

Datum  
2023-10-02

Dnr/Beteckning  
TSJ 2023-1249

Handläggare  
Robert Hellström  
Väg och järnväg  
Spårtrafik  
Spårtrafikregler

## **Commission Expert Group on the technical pillar of the 4<sup>th</sup> railway package, 28<sup>th</sup> meeting**

---






Tid/Plats: 28 september 09:30-17:00  
Webex-möte (distansmöte)

Svenska representanter: Robert Hellström, Transportstyrelsen  
Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

I detta dokument återfinns agendan, bakgrundsupplysningar och Transportstyrelsens inriktning inför mötet.

### **1 Commission presentation of its initial draft non paper on TSI Telematics**

#### Dokument

- *EG 28 - Agenda - 28 Sept 2023*  Adobe Acrobat Document
- *TSI Telematics\_Annex\_21.09.2023 (CLEAN)*  Microsoft Word-dokument
- *TSI Telematics\_Annex\_21.09.2023*  Microsoft Word-dokument
- *2023.09.28 Telematics EC EG (clean)*  Microsoft PowerPoint-present
- *20230928 - Expert meeting TAF\_TAP revision*  Microsoft PowerPoint-present

## Bakgrund

TSD TAF<sup>1</sup> och TSD TAP<sup>2</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 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.

Kommissionen har tidigare informerat att de identifierat luckor i ERAs rekommendationer som presenterades för expertgruppen i april 2022. Tanken är att revidera omfattning och struktur runt tre pelare; styrning, planering och drift för både gods och passagerare i gemensam akt samt biljettsystem.

Det ska enligt kommissionen inte handla om så mycket tekniska ändringar utan främst kring styrning. De vill stärka styrningen med ERA som systemansvarig, ta fram realistiska deadlines för implementering ihop med sektorn, mekanismer för att genomdriva regleringen och anpassa och stärka rapporteringen på nationell nivå.

Kommissionen vill även skapa forum för utbyte kring framtida utveckling och gränssnitt mot ERJU (forsknings- och innovationsprogrammet ”Europe’s Rail Joint Undertaking”) och införa

---

<sup>1</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>2</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

en likriktad ändringshangeringsprocess (CCM) för alla TSD och register.

De vill tydliggöra rollen och definiera uppgifter för nationellt organ ansvarigt för att föra in primära koder för positioner ("location code allocation") i CRD ("Central Reference Domain"). De vill även tydliggöra RINF som enda källan för data, arbetsflöden och återanvändning av data.

Effektivisera tekniska dokument genom att flytta över funktionella krav i tekniska dokument till förordningen. Datamodeller och meddelanden ska fortsatt finnas i tekniska dokument och vägledande texter ska in i en vägledning.

ERAs arbete med en datamodell och järnvägsontologi ("ERA vocabulary") ska användas i TAF/TAP på motsvarande sätt som för övriga TSD.

De vill även se över hantering av nätverksspecifika parametrar utan koppling till nationella regler, samt beskriva processen för anmälan, upprepning och publicering av accepterade parametrar.

Kort inpå expertgruppsmötet har kommissionen publicerat ett första utkast av bilagan där man slagit samman telematik-TSD:erna till en TSD istället för två. Det är dock inte tydligt vilka ändringar som är av redaktionell karaktär till följd av sammanslagningen och vad som är faktiska materiella ändringar av kraven. TS har därför inte hunnit göra någon analys av utkastet.

#### **Handlingslinje**

1. **TS kan** notera informationen.

#### **Vad hände**

Kommissionen hälsade välkommen och öppnade mötet. De beskrev sedan arbetet generellt. Utifrån ERAs rekommendation har kommissionen gjort en gapanalys. För att få till en lyckad implementering anser de att det krävs en starkare styrning. De har även identifierat problem med omfattningen av nationella parametrar,

vilka skapar problem i ett harmoniserat system. Man kommer därför att genomföra en upprensning av nätverksspecifika parametrar, en liknande process som för nationella regler införs.

Kommissionen gick sedan igenom presentationen. De redogjorde för arbetet fram till dagens expertgruppsmöte och för planeringen framåt, se presentation. Under sommaren har det genomförts ett antal ad-hocmöten med några MS, vilka gett input till det utkast av bilagan som distribuerades inför mötet. Den 5 oktober planerar kommissionen att publicera ett första utkast till rättsakten. Denna kommer sedan att diskuteras vid ett expertgruppsmöte den 19 oktober. Uppdaterade förslag kommer sedan att diskuteras vid RISC-möten i november och februari. Under våren sker även en externremiss och planen är att rösta förslaget vid RISC-mötet i juni 2024.

En stor MS konstaterade att det är en ambitiös tidsplan med kort om tid mellan de olika stegen för att granska och kommentera, de efterlyste flexibilitet i att ändra tidsramarna vid behov. De poängterade även att vi måste undvika arbete med olika dokumentversioner samtidigt. Vidare är man oklar på hur man ska agera i förhållande till RISC/MS-diskussionen, eftersom man bör undvika tekniska diskussioner på denna nivå.

Kommissionen menade att tidplanen inte är så strikt, utan att den kan förändras vid behov. Det kommer bara att finnas ett gemensamt dokument, inte flera versioner samtidigt. ERAs arbetsgrupper kommer att arbeta med tekniska detaljer i bilagorna, eftersom det är detaljdiskussioner som inte bör diskuteras på kommissions/MS-nivå, utan på expertnivån.

Arbete med att omstrukturera TSD:erna till en gemensam TSD utgår från en gemensam övergripande styrning och sedan tre pelare, -planering och drift, -goods samt -passagerare och biljetter. Kommissionen vill tydliggöra vem som gör vad och när. Man gör även en översyn av texterna för att renodla krav från

information/vägledning och flyttar om texter mellan akten, bilagan och de tekniska dokumenten.

ERA ansvarar för hantering och publicering av ett centralt register för referensfiler. Informationen i de gemensamma referensfilerna ska utgöra källan för drift och distributionssyften, samt medge allmän tillgång till information via ERAs webbsida. ERA blir även certifikatutfärdare för PKI ("Public Key Infrastructure").

Nationella tilldelningsorgan ansvarar för primära koder för positioner ("Primary Location Codes", PLC), men rollen kan fördelas på flera aktörer. Järnvägsinfrastrukturregistret RINF ska bli den unika källan för infrastrukturinformation, även koder för positioner där infrastrukturförvaltarna ska tillhandahålla informationen. "Secondary locations codes" (SLC) är en återstående fråga att hantera.

Kommissionen föreslår även en obligatorisk bedömning av efterlevnad "compliance assessment" för nya eller uppgraderade IT verktyg. ERA föreslås få en central roll för utredning och utvärdering av verktygets överensstämmelse.

Vissa uppgifterna som regleras i TSD Drift och trafikledning ska också tillhandahållas genom TSD:n.

Det återstår ännu ett antal öppna punkter i TSD:n.

Kopplat till planering och drift återstår:

- strategisk kapacitetsplanering samt
- ändringar under resans gång (som riktar in sig på passagerarinformation).

Vad avser gods så finns öppna punkter gällande:

- geolokalisering av vagnar,
- förflyttning av intermodala lastenheter,
- uppgiftslämnare ("message broker") för vagnsrörelser.

För passagerare och distribution finns öppna punkter om:

- information om villkor för biljettförsäljning- och biljettkontroller,
- villkor för ersättning och kompensationsanspråk,
- testprocedur för prisuppgifter,
- testprocedur för bokningsfunktioner.

ERA redogjorde för deras arbete hittills och kommande arbete i arbetsgrupperna ("Topical Working Groups", TWG). Fyra ad-hoc-grupper har satts upp för det kommande arbetet:

- Grupp 1: Kapitel 1 och allmänna aspekter,
- Grupp 2: Kapitel 2; planering av drift,
- Grupp 3: Kapitel 3; gods,
- Grupp 4: Kapitel 4; passagerarinformation och distribution.

Möten kommer att hållas 17-18 oktober, 14-15 november, 12-13 december samt 18-19 december. Se presentation för planerade leveranser från respektive grupp.

Kommissionen meddelade att de kommer att skicka ut en mall för kommentarer tillsammans med utkastet på akten, eftersom många frågor måste ses i sin helhet, om texten finns i akten eller annexet.

## **2 Member States and sector comments on initial draft Commission non paper on TSI Telematics**

### Dokument

- *Se dokument under agendapunkt 1 ovan*

### Handlingslinje

2. **SE kan** notera informationen.

### Vad hände

Via chatten hade det kommit frågor om ERA ska ta full kontroll över CRD ("Central Reference Domain") och relaterade databaser (DB)?

Kommissionen menade att det inte är tanken att stänga ner någon sektorsdatabas. ERA ska drifva DB för positioner, så ERA blir en källa för data. Sektorns databas för distribution kommer att vara kvar, men konsumera data från ERA's DB.

En stor MS var tveksamma till förslaget att göra ERAs granskning av IT-verktyg obligatoriskt. De vill gärna se konsekvensanalysen och poängterade att denna behöver hantera frågor om cybersäkerhet och finansiella resurser hos operatörerna.

En deltagare menade att "retail codes" inte hanterats korrekt tidigare. Att lägga in Primary Location Codes (PLC) i RINF ser de som problematiskt, eftersom RINF inte är anpassat för det. De konstaterade svårigheterna med sektordrivet arbete inom detta område. Man har haft frågan uppe flera gånger men ändå inte kommit till ett resultat, även om det getts som en uppgift till branschen, som tyvärr värderat frågan lågt. Därför uppskattar de krav i TSD. Men nuvarande förslag uppfyller inte det. Som det nu är formulerat i annexet så saknas tillräcklig styrning. Tanken att "retail codes" bara är "secondary locations", måste hanteras korrekt. "Retail codes" måste ses som viktiga och delas i sektorn.

En MS efterlyste ett förtydligande om man vill drifva CRD hos ERA? Eller om det bara avser ett webgränssnitt mot existerande data för publik användning? Samt organisations och företagskoder? Eller vill man göra mer med data från CRD? Vad vill ni göra med hela tillgången till CRD databasen? Primary och secondary location codes (SLC), uppfattade inte vad som är er plan?

En sektorrepresentant konstaterade att när man läser annexet så har vissa delar flyttats till akten. Mycket liknar rekommendationen från 2023, men de ser även många ändringar. Det saknas ord eller läggs till ord, vilket ändrar innebörden. Tidigare var det tydligt att TAF inte är kopplat till säkerhet, men nu finns en tabell med koppling till det väsentliga kravet säkerhet. Att ändra något sådant kräver en analys och att man är tydlig med att vad som är överenskommet sedan

tidigare har ändrats. Vad betyder kopplingen till säkerhet? De är inte emot förslaget, men de måste tydligt veta på vilket sätt säkerhet påverkas.

Gällande referensfiler var man överens med DG MOVE för 8 år sedan att det är två separata DB. Det är av flera olika anledningar det är så, men det kan så klart ändras i framtiden, men det måste analyseras tillsammans med kostnader. Sektorn är inte emot att flytta, men i sådana fall stegvis.

Möjligheten till "soft compliance", där små företag kan lägga in data via internet, har tagits bort. Så som förslaget nu ligger föreligger samma krav på små som stora företag, d.v.s. att det blir stora hinder för ett helt genomförande p.g.a. av skillnaderna mellan aktörerna

För meddelande om tågsammansättning ("Train composition message") fanns tidigare en text att det skulle ske enligt överenskommelse, men detta är nu obligatoriskt. De hittar mycket som ändrats eller lagts till. Det är bara användbart om det är enligt överenskommelser. Det ändrar andan för TAF/TAP.

Krav på användning av WIMO DB ("wagon and intermodal unit operating database") var obligatoriskt i en tidigare TSD, sedan frivilligt, och nu tillbaka till obligatoriskt. De vill behålla det som frivilligt.

Vad avser ERAs överensstämmandekontroll för IT-system så är kravet för långtgående, eftersom den även kommer att avse interna system hos aktörerna. Vad ska bedömas? Bara meddelandet kan kontrolleras.

De vill även se en liknade struktur som övriga TSD, med implementering i kapitel 7.

Kommissionen menade att syftet inte var att ta bort möjligheten till "soft compliance". Gällande meddelandet om tågsammansättning som föreslås bli obligatoriskt, så hoppades de att alla håller med om att det inte bara är trevligt för passagerare att se tågsammansättningen, utan



även nödvändigt. För tåg utan fast placering kanske inte behovet är detsamma, men för bokade tåg så är det ett måste.

Gällande kopplingen till säkerhet så finns kommunikationsbehov ur säkerhetssynpunkt redan i OPE TSD. Detta är redan på plats och utbyts av sektorn.

Versioner och övergångsbestämmelser kommer att hanteras i akten, som diskutera på nästa expertgruppsmöte.

Utvecklingen av RINF finns redan med RINF-rättsakten till slutet av 2024, så kommissionen är övertygade att detta inte är en framtida utveckling, utan något som ska ske redan nu. Det kommer inte att vara "retail codes" i RINF, bara PLC. Dessa allokeras av nationella tilldelningsorgan. Tanken är en unik källa för information hanterad av ERA.

En MS undrade realtidsinformation till föraren enligt TSD OPE är tänkt att hanteras via TSD:n?

Kommissionen svarade att det finns inga andra syften än de i texten om att utöka telematik. Det avser bara realtidsinfo till passagerare, ingen information för själva driften.

En MS påtalade att det nationella tilldelningsorganet är ansvarigt för att allokera PLC och förse CRD med data, hur passar detta ihop med att IM ska föra in föra in data i RINF?

Kommissionen svarade att för PLC fungerar det lika som idag, för SLC, något annorlunda. IM efterfrågar PLC, nationell tilldelningsenhet utser och IM laddar sedan upp data. Skillnaden att det blir en ERA DB. För PLC för IM in i uppgifter RINF. De vill inte dubblera arbetet, endast en datakälla.

Kommissionen betonade vikten av korrekt information från ansvarigt järnvägsföretag till passagerare, det kommer att finnas en separat artikel för detta.

En deltagare instämde i vikten av passagerarinformation, men lösningen med "Lead RU" hjälper inte för passagerartrafik, det skapar många problem och dyra tekniska lösningar.

Kommissionen ville återkomma till frågan vid nästa expertgrupp, för att förstå skillnaderna för passagerartrafik när det funkar för gods. Informationen utbyts sömlöst för gods med hjälp av en "Lead RU".

Kommissionen gick sedan vidare till frågan om "compliance check" av IT-verktyg och ville veta mer om problemen som vissa ser.

En sektorrepresentant menade att det bara är meddelandet och gränssnittet som ska vara föremål för granskning, inget innanför detta. Det kan inte vara ett mål att godkänna aktörers IT-system. Om en aktör vill ha en form av godkännande från ERA av affärsintresse för exempelvis försäljning av sin produkt är det OK. De ska alltså inte vara obligatoriskt, det är upp till den enskilde aktören inom sin egenkontroll.

Kommissionen understryker att syftet är tillförlitligheten i aktörernas system som ska kontrolleras. Det finns dock utrymme för att förtydliga kravet i rättsakten. Kravet ska gälla för ändrade eller nyutvecklade system. Testprocedur kommer att framgå i TSD för meddelanden och verktyg.

Sektorrepresentanten betonade att bara utbytet av information är harmoniserat, inte systemet i övrigt.

ERA menade att de introducerat testprocedurer för meddelanden för att se hur företagen ligger till med implementering. De ser att företag använder äldre versioner av meddelanden, men de håller med om att man inte ska gå in och kontrollera DBs eller SNCFs hela IT-system. I WP kommer de arbeta vidare med formulering av kraven för bedömning av IT-systemen. Men om ett IT-verktyg görs om, och om man får EU-finansiering ska det vara obligatoriskt.

Kommissionen menade att man måste särskilja nya och existerande IT-verktyg. Det finns vissa aktörer som fortsatt använda äldre interna

system och konverterar till nya formatet. Så länge det inte påverkar informationsutbytet så är det inga problem. Men för nya IT-verktyg ska de genomgå granskning. Det framgår förhoppningsvis tydligare i akten.

En MS undrade om strukturen i bilagan även i slutversionen kommer att skilja sig så mycket från övriga TSD:erna t.ex. omfattning i kapitel 1 och implementering i kapitel 7, eller att de väsentliga kraven finns i kapitel 1 istället för att vara i ett eget kapitel.

Kommissionen hade ingen egentlig åsikt om vad som ska vara i akten och vad som ska vara i annexet, eller om strukturen med sju kapitel i bilagan även ska gälla för denna TSD.

*Anm. mötet som var planerat till kl. 17 avslutades redan ca. kl. 13.*