

Datum

2025-07-14

Dnr/Beteckning

TSJ 2025-780

Handläggare

Monica Åsman, Sten-Olov Södergård

Väg och järnväg

Spårtrafik,

Spårtrafikregler

Commission Expert Group on the implementation of the technical pillar of the 4th railway package, 36th meeting

Tid/Plats: 4 juli 9:30-13:00

Hybridmöte; Webex / Centre de Conférences Albert
Borschette, Rue Froissart 36, Bryssel

Svenska representanter: Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen (fram till
kl 11:30)

Monica Åsman, Transportstyrelsen

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

1 Introduction - Objectives of the meeting

Dokument

- *EG 36 agenda - 4 July 2025 - CSM ASLP_v2*



Handlingslinje

- 1 **SE kan** acceptera agendan.
- 2 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Ordföranden Joachim Lücking hälsade välkommen till mötet om
arbetet med CSM ASLP och revidering av befintliga CSM:er.

2 Presentation and discussion of CSM ASLP

Dokument

- *CSM ASLP Overview-EG-July2025*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om arbetet med den gemensamma säkerhetsmetoden CSM ASLP ("Common Safety Methods for Assessing the Safety Level and the Safety Performance of Railway Operators at National and Union level") som har pågått sedan 2019. Det övergripande syftet med förslaget är att ge järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare stöd för att förbättra sin säkerhetsstyrning och kontinuerligt förbättra säkerheten. Förslaget fastställer harmoniserade metoder för bedömning av säkerhetsnivån, säkerhetsprestanda och en process för att hjälpa järnvägsoperatörer, nationella säkerhetsmyndigheter och ERA att kvalitativt och kvantitativt lära sig om orsaker till olyckor och tillbud samt konsekvenser i form av skadade och dödade.

I stora drag går förslaget ut på att rapporter om olyckor och tillbud och vidtagna riskkontrollåtgärder ("Risk Control Measures", RCM) samlas in via ett IT-verktyg som benämns "Information Sharing System" (ISS). Händelserapporterna ligger sedan till grund för bedömning av säkerhetsnivån ("Safety Level", SL). För järnvägsoperatörerna finns ett rapporteringstvång, men även andra aktörer, samt privatpersoner, ska i teorin kunna rapportera händelser frivilligt till ISS. Ett antal analysgrupper med experter, "Group of Analysts" (GoA), kommer att analysera informationen och ge ut rekommendationer till säkerhetsförbättringar. GoA ansvarar även för vidare utveckling av regelverket, i synnerhet de moduler som kommer att introduceras i senare faser, men även taxonomi m.m. Via en självvärdering av mognadsnivån hos operatörerna ska man även kunna bedöma säkerhetsprestanda ("Safety Performance", SP).

Transportstyrelsen har deltagit aktivt i framtagandet av förslaget. På grund av saknad finansiering för utveckling av ISS har arbetet med CSM ASLP stannat av.

Presentationen är nära nog identisk med den presentation som kommissionen gjorde för NSA Network den 4-5 juni. Den innehåller bland annat ett förslag till tidslinje för implementeringen av CSM ASLP som sträcker sig över fyra år från det att regelverket träder i kraft. Vid ikraftträdandet inleds ISS och GoA etableras. Två år efter

ikraftträdandet börjar samtliga bestämmelser i förordningen tillämpas, inklusive krav på rapportering av allvarliga olyckor. Efter tre år utökas rapporteringskraven till att även omfatta olyckor i allmänhet. Fyra år efter ikraftträdandet träder även artikel 8 i kraft, vilket innebär att incidenter också ska rapporteras. Tidslinjen möjliggör därmed en successiv anpassning till det nya regelverket.

Efter expertgruppsmötet planerar kommissionen en externremiss ("public consultation") och sedan ett ytterligare expertgruppsmöte, därefter kan den delegerade akten antas. Något aktuellt utkast till rättsakt är inte tillgängligt.

Handlingslinje

3 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen konstaterade att det är första gången vi kommer att ha den här typen av gemensamt system inom järnväg på europainivå.

Syftet med förordningen är att förbättra säkerheten i EU:s järnvägssystem. Detta ska uppnås genom att säkerhetsinformation ska rapporteras och analyseras och att säkerhetsnivån och säkerhetsprestandan hos järnvägsoperatörerna ska värderas.

Olika aktörer (stakeholders) med följande roller:

Järnvägsföretag, som ansvarar för säkerheten i driften och att resenärer och personal är trygga.

Nationella säkerhetsmyndigheter, NSA:er, som har överblicken av säkerheten på nationell nivå. NSA måste verifiera att järnvägsoperatörer rapporterar data noggrant och tillförlitligt.

Nationella utredningsorgan (t ex SHK), NIB:ar, förbättrar inom regelverket olycksutredningarnas grundlighet och konsekvens.

Enheter som ansvarar för underhåll, ECM:er, spelar en viktig roll i att upprätthålla säkerheten och tillförlitligheten hos järnvägsutrustning. Förslaget stryker under ECM:ens ansvar för att bidra till järnvägssystemets säkerhet.

ISS, en plattform för aktörerna där säkerhetskritisk information samlas, registreras, analyseras och delas. För bättre beslut behöver barriärer i kommunikationen minskas, och det behöver säkerställas att

data är tillgänglig, korrekt och aktuell. Flera medlemsstater har redan nationella system för detta och de bör anslutas till ISS. Vilken data olika aktörer bör ha åtkomst till för att kunna utföra sina roller effektivt ska grunda sig på en "need-to-know basis". ERA Ontology måste vara grunden för konsistent data, och vara avgörande för att bibehålla en övergripande och aktiv överblick över driften inom järnväg.

När det gäller analys och arbetet med att stärka säkerheten kommer fokus att flyttas från JNS (Join Network Secretariat) till GoA (Group of Analysts). Arbetet bör vara inriktat på samarbete och att utveckla bästa praxis, det ska vara framåttänkande och effektivt. Rapportering om läget ska bygga på förordningen och ISS. Genomförandet kommer att ske stegvis.

Intressenter i en vidare bemärkelse är ERA, järnvägsföretag, NSA:er, NIB:ar, ECM:er, tillverkare och myndigheter som ansvarar för farligt gods.

Vissa av dessa roller beskrevs närmare enligt nedan.

ERA:s roll: ERA ska ha standardiserade metoder för att utvärdera säkerhetsresultat. I detta ligger dels att göra systematiska bedömningar av både säkerhetsnivåer och säkerhetsprestation, och dels att detektera potentiella säkerhetsfrågor av brett intresse. Detta arbete ska bidra till utvecklingen av ett säkrare och mer effektivt järnvägstransportsystem, främja enhetliga standarder kring säkerhet och även kontinuerliga förbättringar.

Järnvägsföretagets roll: att rapportera (allvarliga) olyckor (och incidenter). Detta ska göras via en initial resp. fullständig anmälan och en slutlig rapport. För incidenter ska det göras en fullständig anmälan. Järnvägsföretagen ska också genomföra självbedömning (self assessment). Detta ska ske via årliga egenkontroller på säkerhetsprestation och genomförda riskkontrollåtgärder. Vidare ska de rapportera volymen för sin drift kvartalsvis.

NSA:s roll: NSA ska verifiera och granska information som rapporteras. Detta behövs för att säkerställa noggrannhet, tillförlitlighet och ansvarsskyldighet. Utöver detta kommer systemet kunna göra vissa kontroller, till exempel att kontrollera väderleken i efterhand. Det behöver säkerställas att den information som tas in i ISS har en god kvalitet, annars kommer analyser och slutsatser inte hålla tillräckligt hög kvalitet.

NIB:s roll: Rapportering av händelsescenarier genom ISS.

ECM:ens roll: ECM ska i enlighet med artikel 4 (6) i CSM-förordningen (2019/779) rapportera i ISS (enligt denna bestämmelse ska ECM informera järnvägssektorn och järnvägsindustrin om nya eller oväntade uppgifter av betydelse för säkerheten, inbegripet exceptionella tillstånd utöver normalt slitage, i fråga om fordon, delsystem eller andra komponenter. Detta gäller i de fall där de risker som kan uppstå är av betydelse för flera aktörer och sannolikt kommer att kontrolleras dåligt). Utöver detta krav kan ECM lämna frivilliga rapporter om andra frågor om säkerhet. ECM:erna är viktiga när det gäller rapportering av sådant som är säkerhetskritiskt.

Gällande Alerts/Varningar ska det finnas en funktion som innebär att en varning går ut via ISS om det finns en säkerhetsfråga som anses vara av brett intresse att andra aktörer känner till. Aktörer ska beakta säkerhetsvarningar och säkerhetsinformation som har publicerats av eller meddelats av ERA. De ska vidare reagera på denna information och när så är lämpligt, justera sitt säkerhetsstyrningssystem i enlighet med detta. Kommissionen kommer att förvänta sig en viss formalisering kring detta, att reagera på informationen om Alerts.

Sammanfattningen när det gäller ISS är följande. ISS ska användas för att samla in, registrera och analysera samt dela information. Andra system ska sammankopplas med ISS. Järnvägsföretagen är ansvariga för sin egen datakvalitet. Dessutom kommer systemet göra automatiska kontroller, och vidare ska datan kontrolleras av NSA. På sikt kommer alla ERA:s verktyg för information om säkerhet att integreras i ISS. Hela systemet ska stödjas av ERA Ontology.

När det gäller behörigheter kommer den anpassas till användarens behov. Kommissionen beskriver att behörigheten kommer delas i tre nivåer. Högst är tillgång till all information, vilket ERA kommer behöva. Kommissionen kommer ha tillgång till all information, på aggregerad (övergripande) nivå. Nästa nivå är information relaterad till uppgifter och ansvar. Detta gäller för NSA, NIB och myndigheter som hanterar farligt gods, med koppling till vad som händer i medlemsstaten. Den sista nivån är "proaktiv" delning av information. Den nivån gäller för järnvägsföretag, tillverkare och information som relaterar till deras produkter samt ECM:er och information som är relaterad till sådan utrustning som de underhåller.

När det gäller GoA, så baseras uppdraget på artikel 5 (8) i ERA-förordningen, (EU) 2016/796. Uppdraget kommer att lysas ut och ställa objektiva krav på deltagarna. Arbetsplanen kommer ange uppgifter för GoA att skapa en harmoniserad klassificering av risker och beslutsfattande för att prioritera riskbaserade säkerhetsförbättringar, lägga fram förslag som utvecklar bilagorna till förordningen samt planera riktade säkerhetsriskanalyser.

Införandet av förordningen kommer ske stegvis enligt en tidslinje. Förordningen kommer att träda i kraft enligt sedvanliga 20 dagar efter publicering. Grunden är utvecklingen av systemet ISS och inrättandet av GoA. Tre år efter ikraftträdandet ska rapportering av allvarliga olyckor och incidenter göras och incidenter ska rapporteras in efter fyra år.

SE undrade om det finns några ungefärliga datum för kommande steg i processen med rättsakten. Kommissionen svarar att just nu görs en intern remissomgång. När den är avklarad kommer dokumentet gå ut på public consultation. Medlemsstater kan lämna synpunkter parallellt med public consultation. Ambitionen är att hålla ett andra expertgruppsmöte i samband med nästa RISC-möte, den 14 november (preliminärt datum som bland annat beror på om kommissionen hinner till detta datum). Enligt kommissionen är ERA nöjda med det inofficiella förslaget till förordning.

En MS framförde att sektorn i MS känner oro för att det, särskilt i övergångsfasen, kommer bli en dubbel rapportering (att man börjar rapportera i ISS samtidigt som man fortsätter i sitt gamla nationella system). MS arbetar idag med obligatoriska krav enligt en "lista", och man också är känslig för att rapporteringen i deras perspektiv inte blir heltäckande. De undrar också hur rapporteringen i form av Alerts i ISS förhåller sig till kraven på visselblåsning, vilket man ju måste ha processer för. Ska ISS nyttjas för visselblåsning? Annars blir det ju två system i denna del och vi vill väl undvika dubbelrapportering?

Kommissionen svarar att det inte bör bli frågan om dubbel rapportering. Om man inte har något nationellt system rapporterar man direkt i ISS. Man kommer trots allt avkräva ett minimum av rapportering via ISS. Om olika MS har skillnader i sina rapporteringar idag, behöver det ses över hur detta ska göras för att informationen mellan MS ska bli jämförbar. Gällande visselblåsning så påpekade kommissionen att det regelverket ju har ett helt annat syfte än CSM ASLP. Dessa två funktioner måste alltså hållas isär.

En annan MS gjorde följande inspel och ställde frågor angående NIB:s ansvar. I den MS utreder NIB bara olyckor, och sen kan de välja att utreda incidenter. Hur kommer det här att relatera till sektorns egna utredningar? Hur fungerar Alerten, vem och vilka roller ska göra den? När det gäller genomförandet av förordningen, kommer man först utvärdera hur den aktuella fasen har gått och sen gå vidare?

För frågan om NIB sa kommissionen att det inte blir någon ändring i och med ASLP i vad NIB kommer undersöka vid händelser. Järnvägssäkerhetsdirektivet ändras inte. När det gäller Alerts så är idén att möjliggöra för människor att utbyta information. Vidare ska ERA ha tillgång till informationen när den är av europeiskt intresse. Om det finns information som är intressant för aktörerna i en viss MS så kan ISS stötta NSA att tillhandahålla den infon.

En MS lämnade generella kommentarer, eftersom det är svårt att vara specifik i detaljer, då det inte finns något förslag att diskutera, och eftersom informationen inte var ny. Först konstaterades att de nationella systemen kommer kunna fortsätta fungera och föda ISS med information. En annan synpunkt; när det gäller NSA så går förslaget enligt presentationen för långt. Enligt kommissionens presentation så ska NSA ska ta ansvar för datakvaliteten som ska lämnas av aktörerna. Det NSA kan göra är tillsyn via stickprov, men NSA kan inte ha ett generellt ansvar. Man manade till försiktighet i denna del, att felaktigt lägga ansvar på NSA. Sist, när det gäller Alerts, så behöver vi lära oss från arbetet med JNS. Så länge en fråga diskuteras i JNS eller i GoA, så bör inte MS införa nationella regler.

En annan stat efterlyste också utkastet. De är allmänt positiva inför utvecklingen. De önskar, precis som föregående MS pekade på, att få mer utrett hur NSA ska granska datakvaliteten. I deras land får de årligen tiotusentals rapporter. En stor andel, 80 procent är dock inte av relevant art. De ser att ett manuellt granskningsförfarande är absolut nödvändigt. En annan fråga gäller rapportering av incidenter. De är lite oroad över att dessa inte motsvarar deras hanteringsmall och att en mycket stor andel av dessa typer inte kommer att hanteras. Om man inte utför denna granskning så blir resultatet svagare och det leder till mindre effektiv säkerhetsutveckling. Dagens underlag är en viktig del i deras riskmodell.

Norge framförde att även om norska inte är ett officiellt EU-språk, skulle de vilja att rapportering ska kunna göras på norska. De önskade

också att förordningen blir översatt till fördel för de norska aktörerna. De ansåg att frågan skulle diskuteras bilateralt.

Ytterligare en MS kände oklarhet kring kvaliteten i data som ska rapporteras in och hur tanken med verifieringen ser ut. De undrade också, när det gäller det säkerhetssystem som ISS ska bidra till och gällande ERA:s roll, vad som avses i sak. När det gäller tidslinjen för genomförande ställde de frågan om, förutom inrättandet av ISS, också integrationerna till befintliga nationella system skulle vara på plats inom tvåårsgränsen. Enligt deras erfarenhet är det en tuff tidsram. När det gäller delningen av data, så är det oklart vad nivån är. De uttryckte också att det är överraskande att NSA inte är inblandade i Safety Alert.

CER framförde att det är svårt att lämna åsikter innan vi har texten. Nästa expertgruppsmöte kommer bli mycket viktigare. De kommer bidra så mycket de kan i public consultation och vara vaksamma så att arbetsbördan inte ökar.

EIM konstaterade att det finns en oro för datakvaliteten. De instämde i den tidigare lyfta frågan om tidsplanen. Kommer faserna vara fixerade eller stegvis baseras på utvärdering av användbarheten och styrs av detta?

Vidare lyfte ytterligare en MS frågan om informationen. NSA måste använda informationen i ISS, och det är operatörerna som ska säkerställa kvaliteten och gällande kravet på NSA:ernas kvalitetstillsyn anser MS att detta faller utanför NSA:ernas tillsynsram. En tanke är att man kunde ha ett validerat AI-verktyg som översätter infon till engelska, alternativt att registreringen blir guidad/hårt styrd, för att säkra kvaliteten. En annan synpunkt var att eftersom utkastet till texten är klart kunde det vara effektivt att dela det direkt med medlemsstaterna och få deras kommentarer innan public consultation. De är förvisso medvetna om att det är en delegerad akt, men det är ändå rådigt att MS får tillfälle att granska för att slutligen få bästa möjliga utfall.

OTIF undrade hur GoA kommer att påverka arbetet i JNS. När det gäller Alerts är frågan hur konsekvenserna blir i förhållande till aktörernas SMS.

EIM framförde också att de skulle vilja gå igenom ändringarna före en public consultation.

En MS framförde följande. Som andra MS är de oroade över NSA:ernas roll i att granska kvaliteten på data. Vad avser anmälningsfristen så

önskar de få denna klargjord och att den inte innebär att de förlorar den kontroll de nu har via deras nationella reglering.

En MS ställde frågor om förändringen som förordningen kommer innebära. Är det NSA eller företagen som ska betala, det handlar ju om ett stort system. Om ISS kan integreras med det nationella systemet, så behöver NSA:erna få information om denna integrering. En viktig fråga är också vilka data som omfattas i skopet för ASLP. Ska man ha nationella regler därutöver?

NB Rail föreslog att man kunde studera t.ex. EASA och flyget, och deras upplägg i liknande frågor.

Ordföranden svarade kring processen med förslaget och sa följande. Det finns ingen text att skicka ut idag. De ville börja med att höra deltagarna i expertgruppen innan de publicerar en slutlig version. Ett textförslag kommer senare. De ska genomföra en kommissionens gemensambereidning. Public consultation/öppet samråd ska genomföras därefter. Kommissionen tar därefter fram ett nytt förslag, inför ett eventuellt nytt expertgruppmöte i samband med nästa RISC i november.

Kommissionen svarade i sak enligt det följande.

När det gäller om deadlines ska vara fasta eller rörliga har de inget färdigt svar. Men när det gäller deadlines så är ju huvudpoängen att få människor att börja agera. Det finns fördelar med rörlig deadline men det finns en poäng med fasta deadlines. Om NSA:s roll och datakvalitet. Det är inget tvivel om att järnvägsföretagen ska ansvara för rapporteringen. NSA:s uppgift är att utföra tillsyn. Däribland också att företagen lämnar rätt info i systemet. Kommissionen har nu hört om ett upplägg där 80 procent av rapporterna kräver manuell hantering, så kommer inte ISS att fungera. Detta blir ett ansvar för NSA, att infon är riktig. Naturligtvis ska inte allt kontrolleras, men om kommissionen kan konstatera att datan från ett land har jättedålig kvalitet, då kommer EU att agera på det. När det gäller vilka händelser som ska rapporteras, så ska allt rapporteras. Rapportering ska göras endast i ett system, om en stat har ett nationellt system så ska det integreras med ISS. Var anpassningar och ändringar för integrationen ska göras får ses över och måste vara balanserat. När det gäller språkfrågan så kommer data och taxonomi att översättas. Den som har en nationell plattform kan nog förutse att språket i gränssnitten kommer att vara engelska inledningsvis. Språkfrågan kan kanske

utvecklas senare. Vad gäller sammankoppling så jobbar ERA med piloter för detta. När vi har det i texten så blir det lättare att se vad som behöver kopplas ihop. Vi får återkomma till frågan hur öppen informationen bör vara. En viktig aspekt är att om den enskilde aktören kan se all info, så kan alla andra se dennes info. Man kan anta att järnvägsföretagen nog kommer vilja ha ett ganska slutet system. Ju mer öppen info, desto större risker för att känslig info för järnvägsföretag sprids. Det är en fråga att ta med sig hem och överväga. När det gäller tidslinjen för inrapportering så behöver den diskuteras ytterligare. Det handlar om dagar och timmar för den initiala inrapporteringen. Ingen ska förvänta sig några deadlines på månader och år. Informationen måste samlas in snabbt. ERA kommer att publicera ett icke-bindande dokument där man sammanfattar och förklarar.

ALE lämnade en synpunkt kring skydd för deras medlemmar. Rapporteringsprocessen i ASLP startar från en individ som rapporterar en händelse. Den första personen i förloppet är ofta lokföraren. De har inte förstått hur den nya processen kommer att påverka det fundamentala skyddet för den enskilde.

Kommissionen svarade att den frågan har tagits om hand. Det finns många skrivningar i utkastet som ger skydd för den som rapporterar.

NB-Rail påpekade att man för frågan om datadelning måste hitta en balans i lagtexten när det är olika organ som certifierar ECM:er (NSA kontra privat företag). Risken är annars att NSA har mer information än det privata företaget på ett otillfredsställande sätt.

Kommissionen sa att ECM:er ju ska lämna info via ISS. När det gäller info till det privata företaget så kommer det säkerligen få del av t.ex. rapporter från GoA. Kommissionen behöver kontrollera om det finns några begränsningar kopplat till denna fråga i ECM-förordningen (EU) 2019/779.

Ordföranden kommenterade frågan om datakvalitet. Han är väl insatt i frågan om händelserapportering inom flyget. Det är värdefullt om NSA och ERA kan göra analyser, och för det behövs bra verktyg. Det är nödvändigt med bra data och duktiga personer som gör analyser. Datakvalitet blir så klart helt avgörande. Vi måste veta att inputen är korrekt. NSA måste ha viss koll att det inte kommer in skräp i systemet. Detta samtidigt som kostnaden blir rimlig och proportionerlig. Det är viktigt att vi använder den teknik som finns.

Flyget har stora program som granskar. Vi måste nog göra på samma sätt inom järnvägen också, ha ett smart system. Detta är kopplat till ERA:s budget. Utvecklingen av ISS är inte så dyrt. Den riktiga utmaningen är att sedan använda systemet. Frågan om detta bör komma upp i ERA-förordningens revision. Vidare behövs fler anställda för att kunna utföra denna förändring.

Kommissionen är angelägen om medlemsstaternas och sektorns input inför rättsakten. Det kommer bli åtminstone ytterligare en diskussion i expertgruppen. Järnvägen ligger efter de andra transportslagen i denna fråga.

3 CSM Portfolio evolution

Dokument

- 2025-07-04 *Expert Group - CSM review*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om arbetet med CSM-revideringen.

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

Under 2024 har ERA arbetat på ett underlag till ett sådant mandat för revidering av CSM-förordningarna ("CSM Vision Document"). I arbetet har man tagit fram ett antal bärande principer ("overarching principles") som man vill behålla från nuvarande regelverk samt bekräfta i utvecklingen av CSM:erna. Principerna är att

- arbetet bör skapa lika villkor för säkerhet i syfte att uppnå mer harmoniserad verksamhet.
- framtida CSM:er ska komplettera varandra för att stödja ett säkerhetsstyrningssystem och syfta till en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrning.
- framtida CSM:er ska fortsätta bygga på redan etablerade principer.

- CSM:er ska nyttja koncept/mekanismer som kommer finnas i den framtida förordningen ASLP.
- när så är möjligt ska förenklingar göras.
- framtida CSM:er ska fortsatt innebära ett riskbaserat angreppssätt.

De CSM:er som ska revideras är CSM REA (om riskvärdering och riskbedömning), CSM MON (om övervakning som ska tillämpas av tillståndshavare), CSM SMS (om krav på säkerhetsstyrningssystem), CSM SUP (om tillsyn) och CSM CST (om gemensamma säkerhetsmål), omfattningen av revideringen är i varierande grad. Dessutom har man sett brister kring kompetensstyrning och överväger därför reglering av detta i en separat CSM.

Planering för kommande steg i arbetet är att utforma förslag till mandat, hålla möten med expertgruppen och diskussioner vid kommande RISC-möten. Röstning om CSM-mandatet är planerat att ske vid RISC-mötet i februari 2026.

Handlingslinje

4 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade arbetet med revidering av CSM:er. Följande behov har identifierats.

CSM MON

- Förtydligande av omfattning, roller och ansvar samt gränssnitt mot andra säkerhetsmetoder för att förbättra den praktiska tillämpningen och uppdateringen.
- Implementering av den allmänna principen om förebyggande övervakning istället för reaktiv övervakning.
- Förbättra anpassningen av övervakningsmetoder till de praktiska behoven hos ECM/järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare i syfte att underlätta implementeringen av övervakning (SMS och underleverantörer).
- ECM:s/järnvägsföretags/infrastrukturförvaltares övervakning av underleverantörer som är involverade i säkerhetskritiska uppgifter,

med tydliga ansvarsområden och avtalsarrangemang (ansvar) och hur det definieras i SMS.

CSM CST

- Revidering av nationella referensvärden (NRV) och gemensamma säkerhetsmål (CST) för att förbättra precision och användbarhet.
- Förbättra aktualiteten i publicering av bedömningsrapporter.
- Förbereda integrationen av resultaten från den kommande gemensamma säkerhetsmetoden för bedömning av säkerhetsnivåer och prestanda.
- Förtydliga innehållet i medlemsstaternas säkerhetsplaner.

CSM REA

- Förtydliga omfattning och användbarhet (utbildning av sektorn) för operativa och organisatoriska förändringar.
- Stärka AsBo:s rapporteringsrutiner för att fokusera på både tillämpning och resultat av CSM REA.
- Ge tydligare vägledning om hur man skiljer mellan betydande och icke-betydande förändringar.
- Överväga att definiera en riskbedömningsmetod för riskbaserade interventioner.

CSM SUPERVISION

- Underlätta konsekvent implementering mellan nationella säkerhetsmyndigheter.
- Fastställa lämplig detaljnivå i kraven för att balansera tydlighet och flexibilitet.
- Överväga att måttligt revidera CSM för att ta itu med specifika områden utan att vara alltför föreskrivande.

CSM SMS

- Integrera kompetensrelaterade processer mer heltäckande baserat på mänskliga och organisatoriska faktorer samt säkerhetskultur eller besluta om en separat gemensam säkerhetsmetod (CSM) för kompetensstyrning.

- Förenkla, harmonisera och förtydliga innehållet för att bättre säkerhetsstyrningssystem ska kunna implementeras och tillämpas av ny personal och nya medarbetare.
- Kräva en SMS-metodik för riskhanteringsprocesser.
- Förtydliga funktionen hos ett säkerhetsstyrningssystem som stöder kontinuerlig förbättring av säkerhets(ledning), inklusive kompetens- och tillgångs(underhålls)hantering.
- Förbättra bestämmelserna om tredje parts ansvar.
- Förtydliga krav på kompetens och kompetenshanteringssystem för alla relevanta intressenter och tillhörande ansvar.
- Förtydligande av tillgångshantering.

Kommissionen konstaterade att det finns behov av att förenkla regelverket för att personer som är nya inom järnvägsvärlden ska kunna förstå och tillämpa reglerna.

UNIFE undrade om ERA skulle inrätta arbetsgrupper för arbetet.

Ordföranden svarade att mandatet för revideringen kommer röstas i RISC i februari 2026. Därefter behöver ERA formera sitt uppdrag.

En medlemsstat var angelägen om besked om regler för kompetensstyrning i SMS:et. De ser ett stort behov av regler och behovet är så angeläget att de i sista hand kan komma att ta fram nationella regler. Är nu rätt tid eller senare, i februari, att lämna sina inspel? Deras NSA vill ge input till mandatet.

Ordföranden svarade att man nu, också ERA, överväger om kompetensstyrning ska ha en egen CSM eller om det ska läggas till i CSM SMS. Det är en komplex fråga också med juridiska aspekter. Frågan får därför vara fortsatt öppen.

En MS undrade vilka aktörer som avses när man pratar om tydligare regler för kompetensstyrning.

CER ansåg att ERA bör se över denna fråga. De står bakom tankarna kring detta men anser att det finns "många vägar framåt." Alla åsikter som tagits in i arbetet med ERA Vision Document bör beaktas.

EIM undrade över den princip som säger att man i detta arbete bör använda sig av resultaten i jobbet med CSM ASLP och koncept som tagits fram i det arbetet. Det kan ju ta flera år innan man kan

utvärdera effekten av CSM ASLP. Hur blir då tidslinjen för denna revidering?

En MS anslöt till frågan om vilka aktörer som berörs av tydligare kompetensstyrning. Baserad på nuvarande information är det svårt att förstå kommissionens tanke.

Kommissionen svarade att mandatet för revideringen ska hållas så öppet som möjligt. En viktig aspekt är att inte göra regelverket mer komplext. För kompetensstyrning krävs det mer arbete för att fastställa bästa väg framåt, därför kan de inte svara idag. När det gäller berörda aktörer och kompetensstyrning försöker de tänka holistiskt, men det är nya företag som de har i åtanke. Samtidigt ska de täcka in alla som är länkade till aktiviteterna i järnvägsverksamheten, som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter, till exempel också entreprenörer. Så då handlar det inte bara om kompetens utan det blir också en formell, teknisk fråga hur man kan inkludera allt. Ett exempel på lärdomar från CSM ASLP är t.ex terminologin. I presentationen står det att nästa steg är "Draft of the legal text". Ja, men mandatet måste på plats innan ERA kan börja arbeta.

EIM undrade hur en stegvis implementering av CSM ASLP skulle kunna påverka tidplanen till revision av CSM:erna.

ERA framförde att inledningsvis är dessa två frågor inte så relaterade, man behöver inte vänta in CSM ASLP innan man börjar arbeta med de andra CSM:erna. Det vore inte lämpligt. Vi kommer kunna ta hjälp av "early adopters" av CSM ASLP för att se eventuella kopplingar.

En MS ville veta mer om tidslinjen för revideringen. Mandatet till ERA kommer handla om deras rekommendationer. Kommer de få en deadline för hela arbetet eller kommer det vara olika? Kommer det skapas olika arbetsgrupper?

Kommissionen svarade att de fortfarande diskuterar tidslinjen och de har inga besked idag. En aspekt är också vilken kapacitet ERA har. En annan aspekt är att behoven kan skilja. Det finns kanske frågor som snabbt går att lösa och är viktiga att få på plats snart. Andra frågor kanske är krångligare och tar mer tid. Kommissionen behöver fundera över detta. CSM:erna är ju relaterade till varandra. Det kan bli en Working Party med flera Working Groups. Men vi vet inte ännu hur mandatet kommer se ut.

4 Conclusions of the meeting

Handlingslinje

5 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Ordföranden tackade för deltagarnas närvaro samt diskussionerna.

Han meddelade att det kommer att bli ytterligare ett expertgruppsmöte den 14 november, om det finns lokal och om kommissionen hinner blir klar med förberedelserna.