

Datum

2025-11-21

Dnr/Beteckning

TSJ 2025-1110

Handläggare

Robert Hellström

Väg och järnväg

Spårtrafik

Spårtrafikregler

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

Tid/Plats: 13 oktober 14:30-17:30
Hybridmöte; Webex / Centre de Conférences Albert
Borschette, Rue Froissart 36, Bryssel

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

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

1 Introduction - Objectives of the meeting

Dokument

- *EG 37 agenda - 13 November 2025 - CSM ASLP*



Handlingslinje

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

Vad hände

Ordföranden öppnade mötet, hälsade deltagarna välkomna och påminde om att expertgruppen haft en första diskussion vid föregående möte om CSM ASLP. Han förklarade att ambitionen var att ha en interaktiv dialog, där ett antal identifierade problemområden skulle diskuteras.

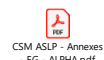
2 Presentation and discussion of CSM ASLP

Dokument

- *CSM ASLP - Act - EG - ALPHA*
- *CSM ASLP - Annexes - EG – ALPHA*
- *CSM ASLP - Changelog- EG - ALPHA*
- *CSM ASLP - EC - ALPHA – Comments*
- *CSM ASLP Overview-EG-Nov2025*



CSM ASLP - Act - EG - ALPHA.pdf



CSM ASLP - Annexes - EG - ALPHA.pdf



CSM ASLP - Changelog- EG - ALPHA



CSM ASLP - EC - ALPHA - Comments.xl



Microsoft PowerPoint Present

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 tidigare avstannat, men i och med det nya utkastet har processen återupptagits.

Den senaste versionen (EG-ALPHA, oktober 2025) innebär flera förändringar jämfört med ERA:s rekommendation. Förslaget har omstrukturerats, med nya artiklar om rapporteringsskyldigheter, tillgång till data och definition av roller. En tydligare roll ges till ERA som samordnande aktör, samtidigt som kraven på rapportering, datainnehåll och analysnivåer har skärpts. Nya bestämmelser införs om användning av ERA Ontology, om tidsfrister för rapportering (24/72 timmar), och om att Group of Analysts ska kunna rekommendera harmoniserade lösningar på unionsnivå.

Transportstyrelsen stödjer målsättningen med CSM ASLP men anser att det nuvarande utkastet behöver anpassas för att bli proportionerligt och praktiskt tillämpbart.

Omfattning och proportionalitet (Artikel 2)

Transportstyrelsen anser att CSM ASLP ska vara tydligt avgränsad och stå i proportion till målen i säkerhetsdirektivets artikel 6. Regelverket bör inte gå längre än nödvändigt för att uppnå en gemensam säkerhetsnivå inom EU. Mindre järnvägsföretag bör ges möjlighet till förenklade rapporteringsmetoder eller undantag från vissa delar av regleringen.

Förordningen är i sin nuvarande form alltför detaljerad och riskerar att skapa en tung administrativ börda. Ett uttryckligt proportionalitetskrav samt möjligheten till aggregerad rapportering bör införas. Införandet bör ske stegvis: först allvarliga olyckor, därefter övriga olyckor och slutligen tillbud.

Roll och mandat för Group of Analysts (Artikel 3(5))

Transportstyrelsen betonar att Group of Analysts (GoA) ska ha en tydligt rådgivande och icke-bindande roll. Gruppen ska analysera data och lämna rekommendationer, men dessa får inte ligga till grund för nya regler utan medlemsstatens godkännande. GoA:s arbete ska präglas av transparens, ansvarsskyldighet och representation från aktörer med operativ järnvägserfarenhet. Såsom förslaget uttryckt ska rekommendationerna avses vara harmoniserade. Detta är motstridigt konstruktionen i SMS-systemet. SMS-systemet vilar på en adaptiv lösning. Det innebär att samma mål gäller för samtliga aktörer, men att det är öppet för individuella lösningar som ger utrymme för de enskilda aktörernas förutsättningar. Blir rekommendationerna till sin form harmoniserande, faller hela SMS-systemet med stora anpassningskostnader som konsekvens för lösningar som inte motsvarar aktörens omständigheter

Transportstyrelsen föreslår en granskningsmekanism som gör det möjligt för medlemsstaterna att bedöma och kommentera GoA:s slutsatser innan de används av ERA. Harmoniserade lösningar ska dessutom anpassas till nationella driftsförhållanden och organisatoriska skillnader. Förslaget tillägg: *“Any recommendation from GoA must take into account the full context of railway operators.”*

Tekniska och organisatoriska krav för ISS (Artiklarna 4–6)

Införandet av Information Sharing System (ISS) måste föregås av en konsekvensbedömning och pilotfas som säkerställer att systemet fungerar tekniskt, organisatoriskt och ekonomiskt. ISS måste kunna integreras med befintliga nationella system för olycks- och tillbudsrapportering för att undvika dubbelarbete och onödiga kostnader.

Kostnadsfördelning för gränssnitt mot externa system måste också fördelas i de fall flera använder samma gränssnitt.

Självvärdering och säkerhetsprestanda (Artikel 7)

Transportstyrelsen ifrågasätter nyttan av kraven på självvärdering av säkerhetsprestanda. Bedömningen riskerar att bli subjektiv och administrativt betungande utan att bidra till verklig

säkerhetsförbättring. Man bör istället överväga att integrera självvärderingen i befintliga säkerhetsstyrningssystem (SMS) och anpassas efter organisationens storlek och risknivå. ERA bör i så fall utarbeta vägledning som säkerställer en proportionerlig tillämpning.

Rapporteringskrav och tidsfrister (Artiklarna 9–10)

De föreslagna tidsfristerna på 24 timmar för initial rapport och 72 timmar för uppdatering är orealistiska. Transportstyrelsen föreslår att tidsfristerna anges i arbetsdagar och att slutrapport lämnas inom sex månader. Rapporteringen bör initialt begränsas till allvarliga olyckor, medan övriga händelser redovisas i aggregerad form. Kravet på att endast var tionde plankorsningsolycka ska rapporteras (artikel 9.5) bör tas bort eller förtydligas.

NSA:s ansvar för datakvalitet (Artikel 12)

Ansvar för datakvalitet som tilldelas NSA respekterar inte roller och ansvar för aktörer i järnvägssystemet, varje aktör måste vara ansvarig för sin data. Det är högst oklart hur ett sådant arbete skulle genomföras praktiskt, och skulle kräva ett mycket omfattande arbete från NSA:s sida. Artikel 12 bör tas bort helt, eftersom den inte tillför något tydligt mervärde i förslaget.

Rättvis rapporteringskultur (Artikel 13)

Transportstyrelsen välkomnar att principen om en rättvis rapporteringskultur ("just culture") tydliggörs men anser att frågan bör hanteras inom CSM SMS i stället för i CSM ASLP. Att reglera samma princip i flera förordningar kan skapa otydlighet. Artikel 13 bör därför hänvisa till CSM SMS och dess bestämmelser om säkerhetskultur och icke-bestraffande rapportering.

Genomförande och övergångsbestämmelser (Artikel 20)

Kommissionen bör genomföra en fullständig kostnads-nyttoanalys innan förordningen antas för att säkerställa att nyttan står i rimlig proportion till resursåtgången. Implementeringen bör följas upp efter pilotfasen för att identifiera behov av justeringar innan reglerna blir bindande. Utvärderingen ska inkludera en analys av resurseffekter och datakvalitet i medlemsstat. Först därefter bör man föreslå en realistisk

tidplan: rapportering av allvarliga olyckor två år efter ikraftträdandet, övriga olyckor efter tre år och tillbud i aggregerad form efter fyra år.

Taxonomier och analysmetoder (Bilagor II–III)

Bilagorna är i nuvarande form för omfattande och svåra att tillämpa. De bör vara vägledande snarare än bindande. ERA bör ges mandat att ta fram kompletterande vägledningar och ange att alternativa metoder får användas.

Kravet på att ange latitud och longitud för olycksplatsen är inte anpassat till järnvägens system. I stället bör etablerade referenssystem såsom kilometermarkeringar, signalpunkter eller plankorsnings-ID användas.

Kraven på felträd och grindlogik bör ses som exempel, inte som obligatoriska metoder.

Samlad bedömning

Transportstyrelsen stödjer målet att öka lärandet och stärka säkerhetsstyrningen inom järnvägssektorn. Samtidigt bedöms CSM ASLP i sin nuvarande form vara för detaljerad och riskera att skapa en oproportionerligt stor administrativ belastning. För att regelverket ska bli ett effektivt verktyg för säkerhetsförbättring krävs ett starkare fokus på praktisk tillämpning, proportionalitet och resurseffektivitet.

Förordningen bör utvecklas stegvis och kompletteras med tydlig vägledning, tekniskt stöd och systematisk uppföljning, så att den bidrar till ett gemensamt och effektivt säkerhetsarbete i Europa utan att skapa onödig byråkrati.

Handlingslinje

- 3 **SE kan** framföra kommentarer i enlighet med bakgrundsbeskrivningen.
- 4 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen redogjorde för bakgrunden till förslaget och betonade vikten av att samla in händelsedata. De påminde om att ett nytt utkast skickats ut cirka en månad tidigare och att kommentarer har tagits

emot från tretton aktörer, främst med fokus på akten men inte på alla delar. De noterade också att det inkommit generella synpunkter på förslaget samt mer specifika kommentarer om artikel 2, där det finns vissa fel i definitionerna av "occurrences" och önskemål om att inkludera även järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, ECM, hamnmyndigheter och stationsförvaltare. Det uttrycktes också oro kring hur begreppen "säkerhetsnivå" och "säkerhetsprestanda" definieras.

Ordföranden konstaterade att inga kommentarer lämnats på artikel 1 och föreslog därför att omfattningen inte skulle diskuteras särskilt, såvida inte deltagarna uttryckligen önskade det.

En medlemsstat förklarade att de noggrant hade läst utkastet och skickat in skriftliga kommentarer, inte bara på artiklarna utan även på skälen. De framhöll att skälen är viktiga för tolkningen av kraven och att vissa påståenden där kräver ytterligare analys inom ramen för en konsekvensanalys, eftersom de styr hur förslaget uppfattas. De efterfrågade både en konsekvensanalys och en utvärdering efter genomförandet. Med hänvisning till artikel 1 uttryckte de oro kring både omfattningen och hur den progressiva implementeringen är tänkt att fungera. De erinrade om tidigare diskussioner om att börja med allvarliga olyckor och därefter utöka, men ansåg att detta inte framgår tydligt av texten.

En deltagare framhöll att de i princip stödjer en gemensam reglering för händelserapportering, särskilt för länder som i dag saknar välutvecklade system, men med vissa förbehåll. De hänvisade till skriftliga kommentarer på artiklarna 1, 2, 9 och 10 och bad om att dessa frågor skulle behandlas samlat. När det gäller "major incidents" beskrev de hur den nationella haverikommissionen (NIB) behöver få omedelbar information om allvarliga olyckor och tillbud för att kunna inleda utredning. De har idag ett välfungerande rapporteringssystem som skiljer mellan en omedelbar anmälan av händelsen (till polis, räddningstjänst m.m.) och den formella rapporteringen till NIB, som endast omfattar allvarliga olyckor. De uppfattade att denna omedelbara anmälan inte täcks av CSM ASLP och önskade i så fall ett klargörande i texten om att detta ligger utanför förordningens

tillämpningsområde. Om avsikten däremot är att reglera sådana anmälningar behövs en diskussion om tidsfrister.

En medlemsstat tog upp omfattningen och konstaterade att scopet har ändrats sedan tidigare versioner. Genom att nu omfatta både olyckor och tillbud riskerar systemet, enligt dem, att generera tiotusentals rapporter per medlemsstat. De ansåg att detta varken leder till bättre datakvalitet eller mer effektiva analyser utan framför allt till en kraftigt ökad administrativ börda och högre kostnader. De efterfrågade en uppdaterad kostnads-nyttoanalys.

En deltagare från industrin påpekade att termen “serious safety risk” i förslaget inte är konsekvent med EN 50126 och föreslog att den ersätts med “hazard” för att uppnå terminologisk harmonisering. En annan deltagare instämde i detta och hänvisade särskilt till punkt 10 i definitionerna.

Kommissionen betonade därefter att även om alla kommentarer inte visades på skärmen hade de tagits emot och beaktas. De förklarade att i den rättsliga texten föreslås att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare behandlas gemensamt som “railway operators” i stället för att skilja mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, och noterade samtidigt de framförda synpunkterna på definitionerna.

Med hänvisning till kommentarerna förklarade kommissionen att CSM ASLP bygger på driftskompatibilitets- och säkerhetsdirektiven och att avsikten inte är att hindra nationella lösningar för omedelbara anmälningar, utan att förordningen syftar till att reglera rapportering av allvarliga olyckor, olyckor och tillbud. De framhöll att många länder redan har transponerat bestämmelser om rapportering och att de inte ser att detta ändras av förslaget.

Kommissionen förtydligade att omfattningen i det nya förslaget har justerats och att en tidigare tröskel tagits bort. Motivet är bland annat att operatörer redan registrerar olyckor och tillbud i sina egna system och att avsikten är att använda dessa befintliga data, med hög grad av automatisering. Därför ansågs det inte att kostnaderna nödvändigtvis borde öka, även om scopet har ändrats, och påminde samtidigt om att flera aktörer efterfrågat att tillbud ska omfattas.

Kommissionen förtydligade att definitionerna i utkastet utgår från säkerhetsdirektivet och att det inte finns utrymme för motstridiga nationella definitioner om man på EU-nivå bestämmer ett visst scope. Däremot kan det förtydligas i akten att medlemsstaten kan ha kompletterande nationella bestämmelser om rapportering. Samtidigt noterades hur artikel 1 i säkerhetsdirektivet transponerats nationellt får konsekvenser för CSM ASLP:s tillämpningsområde.

Kommissionen gick därefter vidare till artikel 3. De beskrev att individuella järnvägsoperatörer enligt förslaget ska utvärderas av respektive nationell säkerhetsmyndighet (NSA) och att det finns en koppling mellan händelseövervakning och kvalitetssäkring enligt artikel 12 samt mellan händelseövervakning och operatörernas ansvar för säkerhet.

En medlemsstat uttryckte stöd för tanken på ett gemensamt system för att öka säkerheten inom unionen, men ansåg att det är oklart vilket ansvar ERA ges i förslaget. De framhöll att det är viktigt att få ett tydligt klagörande om huruvida ERA avser att övervaka enskilda operatörer i medlemsstat, och underströk att bedömning av enskilda operatörer är en uppgift för NSA, inte för ERA.

En medlemsstat lyfte liknande frågor - med hänvisning till artikel 3.2 frågade de vad de kvartalsvisa och årliga utvärderingarna innebär i praktiken och vilket ansvar ERA därigenom får. Vidare efterfrågade de klagöranden kring artikel 3.5 och vilken rättslig status ERAs utlåtanden får när de "implementeras" på unionsnivå, samt huruvida detta ska förstås som rekommendationer enligt artikel 11 i ERA-förordningen.

Kommissionen tackade för stödet till syftet med förslaget och försökte klargöra ERAs roll. De förklarade att tanken är att enskilda järnvägsoperatörer ska utvärderas av respektive NSA, men att detta är öppet för ytterligare diskussion. De betonade att projektet bygger på omfattande automatisering och att det analytiska arbetet i princip inte skiljer sig mellan att hantera data från en eller tusen operatörer. Skillnaden ligger snarare i hur informationen delas, vilket regleras genom åtkomsträttigheter. De framhöll att syftet är att kunna göra benchmarking och att det i dag är svårt att jämföra situationen i ett

land där det finns en dominerande operatör med andra länder. De underströk att ERA inte avser att frånta vare sig NSA eller operatörerna deras ansvar, utan att byrån ska tillhandahålla ett system för utvärdering och kunna identifiera utveckling på europeisk nivå. Data ska kunna aggregeras till nationella och europeiska analyser. I nuvarande förslag är tanken att operatörerna ska göra en självvärdering, rapportera volymer kvartalsvis och att dessa uppgifter i stor utsträckning ska behandlas automatiskt. På så sätt kan ERA exempelvis ta hänsyn till att ett visst antal händelser i ett litet företag inte är jämförbart med samma antal i ett stort företag. När det gäller artikel 3.5 förklarade de att formuleringen ska ses som att ERA ger ett utlåtande som är en rekommendation, inte ett bindande beslut, och att begreppet "implemented" kan förtydligas.

En sektorsorganisation hänvisade till artikel 3.5 och framhöll att när ERA tar fram harmoniserade lösningar måste man erkänna att viktig kontext på nationell nivå riskerar att gå förlorad. De menade att rekommendationer måste ta hänsyn till nationella förhållanden för att vara relevanta.

Kommissionen återkom kort till artikel 3.5 och förklarade att när ERA identifierar ett problem på unionsnivå är avsikten att hitta en lösning på samma nivå. De såg inte framför sig att ERA skulle rekommendera olika lösningar nationellt, utan menade att behovet av harmoniserade lösningar är en grundläggande utgångspunkt.

SE gav stöd till tidigare inlägg och framhöll att säkerhetsstyrningssystem (SMS) i dag är anpassade efter olika aktörers förutsättningar. Om en harmoniserad rekommendation i praktiken innebär samma lösning för alla operatörer oavsett kontext, riskerar detta att medföra stora kostnader och administrativa bördor som inte står i proportion till nyttan. SE menade att harmoniserade lösningar måste bygga på kostnads-nyttoanalyser, så att man identifierar lösningar som ger faktisk effekt och undviker att införa generella krav som blir kontraproduktiva.

En medlemsstat återkom till artikel 3.2 och konstaterade att det i aktuell medlemsstat kommer att finnas hundratals rapporter som ska

bearbetas. De ställde frågan vem som i praktiken ska analysera resultaten och vidta åtgärder?

En medlemsstat anslöt sig till SE:s resonemang och menade att det låter attraktivt med harmoniserade lösningar, men att harmoniserad rapportering inte automatiskt leder till harmoniserade åtgärder. Enligt dem kan olika nationella kontexter förutsätta olika typer av lösningar.

Ordföranden tackade för synpunkterna och noterade att de kommer att beaktas innan diskussionen gick vidare.

Kommissionen gick sedan över till artikel 4 om Information Sharing System (ISS). De förklarade att medlemsstaten enligt förslaget kan kräva att information matas in i nationella system antingen parallellt med eller i stället för direkt rapportering till ISS. Språkfrågan i ISS lyftes, liksom möjligheten att öppna gränssnittet även för andra aktörer såsom nationella haverikommissioner. De angav att realtids-synkronisering inte bedöms nödvändig utan att dagliga uppdateringar bör räcka. Frågor om kostnadsfördelning för integration mellan ERA, NSA och operatörer togs upp, liksom behovet av att tydliggöra kvalitetskontroller och spårbarhet av ändringar i system kopplade till ISS.

En medlemsstat uttryckte oförståelse för att NIB betraktas som "tredje part" och betonade att denna typ av aktörer måste kunna arbeta fullt ut med informationen. De efterfrågade klargöranden kring hur datakvalitet ska kontrolleras, hur ISS ska skyddas ur ett cybersäkerhetsperspektiv och hur delningsfunktioner ska fungera enligt relevanta bestämmelser.

En medlemsstat redogjorde för oro kring artikel 4 och underströk att medlemsstaten måste kunna kräva att rapportering först sker till nationella system, för att sedan vidarebefordras till ISS. Detta ansågs viktigt för att skydda redan gjorda investeringar i nationella lösningar. De efterfrågade också ett förtydligande av operatörernas ansvar för den information som delas via nationella system och ISS, samt att de även fortsättningsvis ska vara ansvariga för riktigheten i den information de lämnar.

En medlemsstat tog upp språkfrågan och betonade vikten av att rapportering i ISS kan ske på nationellt språk på ett sätt som är

begripligt för användarna, utan krav på andra språk. Detta sågs som en kritisk punkt.

Ordföranden noterade med en lättsam kommentar att de representanter från aktuell medlemsstat som deltagit hittills talar mycket god engelska.

En medlemsstat instämde i tidigare synpunkter och underströk att medlemsstaten måste kunna kräva nationell rapportering. De efterfrågade också en tydlig uppgift om när ISS förväntas vara i drift, eftersom detta inte kunde återfinnas i artikel 4 eller andra bestämmelser.

En medlemsstat lyfte att gränssnittet mot ISS kommer att innebära en betydande belastning för NSA och att detta måste tas i beaktande.

En sektorsorganisation påpekade att det i praktiken finns två vägar för rapportering till ISS – via nationella system eller direkt – och att det därmed finns en risk för dubbelrapportering. De efterfrågade lösningar för att undvika detta.

En annan sektorsorganisation konstaterade att det inte verkar enkelt att uppfylla konsultationskraven och framhöll att den tidigare kostnadsanalysen gjordes utifrån scopet i ERA:s rekommendation, vilket nu har förändrats. De efterfrågade därför en uppdaterad kostnads–nyttoanalys. Det betonades också att ISS-arkitekturen måste kunna samexistera med befintliga system och att det behövs lösningar som säkerställer "single reporting".

SE tog upp artikel 4.5 och ställde frågor om hur kostnaderna för gränssnitt ska fördelas när flera operatörer använder samma tekniska lösning, eftersom detta inte framgår av texten.

Ett land menade att det är svårt att bedöma förslaget när man inte vet hur ISS kommer att se ut i praktiken. De beskrev hur den nationella myndigheten i dag tar emot tusentals rapporter i ett nationellt system, vilket används som input för riskbaserad tillsyn och för att säkerställa bibehållen säkerhetsnivå. NSA kontrollerar och korrigerar datakvaliteten manuellt. De uttryckte oro för hur automatisk kvalitetskontroll i ISS ska hantera dubblerade rapporter, exempelvis när både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare rapporterar

samma händelse med olika beskrivningar och kategoriseringar, liksom hur felaktiga eller extrema värden ska hanteras. Med koppling till artikel 5 efterfrågades ett klargörande om dataöverföringen: om det kommer att ske en automatisk överföring av uppgifter från ISS till NSA och NIB, eller om dessa endast kan hämta ut information vid behov. Deltagaren betonade att medlemsstaten även framöver måste kunna kräva nationell rapportering och behålla kontrollen över datakvaliteten.

Kommissionen svarade att tidigare scope inte inkluderade olyckor och tillbud under en viss tröskel och uttryckte förvåning över förslag om att inte rapportera olyckor under en viss nivå, eftersom kommissionen utgår ifrån att operatörer redan registrerar alla olyckor i sina egna system. De ställde sig därför skeptiska till att införa en tröskel. När det gäller nationella system förklarade de att man är bekväm med att medlemsstaten kan kräva rapportering via nationella system, men att ERA ändå måste få tillgång till informationen. Avsikten är inte att skapa dubbelrapportering. Det klargjordes att alla aktörer utanför operatörerna, inklusive NIB, betraktas som tredje part med tillgång till data. Om NIB tillför data till ISS kan detta enligt dem exempelvis avse olyckor men inte tillbud. De framhöll att krav på cybersäkerhet gäller alla system. Istället för att använda SAIT (Safety Alerts IT Tool) finns nu ett övergripande krav kopplat till säkerhet. Det bekräftades att operatörer är ansvariga för de data de delar och inte får sina uppgifter ändrade av andra. Språkfrågan ansågs delvis redan behandlad i texten. Kommissionen preciserade också att ISS ska vara på plats två år efter ikraftträdandet och att det är upp till berörda parter att sinsemellan fördela kostnader när flera operatörer eller myndigheter använder samma system. De noterade vidare att fel i data som upptäcks i efterhand ska kunna flaggas och korrigeras.

En medlemsstat förklarade att de är beredda att vidarebefordra rapporter om tillbud från ett nationellt system till ISS, men vill att medlemsstater med fungerande nationella system själva ska kunna välja hur detta sker.

Kommissionen gick sedan vidare till artikel 7 om "alerts". De redovisade synpunkter som inkommit, bland annat att ERA saknas i texten, att begreppet "alert" behöver definieras tydligare, inklusive

eventuella tröskelvärden, att uttrycket “timely manner” uppfattas som vagt och antingen bör preciseras eller tas bort, samt att alerts riskerar att bli kostsamma för järnvägsaktörer om de inte används på ett effektivt sätt.

En sektorsorganisation påpekade att även om ansvaret ligger på aktörerna är det viktigt med någon form av mekanism för att snabbt kunna bedöma nyttan med olika alerts. Detta skulle bidra till att hålla kostnaderna på en rimlig nivå genom att undvika att aktörer tvingas hantera ett stort antal alerts utan tydlig prioritering.

Kommissionen framhöll att ansvaret för att uppmärksamma andra på säkerhetsbrister måste ligga kvar hos järnvägsaktörerna. De överväger att precisera vissa delar men vill i grunden lämna det till varje organisation som utfärdar en alert att bedöma innehåll och trösklar. Samtidigt betonades att alla som mottar en alert måste hantera den på ett strukturerat sätt. De förklarade att ERA inte har full insyn i varje operatörs kontext och därför inte kan göra den operativa riskbedömningen åt dem; detta ligger på respektive aktör som måste analysera och vid behov vidta åtgärder.

Efter en paus gick de vidare till artikel 9 om rapportering av olyckor. Kommissionen redovisade att det inkommit kommentarer om rapporteringströsklar, bland annat kopplade till “significant incidents” med skador över 5 000 euro. Tidsfristerna för rapportering bedömdes av flera aktörer som för korta. De hänvisade till önskemålet att ändra kravet på 24 timmar till 72 timmar för den första rapporten, 72 timmar till fem dagar för uppdateringar och att förlänga två månader för slutrapport till sex eller tolv månader. De beskrev också bestämmelsen om att endast var tionde plankorsningsolycka eller olycka där person skadas av fordon i rörelse ska rapporteras, samt konstaterade att rapporteringen på EU-nivå kommer ovanpå nationell och intern rapportering.

En medlemsstat uppmärksammade kommissionen på risken för “garbage in – garbage out” om tidsfristerna är för korta och ifrågasatte om det är realistiskt att NIB eller NSA ska kunna bidra med tillförlitliga data inom två månader, eftersom NIB har upp till ett år på

sig att färdigställa en olycksutredning. De varnade för att för låga trösklar och snäva tidsfrister riskerar att försämra datakvaliteten.

En annan medlemsstat instämde i behovet av justerade tidsfrister och upprepade frågetecken kring bestämmelsen om att rapportera endast var tionde plankorsningsolycka, som fortfarande inte uppfattades som motiverad.

Ett land höll med om att operatörer behöver mer än 24 timmar för att rapportera, men påpekade att den föreslagna tidsramen samtidigt är längre än vad NIB behöver för att få en första anmälan. De lyfte att artiklarna 9 och 10 använder både begreppen "rapportering" och "anmälan" utan att tydligt definiera skillnaden, vilket ansågs problematiskt.

En MS stöttade förslagen om att ändra tidsfristerna och framhöll särskilt svårigheten att uppfylla kraven vid helger och helgdagar.

En sektorsorganisation instämde i kritiken mot tidsfristerna och pekade på att de bör grundas på erfarenheter från MS. De varnade för att för snäva tidsramar riskerar att leda till bristfällig information och motverka syftet.

SE stödde tidigare talare och förklarade att vi inte heller förstår logiken bakom rapporteringsregeln för var tionde plankorsningsolyckor. SE välkomnade också förslag om ändrade tidsfrister eftersom detta kan möjliggöra rapportering med högre kvalitet.

En medlemsstat ställde sig bakom behovet av ändrade tidsfrister och föreslog att regeln om plankorsningsolyckor möjligen skulle kunna begränsas till allvarliga olyckor. De frågade också hur det är tänkt att ISS ska vara öppet för alla aktörer, inklusive visselblåsare, och hur detta förhåller sig till andra regelverk.

En sektorsorganisation tog upp både scope och tidsfrister. De konstaterade att kravet på rapportering av alla olyckor fortfarande innebär stora kostnadsökningar, särskilt eftersom slutrapporten enligt förslaget ska innehålla omfattande information om omständigheter, scenarier och riskkontrollåtgärder. De efterfrågade därför en kostnads-nyttoanalys som beaktar detta. När det gäller tidsfrister

påpekade de att hårda deadlines kan komma i konflikt med säkerhetskultur och just culture, eftersom det kan tvinga fram preliminär information som inte är kvalitetssäkrad. De betonade behovet av att kunna komplettera rapporter när ny information blir tillgänglig och efterfrågade en annan ansats för tidsfrister.

En medlemsstat hänvisade till tidigare skriftliga kommentarer om tröskelvärden för olyckor och betonade att problemet inte är brist på information, utan att rapporteringen i den form som föreslås innebär kostnadsökningar. De pekade på att det ofta krävs mer detaljerad information för en olycka än för ett tillbud.

Kommissionen återvände till definitionen av olycka i säkerhetsdirektivet och konstaterade att olyckor delas in i olika kategorier. De uttryckte tveksamhet till uppfattningen att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inte redan samlar in information om exempelvis kollisioner och urspårningar, och menade att det under en anläggnings livscykel borde röra sig om ett begränsat antal sådana händelser. De betonade också att de ändringar som refererats till är önskemål från aktörer, inte nödvändigtvis kommissionens slutliga position. När det gäller tidsfristen på 24 timmar underströk de att kravet syftar till att det ska rapporteras att en olycka eller ett tillbud inträffat, inte att en fullständig analys ska vara klar. De uttryckte förvåning över påståenden om att inga järnvägsföretag i Europa skulle klara detta och öppnade för att justera tidsfristen, exempelvis till 72 timmar eller längre, men återkom till att det handlar om att koppla samman befintliga system så att data kan flöda fritt. De noterade att det kan vara mer utmanande för små företag men ansåg att större aktörer borde kunna hantera kraven utan större problem. De underströk att intentionen är att haka på det arbete som redan görs, inte att skapa parallella processer.

En representant från ERA förklarade att bestämmelsen om att endast var tionde plankorsningsolycka ska rapporteras har sitt ursprung i den tidigare ERA-rekommendationen, där man förutsåg ett stort antal olyckor av samma typ. Syftet var att samla in tillräcklig information för lärande utan att skapa orimliga kostnader.

Kommissionen kommenterade också visselblåsning och noterade att detta hanteras genom annan överordnad lagstiftning, i kombination med principer om just culture.

Ett land klargjorde att poängen med kritiken inte var att 24 timmar är för kort tid för rapportering till ISS, utan att NIB måste få en första anmälan betydligt tidigare, vilket i dag sker genom andra kanaler. De konstaterade att ISS skulle kunna användas för en första kortfattad rapport även om all information inte är tillgänglig.

En medlemsstat invände mot bilden att det skulle finnas en ovilja att rapportera. De betonade att det självklart finns en vilja att rapportera, men att fokus i de första timmarna efter en olycka är att hantera själva händelsen, inte att fylla i formulär i ett IT-system. I dag sker den första rapporteringen ofta via telefon. De ifrågasatte därför vilken konkret nytta de föreslagna tidsfristerna i ISS skulle ge.

Ordföranden noterade att synpunkterna på tidsfrister och nytta tas på stort allvar. De framhöll två dimensioner: dels aktörernas kapacitet att hantera rapportering inom föreslagna tidsramar, dels frågan om vilken nytta rapporteringen faktiskt ger. Om syftet enbart blir att "kryssa i en ruta" i systemet är det inte meningsfullt, men ur perspektivet att snabbt kunna varna andra aktörer och förhindra nya olyckor är tidskritisk rapportering viktig. Ordföranden konstaterade att NIB inte kan inleda en utredning enbart på basis av information i ISS utan att det behövs andra kanaler, men lyfte samtidigt frågan om NIB bör ha tillgång till ISS för andra ändamål och avslutade med att kommissionen kommer att reflektera vidare över synpunkterna.

Kommissionen tillade att det också finns en dimension av vad som avses med "rapportering". Inom luftfarten lämnas ofta en första kortfattad information, som sedan kompletteras successivt. En liknande modell kan vara relevant här, där en första rapport anger vad man vet i nuläget och kompletteras när utredningen går vidare.

ERA gav ett exempel från ECM-området: om en ECM upptäcker en oväntad brist flaggas detta i SAIT, utan att NIB involveras. Historiskt har sådan information delats via fax för att varna andra järnvägsföretag att kontrollera sina flottor. Syftet är att uppfylla kravet

i säkerhetsdirektivet på att dela säkerhetsrelevant information mellan aktörer.

En medlemsstat påminde om att säkerhetsdirektivet redan innehåller bestämmelser om rapportering till NIB och att detta inte bör ske via ISS. De betonade att safety alerts är något de gärna tar emot, men inte nödvändigtvis via ISS. De beskrev hur rapportering till NIB i dag består av en första grundläggande information inom tre dagar, följt av en slutlig rapport inom ett år. De ansåg att det är viktigt att skilja mellan rapportering respektive anmälan till NIB och upprepade sin standpunkt om att de vill ha rapporter för varje plankorsningsolycka, liksom för andra relevanta kategorier som OSPA (Otillåten SignalPassage).

En medlemsstat pekade på två frågor. För det första handlar rapportering inom 24 timmar om att informationen ska föras från de som är närmast händelsen till den funktion inom företaget som ansvarar för rapporteringen i ISS. Detta tar tid och ska kvalitetssäkras. För det andra ska både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag rapportera, vilket ytterligare komplicerar processen. De underströk att det är särskilt viktigt att ha fullständig information om samtliga plankorsningsolyckor, eftersom dessa identifierats som ett särskilt problemområde i flera medlemsstater.

En deltagare föreslog att man går tillbaka till definitionerna i säkerhetsdirektivet och diskuterar vad som ryms i kategorin "other accidents". Enligt honom är utökningen av scopet i den delen för långtgående.

Kommissionen noterade frågan om vilka händelser som exakt omfattas av "other accidents" men såg ingen vinst i att fortsätta diskutera tidsfristerna ytterligare vid detta möte.

De gick därefter vidare till artikel 10 om tillbud. Det redovisades att det inkommit synpunkter om att tillbud enligt förslaget behandlas på samma sätt som olyckor, med samma informationskrav och tidsfrister, inklusive krav på slutrapport en månad efter händelsen. Flera aktörer hade ifrågasatt om detta verkligen tillför mervärde, särskilt med tanke på det stora antalet tillbud. Det nämndes önskemål om att justera tidsfrister till exempelvis fem arbetsdagar för första rapport och upp

till sex månader eller möjlighet till förlängning, samt att EU-rapporteringen kommer utöver nationell och intern rapportering.

En sektorsorganisation återkom till tillbudena och betonade att det inte går att säga att tillbud saknar värde, men att taxonomin i bilagorna innehåller ett mycket stort antal kategorier där många tillbud är av samma typ och orsak och ofta inte medför betydande risk. De konstaterade att detta kan ha ett visst värde för benchmarking, men att kostnaderna är betydande. De påminde om att avsikten med revideringen inte från början var så snäva tidsfrister och så omfattande rapporteringskrav.

Kommissionen svarade att tillbud sannolikt är den mest värdefulla informationskällan, eftersom de visar händelser som skulle kunna ha lett till en olycka men inte gjorde det. Detta ger viktiga lärdomar för att förebygga olyckor. De ansåg att sex månader är för lång tid för rapportering av tillbud och bedömde att åtta dagar borde vara tillräckligt för grundläggande uppgifter om tid och plats. Tanken är inte att kräva en fullständig utredningsrapport för varje tillbud. De framhöll att tillbud är centrala både för operatörer, som kan hitta rotorsaker internt, och för NSA och ERA, som kan identifiera mönster hos enskilda operatörer eller på europeisk nivå.

När diskussionen gick vidare till artikel 11 noterades det att det finns oro för dubbelrapportering till både NSA och ISS/ERA, att metoden för självvärdering uppfattas som för komplex, särskilt för mindre organisationer, samt frågor om kopplingen till One-Stop Shop (OSS) och hur information ska överföras till ISS. Flera aktörer ifrågasatte också värdet av kvartalsvis volymrapportering.

En medlemsstat framhöll att självvärdering kan vara ett användbart verktyg, men att det utan gemensamma kriterier har begränsat värde. De efterfrågade tydliga, gemensamma kriterier för att göra resultaten jämförbara.

Kommissionen förklarade att syftet inte är att duplicera rapportering och att den bästa lösningen vore att all rapportering sker till ISS, med NSA som användare av samma data. De var tveksamma till uppfattningen att metoden är för komplex, eftersom alla järnvägsoperatörer redan ska ha ett SMS baserat på PDCA-cykeln och

ständig förbättring. De ställde frågan om operatörer som inte klarar av denna typ av självvärdering verkligen är mogna för den typ av verksamhet de bedriver, men betonade att man är öppen för fortsatt diskussion.

Kommissionen gick därefter vidare till artikel 20 om genomförande. De beskrev att det i förslaget anges två år för alla aktörer att förbereda inför CSM ASLP och ISS. Ikraftträdandet är tänkt att fungera som en trigger för utvecklingen av ISS och inrättandet av Group of Analysts. De såg ingen anledning att senarelägga detta steg. Tanken är att bedömning av säkerhetsnivå, säkerhetsprestanda och rapportering av allvarliga olyckor ska påbörjas två år efter att ISS och anslutningar är på plats, rapportering av övriga olyckor ett år senare och rapportering av tillbud i aggregerad form efter ytterligare ett år.

En medlemsstat efterfrågade klarhet i tidplanen för att färdigställa själva akten.

Ordföranden förklarade att de skulle återkomma till detta under avslutningen av mötet.

En medlemsstat tog upp artikel 5 om åtkomsträttigheter och underströk att NSA måste ha samma behörighet till ISS som ERA när det gäller operatörer i den egna medlemsstaten.

En medlemsstat hänvisade till artikel 20 och tolkade texten som att de föreslagna tidsangivelserna efter tre respektive fyra år bara är meningsfulla om ISS är fullt operativt. De föreslog därför att tidsplanen kopplas tydligare till när ISS verkligen fungerar i praktiken, snarare än till fasta årtal. Med hänvisning till artikel 12 menade de att ansvaret för datakvalitet inte är korrekt placerat på NSA, utan måste ligga på de aktörer som rapporterar. NSA kan övervaka att det finns processer för korrekt rapportering, men bör inte hållas ansvarig för innehållet.

SE instämde i synpunkterna om artikel 12 och ifrågasatte hur bestämmelsen ska kunna genomföras i praktiken. SE menade att det skulle innebära ett omfattande arbete för NSA och att detta inte är en uppgift som bör ligga på NSA. SE föreslog därför att artikel 12 tas bort eftersom den inte tillför något tydligt mervärde.

En annan medlemsstat stödde både tidigare talare och SE i kritiken mot artikel 12 och lyfte dessutom artikel 15 om Group of Analysts. De påminde om att det redan finns JNS-processer och att man nu föreslår en mer generell grupp med mandat att ta fram rekommendationer. Det är enligt dem viktigt att förstå hur dessa processer ska samexistera eller om de riskerar att överlappa. Att analysera data och sedan agera på den är olika saker, och det måste vara tydligt hur CSM ASLP ska fungera som ett verktyg i detta sammanhang.

En medlemsstat instämde i tidigare talaresh synpunkter om artikel 12 och NSA:s roll för datakvalitet samt den senare medlemsstaten mer övergripande resonemang. De konstaterade att de i hög grad förlitar sig på data från olyckor och tillbud i andra länder och därför är beroende av att resurser används effektivt och inte duplicerar arbete som redan utförs inom andra CSM:er. Det är viktigt att definiera vilken roll som är överordnad och hur de nya processerna kan komplettera, snarare än duplicera, befintliga mekanismer.

En medlemsstat uttryckte stöd för kommentarerna om artikel 12 och frågade om kommissionen avser att ge skriftliga svar på de kommentarer som skickats in.

En sektorsorganisation pekade på två risker kopplade till artikel 20. För det första att utvecklingen av ISS kan dra ut på tiden, vilket skulle skapa stora problem om kraven i förordningen träder i kraft innan systemet fungerar i praktiken. För det andra att det ännu inte finns någon praktisk demonstration av ISS. De ansåg att fasta datum som bygger på antagandet att allt går enligt plan är otillräckligt i ett så omfattande systemskifte och rekommenderade starkt att genomförandet utformas stegvis med utvärderingar innan nästa fas påbörjas.

En sektorsorganisation tog upp artikel 16.3 och menade att den nuvarande formuleringen ger för stort tolkningsutrymme, särskilt kring kravet på att risker ska vara "lätta att förutse". Detta ansågs gå emot syftet med artikeln, och de efterfrågade en mer objektiv och tydlig skrivning.

En företrädare för industrin välkomnade besked om hur deras synpunkter kommer att hanteras och tog upp artikel 5 om

åtkomsträttigheter. De efterfrågade mer information om vilken data olika aktörer ska ha tillgång till och vilka processer som ska finnas för att korrigera felaktiga uppgifter.

SE återkom till artikel 15 om Group of Analysts och menade att det är oklart vilka kompetenskrav som ska ställas på experterna i gruppen. Det framhölls att GoA kommer att ha en mycket viktig roll och stor påverkan på järnvägssystemet, och att de aktörer som påverkas av rekommendationerna bör involveras i urvalsprocessen för att ge gruppen legitimitet. SE tog även upp artikel 16.4 och ansåg att bestämmelsen om just culture är felplacerad. Just culture bör snarare regleras i CSM SMS och arbetas in i säkerhetsstyrningssystemen som en del av säkerhetskulturen.

Kommissionen kommenterade avslutningsvis artikel 12 och underströk att avsikten inte har varit att NSA ska kontrollera all data i ISS. De öppnade för att formulera om artikeln eller ta bort den helt. Samtidigt påpekades att frånvaron av tydliga tidsfrister kan skapa oklarheter, vilket också måste hanteras.

3 AOB and conclusions of the meeting

Dokument

- *Ingen documentation*

Bakgrund

Sammanfattning av utfallet från diskussionerna vid mötet.

Handlingslinje

- 5 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Ordföranden avrundade mötet med att beskriva nästa steg. Förslaget befinner sig fortfarande i ett tidigt skede, och kommissionen behöver färdigställa ett uppdaterat utkast som därefter ska skickas på offentlig konsultation innan det åter kommer till expertgruppen. Enligt ordföranden är det inte praktiskt möjligt att besvara alla enskilda kommentarer direkt i mötet, men synpunkterna på bland annat

anmälningar, alerts, tidsfrister och NSA:s roll kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. De uppmanade deltagarna att skicka in eventuella ytterligare kommentarer inom två veckor (27 november). Planen är att återkomma med en mer stabil version till ett nytt expertgruppsmöte i anslutning till RISC i februari, där förslaget kan diskuteras vidare.