

## Mötesanteckningar

2022-04-08 samt

2022-04-25

**Mötesanteckningar från kommissionens expertgruppmöte, nr 21, den 8 och 25 april 2022**

### **Aktuellt möte**

Kommissionens expertgrupp för tekniska pelaren i fjärde järnvägs paketet, nr 21

Bilaga 1 Expert Group TAP Revision Draft Agenda

### **Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar**

Förberedande möte med kommissionens expertgrupp avseende genomgång av resultatet av revideringsarbetet av förordningen (EU) nr 454/2011 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Telematikapplikationer för persontrafik", TSD TAP.

### **Bakgrund och beredningsläge**

Regelverket för telematikapplikationer syftar till att förbättra villkoren för resenärer genom harmoniserade regler för utbyte av information.

Genom kommissionens delegerade beslut, beslut 2017/1474, antogs att TSD TAP skulle ses över i syfte att förenkla förfarandet för uppdatering av dess grundläggande referensnivå.

I beslut 2017/1474 anges att följande mål ska uppnås, det vill säga att:

1. det geografiska tillämpningsområdet för TSD TAP ska vara samma som det geografiska tillämpningsområdet för TSD "Telematikapplikationer för godstrafik", TSD TAF.

2. där så är lämpligt ska TSD TAP beakta det väsentliga kravet "Tillgänglighet" enligt vad som definieras i punkt 1.6 i bilaga III till direktiv (EU) 2016/797.
3. TSD TAP ska beakta översynen av TSD "Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet", särskilt när det gäller förteckningen över tillgångar och, där så är lämpligt, det branschdrivna initiativet Full Service Model.
4. TSD TAP ska definiera den del av arbetsuppgifterna som rör hantering av centraliserade datastrukturer, för att beakta byråns nya arbetsuppgifter och ansvarsområden och det styrorgan som inrättats av sektorn i syfte att påskynda genomförandet av TSD TAP.
5. TSD TAP ska ha som mål att underlätta tillkomsten av direktbiljettsystem, integrerade biljettsystem och informations- och reservationssystem för multimodala resor.
6. TSD TAP ska ge byrån möjlighet att bedöma överensstämmelsen hos den europeiska järnvägssektorns IT-verktyg med TSD-kraven.

ERA har vid första revisionscykeln 2017–2019 av TSD TAP tidigare lämnat över en rekommendation den 10 januari 2020 till kommissionen. Den rekommendationen har inte lett till något beslut. ERA har i sitt fortsatta arbete därför utgått från resultaten i den tidigare rekommendationen.

Arbetsgruppen förklarade sig inte kunna slutföra arbetet avseende de tekniska detaljerna för de grundläggande parametrarna angående biljettförsäljning, datautbyte för PRM och tariffdatautbyte. Fortsatt arbete krävdes gällande följande ämnen:

- Uppdatering eller utarbetande av applikationsguiderna för TSD TAP's tekniska dokument,
- Utarbeta en lösning för att stänga den öppna punkten "Standard för europeiskt utbyte av biljett kontroll- och biljettstatusmodifieringsdata".

I ett senare skede har revisionsarbetets (2022 revidering) grund utvidgats med tillägg av policyerna för digital järnväg och grönt godsviket innebär bland annat att TSD TAP ska ses över för att förbättra informationsflöden för gods och passagerare.

ERA har nu sammanställt en rekommendation med förslag till ändringar och kompletteringar av TSD TAP. I denna framställs att:

1. TSD TAP bör ersättas med ny lydelse i enlighet med bilaga 1 till rekommendationen,

2. ordlistan bör ersättas i enlighet med bilaga 2 till rekommendationen,
3. ny lydelse av förteckningen över öppna punkter i bilaga III till rekommendationen,
4. ny lydelse av förteckningen över tekniska dokument i bilaga IV till rekommendationen bör ersättas,
5. förteckningen över tekniska dokument för detaljhandelsarkitektur och -förvaltning bör ersättas med lydelsen i bilaga VI till rekommendationen,
6. de uppgifter som ska utföras av TAF/TAP National Contact Point (NCP) bör ersättas med lydelsen i bilaga VII till rekommendationen, samt
7. att i syfte att driva igenom genomförandet av den reviderade TSD TAP bör en ytterligare artikel läggas till i enlighet med bilaga VIII till rekommendationen.

### **Förhandlingsläget**

Mötet utgör ett i ledet i processen för framtagande av nya regler inför röstning i kommittén. Tillfället för röstning är inte bestämt i nuläget. Arbetet fortsätter under 2022 med en översyn av de tekniska dokumenten som utgör bilaga till TSD:en och som avser tillgänglighet, e-biljettkontroll och öppen försäljning- och distributions-modell. Dessutom kommer handledningar till TSD TAP att gå igenom. Mötet kommer att hållas i två separata sessioner, den 8 april samt den 25 april. Temat för sessionen den 25 april är datamodeller och standarder. Anteckningarna för respektive sessionen anges särskilt- i dokumentet.

### **Handlingslinje för aktuellt möte; session 8 april 2022**

 Expert Group TAP  
Revision Draft Agenda

Bilaga 1 COM on TAP TSI revision 4RP Expert Group 5 April 2022

 COM on TAP TSI  
revision 4RP Expert G

Bilaga 2 ERA Light Impact Assessment - TAP TSI 2022 Revision

 ERA Light Impact  
Assessment - TAP TSI

Bilaga 3 Multimodal passenger mobility (B4)

 Multimodal  
passenger mobility (B

Bilaga 4 ERA-REC-122 - ERA Final Recommendation on TAP TSI v. 1.0

 ERA-REC-122 - ERA  
Final Recommendation

Bilaga 5 ERA-REC-122 - ERA Final Recommendation on TAP TSI



Bilaga 6 ERA-REC-122 - Final Report 2021



Bilaga 7 TAP TSI Recommendation – results



1. ERA to present ERA Recommendation on TAP TSI och
2. COM to present issues at stake: Implementation; Governance; ERA Technical documents och National rules

1. **och 2 TS kan** notera informationen.

Vad hände

Punkterna hölls inte åtskilda varför anteckningarna fyller på allteftersom.

Keir Fitch hälsar som ordförande för mötet välkommen. Syftet är att gå igenom revideringen inför senare beslut i RISC. Utgångspunkten är ERA rekommendationen med förslag till ändringar. Särskilt biljettförfarandet är betydelsefullt i sammanhanget med de gränsöverskridande strategin och passar bra in i den Gröna givenpolicyn. Många av de rättsliga förutsättningarna ingår i PRR-förordningen. TSD TAP har redan ett regelsystem som faktiskt passar emot PRR-bestämmelserna. Man får ta titta närmare på datamodellerna, och andra delar för att optimera biljettförfarandet. Dock kvarstår fortsatt arbete avseende biljettförsäljning utifrån fler aspekter.

ERA – Byrån går igenom arbete tills idag. Man förklarar de drivkrafter bakom förslaget vilka omfattar behovet av att stänga de öppna punkterna samt Digital rail policy. Avseende omfattningen av arbetet har detta genomförts i två etapper, 2017-2019, och den andra 2020-2021. Detta har lett till två efter varandra resultat, och den sist levererade inkorporerar samtliga rekommendationer.

Gällande öppna punkter så är samtliga nu ”slutna”. Den första punkten avsåg 4.2.2.1 den andra om streckkoder i biljettförfarande (4.2.10) en punkt gällande standarder för avgångstider m.m., en punkt .2.2.1. Technical document on the process and the information used for it in respect of tariff data intended for domestic sales.

4.2.10. Standard for the handling of security elements for product distribution,

4.2.11.2 Standard for European 'Ticket On Departure' and for European 'Manifest On List',

4.2.11.3 Technical document or standard on direct fulfilment methods which are linked to the ticket and/or reservation and to the kind of media for domestic sales,

4.2.11.4 Technical document or standard on indirect fulfilment methods which are linked to the ticket and/or reservation and to the kind of media for domestic sales,

4.2.22 Standard for the exchange of fare information in the context of connection with other modes of Transport.

Utifrån Digital Rail policyn har man arbetat utifrån följande punkter:

Länka realtidsdata och tågdata (tågposition, nya identifierare som unikt tåg-ID, tågsammansättning, vagnar, ILU och e-ETA) för att förbättra spårning och spårning, ansluta till terminaler och multimodal miljö i allmänhet till den allra sista milen

Ta hänsyn till det branschdrivna initiativet Full Service Model - B2B-plattform för biljettförsäljning

Analys av resultaten av S2R IP4-projekt och initiera uppdateringen av relevanta EN-standarder (SIRI, NeTEx, Transmodel) eller gränssnitt TAP med semantik via Shift2Rail IP4 IF-initiativet

Inför ett gränssnitt för att lämna in klagomål enligt förordningen om järnvägsresenärers rättigheter (t.ex. förseningar, återbetalningar)

Slå samman Tiderna TAF och TAP för att säkerställa överensstämmelse i RU/IM-bilagorna

Införande av kraven för tillgänglighet för PRM i TSD TAP/PRM

Förbättra definitioner och lägg till definitioner vid behov

Se över användningen av standarder (obligatoriska kontra harmoniserade, antal standarder som ska refereras,...), uppdatera referenser till standarder, införliva nya standarder vid behov

Införande av standarder för e-biljetter baserade på åtminstone streckkoder och ID-baserade rättigheter som bygger på transportövergripande standarder senast 2021

Slå samman gemensamma delar med TAF för att förenkla sammanhanget

Bedöm FSM-tjänster (= OSDM) och behoven för integration med Shift2Rail IP4 Interoperability Framework – senast 2022

Bedöm senast 2022 (IV Järnvägspaket – C3) de återstående tekniska barriärerna för integration av PSO och kommersiella järnvägstjänster biljettförsäljning, multimodal integration av järnvägstjänster mot bakgrund av resultatet av MMTIS-implementeringen och MaaS-läget mot ett interoperabelt multimodalt EU-system för e-biljetter till 2030.

Resultatet från dessa arbeten kan sammanfattas i:

Att tidtabell- och tariffdata nu grundas på europeiska standarder och kan användas mellan TAF och TAP utan hinder, i nationell som internationell trafik.

Biljettförsäljning och –bokning har man utgått från standarder som redan används. När det gäller biljettkontrolldata utbyte så återstår visst arbete som ska avslutas i juni 2022. Om bokning så har man slutfört arbetet och tagit fram en modell, OSDM.

Merging TAF och TAP har varit ett omfattande arbete som drivits ur DG policyn.

Avslutningsvis har man introducerat en möjlighet för passagerares klagomål, som också ska avslutas i juni 2022.

Bättre koordinering mellan järnvägsstandarder och andra standarder. En av uppgifterna har varit att harmonisera streckkoder mellan de olika transportområdena, och ta fram en standardiserad streckkod.

Den övergripande målsättningen är att skapa en integrerad multimodal miljö som ska överlappa med andra modaliteter än järnväg (TSD TAP – MMTIS).

SE frågar ERA om NeTEx, om vid användning det kommer att tillåtas äldre dokument vilket ERA svara jakande på, dvs. att det är möjligt att kunna använda äldre dokument, dock stegvis mot NeTEx.

Gällande OSDM, som ju avser bokningsgränssnittet, där man använder äldre gränssnitt, kommer man att erbjuda ett alternativ och det är upp till användaren att välja mellan OSDM och sina äldre dokument. Samma förhållande gäller för bokning.

SE frågar om det finns det tanke på att uppdatera guiderna till respektive system, vilket ERA bekräftar. Detta ska harmoniseras och kommer att göras när allt är på plats.

Kommissionen öppnar för en fråga till alla om utvecklingslösningen, och uttrycker därvid att man känner viss oro inför att fortsätta att använda sig av många olika system inom regelverket. Men en standardisering är att föredra, även om det finns förklaring ute på fältet för detta.

CER stödjer interoperabilitet mellan de olika TAF-TAP. Dock är inte ett system att föredra då det finns starka argument för att ha olika lösningar för olika miljöer. De har identifierat luckor i ERAs rekommendation. Text bör dokumentet b.13 inkluderas. Definitionen av NAE uppdrag måste granskas vidare. Text om mycket data överförs inom systemet med olika standarder så kommer det krävas omfattande olikheter som kan skapa mer problem än den nytta som eftersträvas. De är inte helt positivt inställda till NeTEx jämfört med OSDM. OSDM är ju redan implementerat. Måste man nu gå in i NeTEx, så tar det ytterligare flera år innan man är klar med migreringen och transfereringen. Det framstår som kostsamt och utan egentliga unika fördelar.

Kommissionen delar inte uppfattningen om problemet med kodsättning.

FR frågar utifrån att samtliga öppna punkter, om det krävs ytterligare åtgärder. Man frågar också om NEB, och undrar vad denna organisation har för funktion, grund och ber om förklaring av dess uppgifter.

ERA förklarar att NEB är från PRR. Den sköter frågor om passagerarfrågor, vilka därför relevanta i detta sammanhang. Alla punkter är numer stängda. Det finns tekniska specifikationer på plats och tillgängliga för användning.

Kommissionen förtydligar att man vid det andra expertgrupptillfället den 25 april särskilt kommer att diskutera djupare i frågor utifrån datamodellaspekterna.

Kommissionen går genom sin GAP-analys, se bilaga 2. Kärnfrågan är Vad som utgör hinder för en användarvänlig och förståelig biljetthantering. Här förklarar kommissionen att man behöver se över tillämpning, genomförande, de tekniska dokumentens rättsliga status, m.m.

Vad gäller genomförandet så uppfattar kommissionen att tycker man att det saknas tydliga regler för t ex NCP i deras uppgift att följa upp genomförandet. Man ser också att det saknas tydliga datum för genomförande. Vidare finner man att det saknas villkor i TAP men som istället finner i de tekniska dokumenten. Därför föreslår kommissionen att införa striktare datum för genomförande, strukturera om NCP-uppdraget, se till att finansiering är mer kopplad till överensstämmande tillämpning samt att man harmoniserar referensdata, m.m.

Förvaltningen av TAP har hög komplexitet, vilket kan medge att man tappar fokus från en harmoniserad tillämpning. Även här tycker kommissionen att NCP är svaga i sin uppgift och har svaga verktyg. All finansiering måste också villkoras av att TAP tydligt genomförs på ett överensstämmande vis.

Vad gäller de tekniska dokumenten så anses dessa bära på en del svagheter som att de inte är direkt tillämpliga, inte är översatta, m.m.

Kommissionen anser att tillämpningen av TAP hos MS ger tecken på att MS begränsar det till endast det strikt nödvändiga och därför enbart i vissa delar.

Kommissionen redogör kort för det nya uppdraget gällande MDMS, som kommer att omfatta standardisering av de olika transporttjänsterna.

CER stödjer all standardisering av biljetthantering. Anser att de tekniska dokumenten ÄR rättsligt bindande till skillnaden från kommissionens syn på förhållandena.

Gällande de tekniska dokumenten så befarar SE att den uppfattningen som förts fram att företagen egentligen behöver handledning och riktlinjer för hur man ska kunna tillämpa innehållet i TAP, att det egentligen inte har något att göra med den rättsliga statusen på dokumenten. Mindre företag vänder sig hellre till generella verktyg i form av marknadspaketlösningar som de kan köpa, istället för att införa det i sin redan lilla organisation.

Kommissionen förstår påpekandet och förhållandena som beskrivits.

FR anser gällande NCP att rollen uppfattas som tillräckligt definierad, och håller inte med om att det saknas en kraftfull uppdragsbeskrivning. De vill behålla den flexibla formen som NCP nu har, men är intresserad av att få förklarad vad som åsyftas med starkare befogenheter.



Kommissionen ser vissa problem avseende genomförandet. Syftet att ha ett komplett harmoniserat biljettsystem förutsätter en heltäckande tillämpning, som alltså inte begränsar sig till t ex nationell trafik. NCP har inte tillräckliga befogenheter att följa upp genomförandet.

CER uttrycker om TSGA ska omvärderas vi vår strategi. De är fast beslutna att stödja den fortsatta utvecklingen av den internationella passagerarjärnvägsmarknaden, (t.ex. som uttrycks i CER's biljettfärdplan) och vill stödja alla parter i sektorn i att utveckla digitala persontjänster. I detta planerar de att gå längre än nuvarande regulatoriska skyldigheter.

Kommissionen finner utifrån den debatt som förts att det som saknas är medverkan av de mindre företagen, oberoende biljettförsäljare och kommissionen kommer att ta vidare kontakt för att höra närmare deras aspekter på behov och krav.

DK säger att de inte erfarit några större problem då det i Danmark inte finns så många aktörer, däremot i MS där det finns många fler aktörer kan det finnas ett tydligare behov av anvisningar och liknande. Där kan det finnas större behov av befogenheter hos NCP.

Kommissionen anför om MMTIS att i detta finns tydliga krav på datautbyte. Där ska harmoniserade standarder användas. Även tydliga deadlines och milstenar är uttryckta i regelverket. Slutligen finns det en uppföljnings- och granskningsprocess beskriven. NapCor samt en annan arbetsgrupp granskar att format och processer tillämpas. För annat innehåll kommer nya regler behöva tas fram. TAP hanterar ytterligare information. Det finns överlappningar mellan TAP och MMTIS. Under alla omständigheter bör man undvika att reglera dubbelt så att aktörerna måste uppfylla samma sak två gånger. Samtidigt måste man också undvika att det blir konflikter mellan regelverken. Om man ska över till Transmodel (multimodalitet) måste man noga granskas utifrån användarbehov och deras förutsättningar. Det kan ta tre-fyra år innan detta ska kunna komma i kraft.

Såvitt SEs uppfattning om NCP, i så är det för de som är aktiva inom området väldigt många krav som ställs på aktörerna, det finns dock intresse att harmonisera och rikta sig mot en multimodal lösning.

CER anser att orsaken till fragmentisering inom biljettförsäljningen inte beror på det som KOM pekar på. Sektorn har tagit fram system för att nå de reglerade målen. Nu strävar man att integrera fler typer av transporttjänster (publik, tung trafik, m.m.). Man bör harmonisera istället för integrera de olika systemen. Kommissionens förslag kommer inte bli billigt.

NO förklarar att man infört ett multimodalsystem baserat på NeTEx. Återkommer gärna med en presentation till nästa möte.

Kommissionen frågar sig om det finns plats för att fortsätta att ha kvar järnvägsspecifika standarder, eller om fördelarna är bättre att släppa över till ett annat system.

DG MOVE B4 presenterar Transmodel som är ett multimodalitetsgrundat upplägg, se bilaga 3. Avser statisk data i ett visst standardformat. Dynamisk data omfattar dock inte viss biljettdata. Man går från frivilligt utbyte till obligatoriskt utbyte. Man utför nu en kostnadsanalys av de olika förslagen. MMTIS begränsar sig till viss data. Man överväger ytterligare omfatta data om betalningar och bokningar. Vidare vill man likrikta denna information. Avseende MDMS så pågår ett grundarbete för att ta fram ett förslag utifrån 3 problemkomplex; 1: Ovilja att samarbeta mellan operatörer och MDMS; 2. Kommersiella och tekniska utmaningar för att etablera livskraftigt, skalbart och högkvalitativt MDMS samt 3: Brist på kommersiella incitament för att bidra till att förbättra transportsystemets prestanda när det gäller effektivitet, motståndskraft och hållbarhet.

Arbetet med konsekvensutredning är påbörjad, och en remiss för intressenter har påbörjats. En andra workshop ska hållas den 19/04. I denna workshop kommer kommissionen och kontraktsparterna för stödstudien (ledd av utredaren Ricardo) presentera läget för studien och fokusera på de pågående utkasten till policy-åtgärder och policyalternativ.

Vad gäller aspekter på nationella och regionalt krav så granskas i förhållande till de generella syften som TAP ställer upp. I MS kan vissa begränsningar i tillämpningen av bestämmelserna förekomma vilket innebär att det reser hinder för en full tillämpning av TAP.

CER uttrycker att så som de förstår det är nationella regler (NR) egentligen enbart på nivån mellan järnvägsföretagen, och berör inte biljettering. I övrigt stödjer man kommissionens strävan.

NO förklarar att vissa regelverk gällande central datainfrastruktur för datautbyte, och då särskilt beaktat t ex hinder eller liknande utifrån statsstödshänseende. Behöver granska närmare hur detta förhåller sig gentemot de europeiska regelvillkoren.

Sammanfattningsvis fortsätter arbetet och kommissionen behöver vidare input och feedback från MS, aktörer.

Man tycker vidare vad gäller tekniska dokument, att det framstår som okontroversiellt att man delar uppfattningen om att göra dessa mer effektiva och tillgängliga, t ex att de översätts.


## 2. TS kan notera informationen.

Vad hände

Se anteckningar under ovan punkt (detta då ordföranden lät mötets diskussioner försiggå på ett mer ”organiskt” vis...)

## Handlingslinje för aktuellt möte; session 25 april 2022

### 1. Datamodeller och standarder

  
Expert meeting 25  
April 2022 Draft Agen

Bilaga 8 ERA presentation - TAP TSI Recommendation - results

  
Bilaga 8 ERA  
presentation - TAP TSI

Bilaga 9 Norway Transmodel\_NeTEx & TAP TSI

  
Bilaga 9 Norway  
Transmodel\_NeTEx &

Bilaga 11 EC Questions on OSDM\_final\_version\_V1.7

  
Bilaga 11 EC  
Questions on OSDM\_I

Bilaga 12 Fares - OSDM and Transmodel eco-system presentation

  
Bilaga 12 Fares -  
OSDM and Transmod

Bilaga 13 Sector OSDM presentation – final

  
Bilaga 13 Sector  
OSDM presentation -

### 1. TS kan notera informationen.

Vad hände

Keir hälsar välkommen och hänvisar att diskussionerna grundar sig på rekommendationerna. Syftet är ju att göra biljettförsäljning mer tillgänglig och järnvägen därmed som ett mer attraktivt resesätt inom EU. Nu måste man anstränga sig att göra TAP mer effektiv och ändamålsenlig. En del i detta är att stadfästa datamodeller. För att underlätta förståelse har ett par presentationer tagits fram, se bilagor. En uppgift är att utifrån alternativen komma fram till det bästa urvalet och se vad som vinnns fram av olika modeller, eller annat upplägg med

få eller en datamodell. NO har för avsikt att visa den norska lösningen, ENTUR. ERA kommer vidare att visa förhållandet mellan OSDM ska visa sitt upplägg. Kommissionens arbetsgrupp kommer vidare att presentera en vision om likheter och olikheter.

ERA framför att TSDen preciserar de dataprotokoll som ska användas för datautbyte gällande tidtabeller, tariffer, bokningar, m.m. TSD är uppdelade i respektive avsnitt som gäller för järnvägsföretag, infarstrukturförvaltare, funktioner, biljettförsäljning och sedan även förvaltning av regelverket. Vissa delar är obligatoriska, såsom:

Information (villkor, m.m.), tidtabeller; tariffer, som täcker såväl internationell som nationell trafik och mellan järnvägsaktörerna men även tredje part (biljettförsäljare); bokningsfunktion; biljettförsäljning samt slutligen även realtidsutbyte.

I nuläget används EN 12896. I presentationens bild 8 och 9, se bilaga 8, exemplifieras hur de olika dataflödena sammanfaller med passagerarbehovet utifrån järnvägsföretagens egen resinformation.

NO visar sin presentation, se bilaga 9, över det norska upplägget på system. Mellan de nordiska länderna nyttjar man samma profil, vilket underlättar samarbetet.

Från UIC reser man tvivel och viss oro gällande de olika profilerna inom NeTEx och även gentemot OSDM.

Kommissionen kommenterar genom att lägga ut två principfrågor, nämligen: Varför inte använda sig av NeTEx, då det visar sig fungera effektivt, och den andra är att: Om man kan ha båda system, NeTEx och OSDM, så är en möjlighet att nyttja en form av konverter. Men sistnämnda verkar inte fungera helt utan problem. Så, kommissionen lägger ut frågan: Varför inte undvika det sistnämnda problemet och därför väljer ett gemensamt system.

ERA visar en ytterligare presentation, se bilaga 10, och diskuterar de frågor i denna i förhållande till gränssnitt mellan Transmodel och OSDM.

Kommissionen tar till sig av CERs kommentarer om att OSDM har funktioner som visst kan förmedlas in i NeTEx-systemet på ett förtjänstfullt sätt. Detta ska tas under beaktande.

AllRail ser också nackdelar i att det finns två olika system, det vore bra om man kunde landa i en standardlösning.

Sammanfattningsvis måste understrykas att de nu två hållna mötena i princip inte lett till några egentliga konkreta ståndpunkter, eller konkreta resultat. Rekommendationerna i sig har inte föranlett några djupare motsatta positioner hos aktörerna. Däremot är situationen splittrad avseende val av datamodeller. Utifrån presentationerna så kan man uttolka att det i princip mötena och särskilt andra sessionen avhandlat situation kring OSDM och NeTEx/Transmodel. Medan

dess två standarder överlappar i stor utsträckning, exempelvis med hur tidtabell och reseerbjudanden ska se ut, så skiljer de sig också i andra bemärkelser. OSDM-Online är ett API för bokning och reseerbjudanden, något som saknas för NeTEx som mest begränsar sig till datastrukturen som sådan. OSDM är mer anpassat för järnväg, och då främst fjärrtrafik, inklusive de olika avtalsformer, tågreseerbjudanden och prissättningsystem som existerar inom det området. NeTEx ställer större fokus på multimodalitet, trafikslagsberoende datatyper osv, förenklat.

Sammantaget kan man inte dra en slutsats att det framkom så mycket nytt vid diskussionerna. Men, det blir tydligare att i och med att OSDM-online börjar implementeras och MMTIS ska revideras, så blir det mer och mer nödvändigt att dessa synkroniseras eller att någon av dessa ersätts för vissa TAP-sammanhang.

På en direkt fråga från SE om vidare steg i denna process uttalade kommissionen att ett tredje möte ska hållas om TSD TAP, och om datamodellerna. Detta möte antogs kunna hållas i slutet av maj.

#### **Rättslig grund/beslutsförfarande**

Den rättsliga grunden för genomförandet av revideringen av TSD TAP finns i förordning (EU) nr 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå (byråförordningen) som trädde i kraft den 15 juni 2016, se särskilt artikel 5.1.

Vidare har kommissionen i delegerat beslut (EU) 2017/1474 av den 8 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 vad gäller särskilda mål för utarbetande, antagande och översyn av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet definierat de mål som ERA i sin tur ska rekommendera förslag till hur man ska nå.

I anslutning till dessa regelverk har kommissionen även åberopat att ERA ska beakta kommissionens antagna paket med förslag för att anpassa EU:s klimat-, energi-, transport- och skattepolitik, Den gröna given (European green deal), samt målsättningarna i kommissionens policy "Digital rail" bl. a att förbättra informationsflödet för gods- och passagerartrafik.

#### **Prioriteringsgrad (hög, medel, låg)**

medel

### **Påverkansarbete**

Transportstyrelsen har deltagit i 4 av de 7 arbetsgrupptillfällena och i övrigt följt upp i nära anslutning till ERA. Arbetsgruppen har haft till uppgift att granska och ta fram förslag till ändringar och kompletteringar till TSD TAP. Nationellt har inget påkallat behov identifierats av att upprätta en referensgrupp med branschföreträdare, m.fl.

Transportstyrelsen samverkar i olika former för uppnående av handlingslinjerna med kommissionen, ERA, medlemsstatsrepresentanter och organisationer för järnvägsintressenter.

### **Svenska ståndpunkter**

Övergripande målsättning är, med utgångspunkt från att Sverige ligger långt fram i digitaliseringen, att en harmoniserad standardisering är bra för interoperabiliteten. Vidare bör de svenska systemen medges kunna fortsatt användas. Ett mål är att förenkla resor med tåg i Europa för såväl de som ingår i hanteringsprocessen som för passageraren, oavsett dennes behov. En ytterligare målsättning är att uppnå kompatibilitet vad gäller t ex biljett- och passagerarrättigheter med nationella och andra relevanta regelverk.

### **Mötets första session den 8 april 2022**

A.1 - ERA to present ERA Recommendation on TAP TSI

TS har inga särskilda kommentarer under denna punkt då den endast kommer att avse en genomgång av byråns rekommendation, se dock vidare under punkt A. 2.

A.2 - COM to present issues at stake: Implementation; Governance; ERA Technical documents och National rules

Transportstyrelsen har bedömt att rekommendationen övergripande kan godtas, såväl ur en strategisk aspekt som från en mer konkret detaljnivå. Arbetet har skett utifrån ändringsförslag, change request, CR. I de fall TS identifierat avvikelser från sin initiala inställning har utbytet inom arbetsgruppen utfallit på ett sätt som TS i respektive fall funnit vara godtagbart i förhållande till TS' målsättning (se ovan).

Av kommissionens gap-analys framgår vilka strategiska åtgärder som kommissionens anser behövs för att uppnå målet TAP ska stödja en användarvänlig och begriplig biljetthantering via en effektivare genomförande- och förvaltningsprocess, hanteringen av ERAs tekniska

dokument samt slutligen förhållandet till nationella och sektorsregler. I denna del är det i sak inga nyheter som framställs.

I sammanhanget bör uppmärksammas att TSD TAP möjliggör integrering till de multimodala initiativ som samtidigt pågår inom EU, t ex förordning om multimodala digitala mobilitetstjänster, ITS-direktivet. Strävan för TSD TAP är att den ska vara kompatibel med andra system för att förhindra risken för dubbelarbete och ökade kostnader för bransch och i slutändan resenärer, vilket annars motverkar järnvägens konkurrenskraft. I övrigt ser inte Transportstyrelsen skäl till att framhålla någon ståndpunkt.

### **Bakgrund**

1 - ERA to present ERA Recommendation on TAP TSI

Europeiska Unionens Järnvägsbyrå (ERA) som fått i uppdrag att utarbeta en rekommendation utifrån nämnda kommissionens delegerade beslut ska presentera sin rekommendation. Till rekommendationen har också tagits fram en "light" konsekvensutredning och en slutrapport, bilagorna 2-4 och 6.

Denna följs av kommissionens mer detaljerade genomgång, se p. 2

2 - COM to present issues at stake: Implementation; Governance; ERA Technical documents och National rules

Kommissionen utgår här från bilagorna 5, 7 och 8.

#### Implementation

Kommissionen har uttalat i ett antal punkter vilka förutsättningar och omständigheter som påverkar, berör och möjliggör ett effektivt genomförande och tillämpning av TSD TAP. Kommissionen anser att det för närvarande begränsade tillämpningsområdet för TSD TAP orsakar dels bristande medvetenhet, hos särskilt små, operatörer utan gränsöverskridande tjänster, dels leder till att större operatörer inte medges inneha en tillräckligt robust finansieringspolicy för kunna genomföra TSD:en fullt ut.

I avsaknad av strikta genomförandebestämmelser hanteras TSD TAP av sektorledd styrning, nationella kontaktpunkter och genomförandeplaner (t.ex. Masterplan). Det utökade tillämpningsområdet för TSD TAP som sträcker sig till att gälla alla tågbiljetter kommer att vara direkt tillämplig på alla operatörer.

Svagheten gällande tidsfrister för genomförande äventyrar en harmoniserad tillämpning som är till förmån för såväl passagerare som återförsäljning samt tillhandahållandet av gemensamma IT-biljettverktyg. En betydande mängd relevanta bestämmelser utgör idag inte en del av TSD: ens kärntext utan framställs istället i ERA tekniska dokument, utan översättning eller verkställbarhet. Särskilt mindre järnvägsföretag drabbas i högre grad av det bristande genomförandet av reglerna, av den bristande tillgängligheten i reglerna och den bristande tydligheten i styrningen. Slutligen pekar kommissionen på att biljettsystem är ett komplext lapptäcke som endast frustrerar passageraren och undergräver ansträngningarna att locka nya passagerare.

Kommissionen menar då vidare att det finns ett antal olika lösningar på problemen, som till exempel att:

- införa verkställbara genomförandebestämmelser tillsammans med fastställda tidsfrister medger en direkt tillämpning av TSD:en TAP på alla EU-biljetter, och därmed också på operatörer med olika kommersiell position,
- ompröva de nationella kontaktpunkternas roll, deras status och roller i förhållande till genomförande och verkställbarhet,
- koppla finansiering till TSD-överensstämmande tillämpningar, och
- harmonisera definitionen av och förvaltningen av referensdata (t.ex. platskoder) på nationell eller europeisk nivå.

#### Governance

I fråga om förvaltningsprocessen, där ju TSD-förvaltningen och styrningen är mycket komplex och som inte levererat resultat som förväntat, resonerar kommissionen i termer att en sektorstyrd förvaltning anses vara mer flexibel, och därmed kan säkerställa sakkunskap och stärka självengagemanget hos aktörerna.

Kommissionen anser vidare att en förvaltning och styrning som saknar verkställighetskraft och som är föremål för kommersiella överväganden leder till oönskade skillnader och är oförmögen att skapa en harmoniserad tillämpning.

Som slutsats drar kommissionen att frånvaron av tydligt verkställbara milstolpar gör all styrning nästan omöjlig. Man tycker sig konstatera



att TSGA<sup>1</sup>-tjänster inte används i någon större utsträckning, t.ex. biljettförsäljare och inte utvidgas till återförsäljarledet/ efterförsäljning. Man menar också att de nationella kontaktpunkterna (National Contact Points, NCP) saknar tydlighet i sina uppdrag även att de har otillräckliga verkställande befogenheter. Tillsynen av NCPerna är även den bristfällig. Kommissionen anser att tydliga strukturer och stark verkställighetskraft gynnar effektiv förvaltning och styrning, och att offentlig finansiering förutsätter en sådan tydlig förvaltning och stark styrning och samt att det är en förutsättning för uppföljning av efterlevnaden av de politiskt utsatta målen. Avslutningsvis anser kommissionen att särskilt mindre järnvägsföretag drabbas av denna svaga förvaltnings- och styrningssituation.

Kommissionen överväger därför att vidta åtgärder för att lösa de nämnda problemen genom att förslå följande:

- skapa neutrala allokeringseenheter för koder, inklusive vanliga platskoder bortom TSD TAP,
- en gemensam styrning för alla schemalagda tjänster som skulle förbättra möjligheterna för multimodal biljettförsäljning,
- överväga att införliva TSD TAP i MMTIS<sup>2</sup> Governance (Multimodal Travel Information Services – MMTIS), samt
- uppdatera mjukvaruversionen i CCS TSO-metod (felkorrigering, ändringsbegäran).

#### ERA Technical documents

Kommissionens inställning är att ERAs tekniska dokument skapar flexibilitet som, i princip, bör begränsas till sådana instabila programvaruelement som kvarstår. Kommissionen anser vidare att TSD TAP är direkt tillämplig, medan ERAs tekniska dokument inte är det. Dessa dokument är inte heller översatta och de kan heller inte verkställas. Därför föreslår kommissionen att:

- man bör överväga tillämpa TSD CCS' tillvägagångssätt, samt att
- det man kallar för "stabila delar" i ERA's tekniska utlåtanden (technical opinion) skulle gynnas av att integreras i TSD TAP i form av bilagor till TSD TAP i syfte att dra nytta av översättning och den verkställbarhet som följer av förordningen.

<sup>1</sup> TSGA (TAP TSI Services Governance Association), är en facilitator för alla aktörer i TSD TAP-systemet vid genomförandet av kompatibilitet med TSD TAP; <https://tsga.eu/>

<sup>2</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster C/2017/3574, EUT L 272, 21.10.2017, s. 1-13

### National rules

För vad gäller komplexet och problematiken kring nationella regler har kommissionen identifierat följande omständigheter och hinder. För passagerare består biljettförsäljning av flera komponenter: tillgång till biljett- och biljettinformation, bokning och köp (inklusive biljetter som lämnats), information under resan och assistans (inklusive nya erbjudanden vid förseningar). Varje del av biljettförsäljningen är föremål för olika nivåer av harmonisering eller nationella regler TSD TAP hjälper till att införliva EU:s rättigheter för tågpassagerare, som medlemsstaterna kan minska till gränsöverskridande och inrikes. Rättvis biljettförsäljning beror på rättvis dataåtkomst och gemensamma regler. I ljuset av dessa faktorer bedömer kommissionen att de nationella och sektoriella reglerna är skadliga i strävan mot att etablera järnvägs- och multimodala biljetter.

Därför har kommissionen formulerat fram några element till lösning av detta problemkomplex. De omfattar:

- att förtydliga tillämpningsområdet för TSD TAP i förhållande till förordningen om passagerarrättigheter,
- beakta EU:s allmänna järnvägs- och konkurrenslagstiftning och integrera dessa principer,
- beakta JSG: s<sup>3</sup> studie om nätverksspecifika parametrar identifierade i nationella regler,
- överväga nationella kontaktpunkter för att identifiera nationella och sektoriella regler och uppmärksamma ERA om dessa, samt
- att kontrollera gällande och utkast till nationella regler i enlighet med ERA-förordningens artiklar 25 och 26 -förfaranden, och involvera TSD Drift-experters tillsammans med företrädare för infrastrukturförvaltare och tillsyns/säkerhetsmyndigheterna i förfarandet.

Mötets andra session den 25 april 2022

ERA to present ERA Recommendation on TAP TSI  
TS har inga särskilda kommentarer under denna punkt.

### **Förslagets förenlighet med grundlagarna**

Förslaget ska bli en förordning och är därmed direkt tillämplig i Sverige.

---

<sup>3</sup> Telematics Joint Sector Group (JSG)

**Gällande svenska regler i övrigt**

-

**Budgetära konsekvenser**

-

**Ärendeinformation**

- Dokumentbeteckning/KOM-nummer: -
- Ansvarig handläggare, departement/enhet, mobiltelefon: Carl Silfverswärd, 08 405 2219
- Ansvarig på representationen, mobiltelefon: -
- Andra berörda departement: ?
- Rådsformation: -
- Rådsarbetsgrupp: -
- Ansvarig kommissionär och generaldirektorat: Valean, DG MOVE
- Ansvarigt EP-utskott: -
- Faktapromemoria: -

**Eventuella bilagor**

- 1 – Expert Group TAP Revision Draft Agenda
- 2 - ERA-REC-122 - ERA Final Recommendation on TAP TSI
- 3 - ERA Light Impact Assessment - TAP TSI 2022 Revision
- 4 - ERA-REC-122 - Final Report 2021
- 5 - COM on TAP TSI revision 4RP Expert Group 5 April 2022
- 6 - TAP TSI Recommendation – results
- 7 - Multimodal passenger mobility (B4)
- 8 - COM on TAP TSI revision 4RP Expert Group 5 April 2022