vill utreda möjligheten att integrera FRMCS i Baseline 3 eftersom en övergång till Baseline 4 skulle vara för kostsam för dem.

Josef menade att det är naivt att tro att det är möjligt att lägga till FRMCS i Baseline 3 utan att behöva göra om godkännandeprocessen för ombordsystemet. ERA tror att det är mer ekonomiskt att uppgradera till Baseline 4, men de kommer att göra en ekonomisk analys av förslaget.

## **6.11 NB-Rail activities – presentation by NB-Rail(P)**

### **Dokument**

- *Item 11 - NB-Rail for RISC102\_v2*



### **Bakgrund**

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

### **Handlingslinje**

22 **SE kan** notera informationen.

### **Vad hände**

NB-Rail informerade bl.a. om ökad representation av NoBos och bättre informationsdelning inom gruppen, arbetet med att städa upp och uppdatera RFU ("Recommendation For Use"), inklusive uppdateringar och anpassningar till nya TSD-paketet, se presentation.

En MS lyfte problem med överensstämmelse mellan NoBo-bedömningsschemat och driftskompatibilitetsdirektivet angående testanläggningar, samt att NoBos oberoende granskning av andra NoBos bedömningar har ändrats.

En MS kommenterade RFU 43 och RFU 22 och undrade om mandatet bakom dessa och uttryckte oro över ökade kostnader och tidskrav.

NB-Rail förklarade att RFU 43 är en uppdatering av standardreferenser och att RFU 22 handlar om hanteringen av testresultat från oberoende laboratorier. Han betonar behovet av att undvika extra kostnader och klargör att NoBo:s roll inte enbart baseras på laboratorieresultat utan också inspektionsrapporter. Mandatet för RFU kommer från direktivets krav på samordning mellan NoBos och att förändringarna granskats av ERA.

Kommissionen klargjorde att RFU:s är rekommendationer från sektorn till sig själv och grundas inte på mandat från kommissionen eller byrån.

## 6.12 Intermediate update on preparation of the CSM vision document – presentation by the Agency(P)

### Dokument

- *20240419 CSM Review\_Agency vision document V0\_8ver 1*



- *CSM Review\_Comment Sheet\_Vision Document version 0.8 - SE Comments*



- *Item 12 - CSM Review state of play*



### Bakgrund

Artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet<sup>10</sup> ger kommissionen möjlighet att via delegerade akter anta gemensamma säkerhetsmetoder ("Common Safety Methods", CSM). Kommissionen ska via genomförandeakter ge byrån mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmetoder.

Flera av CSM:erna har många år på nacken och erfarenhetsåterföring från tillämpning av SSC, NSA monitoring och utveckling av CSM ASLP har gett uppslag till förbättringar. ERA har även sett brister kring kompetensstyrning, varför de förslår att detta regleras i en separat CSM.

Det har genomförts en första sondering ("Quick Scan") bland ERA:s experter för att samla ihop revideringsbehov. Resultatet från övningen har sammanställts i ett "visionsdokument".

Vid en workshop den 16 april presenterade ERA översiktligt struktur och innehåll i ett första utkast till "visionsdokument" som beskriver identifierade förbättringsområden. Revideringen kommer att utgå från dessa fem grundprinciper:

- Ingen ändring av etablerade principer
- Ytterligare förtydligande av säkerhetsstyrningssystemets funktion
- Att använda sig av koncept från CSM ASLP
- Förenklingar baserade på erfarenheter
- Bygga vidare på ett riskbaserat tillvägagångssätt

---

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



"Visionsdokumentet" skickades ut på remiss till arbetsgruppen den 19 april. Deadline för kommentarer var ursprungligen den 13 maj, men förlängdes sedan till 20 maj. Transportstyrelsen har skickat in skriftliga synpunkter, se bilaga. Den 12 juni genomfördes en andra workshop där ERA presenterade inkomna synpunkter.

ERA kommer att presentera arbetet vid RISC-mötet i juni och sedan färdigställa dokumentet till RISC-mötet i november. "Visionsdokumentet" kommer senare att ligga till grund för ett mandat till ERA för CSM-revideringen.

### **Handlingslinje**

23 **SE kan** notera informationen.

### **Vad hände**

ERA presenterade en uppdatering av det pågående arbetet med CSM-revideringen. Arbetet är nu i ett förberedande skede för att möjliggöra framtida revidering av nuvarande CSM:er. De har mottagit 265 kommentarer och behov av förbättringar från sektorn och NSA på "visionsdokumentet". Dessa kommentarer har grupperats i åtta ämnen för att prioritera diskussioner kring strategisk inriktning och omedelbara åtgärder.

ERA redogjorde för resultaten från den andra workshopen den 12 juni där fyra av åtta identifierade områden diskuterades. Diskussionerna fokuserade på riskvärderingsprocessen, väsentlighetsbedömning, bedömningsorgan och kompetensstyrning. De noterade att deltagarna hade varierande åsikter, särskilt kring väsentlighetsbedömning och kompetensstyrning, vilket indikerade att mer diskussion krävs.

Ordförande betonade vikten av att integrera CSM-arbetet med TSD-arbetet för att säkerställa harmoniserade och tillförlitliga processer inom järnvägssystemet. Det poängterades också att tillräcklig tillit mellan alla aktörer är nödvändig för systemets effektiva och säkra drift.

MS representanter underströk vikten av att CSM om kompetensstyrning ska omfatta alla aktörer i järnvägssystemet och inte bara hantera infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, utan också underhållspersonal och andra som är involverade i säkerhetsuppgifter.

ERA diskuterade behovet av förtydliganden och förbättringar inom CSM REA, särskilt gällande bedömningsorgan och kompetensstyrning och

poängterade att dessa frågor kräver noggranna diskussioner i framtida arbetsgrupper.

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

#### **Dokument**

- *Item 13 - National Rules cleaning-up\_updated\_21-06*



#### **Bakgrund**

Statusuppdatering från kommissionen kring upprepning av nationella regler.

#### **Handlingslinje**

24 **SE kan** notera informationen.

#### **Vad hände**

Kommissionen presenterade en översikt över upprepningen av nationella regler, se presentation.

Det noterades att vissa länder inte hade slutfört övergången till SRD, fyra MS som inte påbörjat arbetet uppmanades särskilt att kontakta kommissionen för att initiera processen.

En MS uttryckte svårigheter med tillgång till SRD-databasen. De uppmanades att kontakta ERA för att få hjälp.

En MS rapporterade att de arbetade med att anpassa sina nationella regler utifrån revideringen av TSD OPE, med förhoppningar om att slutföra processen före juli.

En stor MS påpekade att de inte visste att de också behövde rapportera till ERA även om de inte hade några redundanta regler. Kommissionen uppskattade om de skickade in en skriftlig kommunikation om att de inte hade några redundanta regler.

Kommissionen noterade att många länder hade slutfört upprepningen av fordonsregler medan andra hade fortfarande pågående diskussioner. De uppmanade MS med pågående ärenden att kontakta ERA för att klargöra och slutföra processen.

## 6.14 Cooperation with international organisations:

### 6.14.1 OTIF latest developments – *presentation by OTIF*

#### Dokument

- *Item 20.1-OTIF Developments*



#### Bakgrund

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

#### Handlingslinje

25 **SE kan** notera informationen.

#### Vad hände

Generell information om OTIF:s aktiviteter sedan förra RISC-mötet, bl.a. att Moldavien snart blir medlem och en ansökan från Kina om att bli associerad medlem, samt det nyligen antagna Luxemburg-protokollet. Det nämndes även renoveringen av OTIF:s kontor och kommande val av ny generalsekreterare. Sedan en översikt över beslut som tagits av OTIF:s tekniska experter, inklusive reviderade tekniska specifikationer och icke-bindande riktlinjer, se presentation.

NB-Rail uttryckte behov av klagande gällande godkännande av rapporter från icke-EU-länder av organ som verkar inom EU-reglerad domän. De välkomnar samarbete mellan OTIF och EU för att förtydliga dessa frågor. OTIF bekräftade vikten av att adressera skillnader i tillämpning av regler mellan EU och icke-EU-medlemsstater.

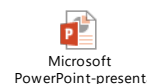
Kommissionen frågade om Kina i sin position får tillämpa eller göra invändningar, vilket besvaras med nej från OTIF.

En MS efterlyste kommissionens ståndpunkt gällande Kinas ansökan om associerat medlemskap i OTIF. Ordförande förklarade att frågan diskuteras i rådet, där medlemsstaterna bestämmer unionens ståndpunkt, och att det därför är olämpligt att föregå diskussionerna där.

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

### Dokument

- *Item for info - DC2024-F-31 - The EKA ETCS pilot track section project*
- *Item for info - Non-application of TSIs -overview RISC102*



### Bakgrund

Inga föränmälda övriga frågor.

### Handlingslinje

26 **SE kan** notera informationen.

### Vad hände

Kommissionen informerade om att en presentation från FI finns tillgänglig på CIRCABC och att medlemsländerna har möjlighet att kommentera den, se bilaga.

Vidare presenterades statistik som visar en ökning av antalet undantagsansökningar, särskilt med avseende på ofullständiga ansökningsakter från MS. De betonade vikten av att all kommunikation sker genom funktionsbrevlådan och att ansökningarna är fullständiga för att säkerställa en effektiv hantering av ärendena, se presentation.

## 6.16 A.O.B.

### Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

### Bakgrund

Inga föränmälda övriga frågor.

### Handlingslinje

27 **SE kan** notera informationen.

### Vad hände

Kommissionen introducerade ämnet om elcyklar och elscootrar på tåg som efterlysts av IT.

Flera deltagare pekade på säkerhetsrisker kring litiumbatterier och behov av reglering kring transport och laddning av elscootrar och elcyklar på tåg, med fokus på att harmonisera regler och säkerhetsåtgärder på EU-nivå. De identifierade olika aspekter av problematiken och föreslog framtida steg för att hantera dessa på ett enhetligt sätt. Det föreslogs att diskussionen fortsätter på framtida möten.

### 6.17 Next RISC meeting: 6-7 November 2024 with a possibility to organise a remote additional ad-hoc session before (to be confirmed)

#### Bakgrund

Information om nästa kommittémöte.

#### Handlingslinje

28 **SE kan** notera informationen.

### Vad hände

Nästa RISC-möte är 6-7 november. En expertgrupp kommer sannolikt att äga rum kring slutet av september, men datumet är ännu inte helt bekräftat. Diskussioner fördes också om ett möjligt ad hoc-möte angående CSM ASLP och andra följdaktiviteter som behöver göras med brådska.

Kommissionen och ERA planerar för en stor närvaro med gemensam monter på Innotrans i Berlin i höst.

### 6.18 Items for information only

#### Dokument

- *Item for info - DV02EN23 - RISC Rolling plan - RISC102*
- *Item for info - DV03EN22 - List of TSI derogations - RISC 102*
- *Item for info - DV04EN21 - State of play of the acts voted - RISC 102*



Microsoft Word  
97-2003-dokument



Microsoft  
Word-dokument



Microsoft  
Word-dokument

## 7. Bakgrund

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

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

## 8. Konsekvensanalyser

### 8.1 Förslagets förenlighet med grundlagarna

Förslagen bedöms vara förenliga med grundlagarna.

### 8.2 Gällande svenska regler i övrigt

Inga beslutspunkter kommer att avhandlas på mötet.

### 8.3 Budgetära konsekvenser

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

## 9. Ärendeinformation

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

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

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

Ansvarig på representationen, mobiltelefon: Gustav Molander

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

Rådsformation: TTE

Rådsarbetsgrupp: Land

Ansvarig kommissionär och generaldirektorat: Adina Vălean, DG MOVE

Ansvarigt EP-utskott: TRAN

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

**Eventuella bilagor**