

Datum

2026-03-04

Dnr/Beteckning

TSJ 2026-225

Handläggare

Robert Hellström, 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, 38th meeting

Tid/Plats:

25 februari kl. 9:30-13:30

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,
Transportstyrelsens inriktning inför mötet samt mötesanteckningar.

1 Introduction - Objectives of the meeting

Dokument

- *EG 38 agenda - 25 February 2026 - CSM ASLP*



Handlingslinje

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

Vad hände

Ordförande öppnade mötet och hälsade deltagarna välkomna. Mötet
hölls på engelska utan tolkning

Ordförande konstaterade att dagordningen endast innehöll en sakfråga,
nämligen diskussionen om kommissionens utkast till förslag om CSM
ASLP. Det fanns inga övriga frågor anmälda.

Ordförande erinrade om att diskussionerna hade inletts under föregående möte och att förslaget fortfarande är ett utkast som ännu inte formellt har godkänts av kommissionen. Bakgrunden är att expertgruppen vid tidigare diskussioner hade efterfrågat mer tid för att lämna synpunkter och arbeta vidare med texten för att uppnå ett så välavvägt kommissionsförslag som möjligt. Detta arbete har nu genomförts.

2 Presentation and discussion of CSM ASLP

Dokument

- *CSM ASLP - Act - EG - ALPHA - v2*
- *CSM ASLP - Annexes - EG – ALPHA*
- *CSM ASLP EG 38 - Feb2026*
- *CSM ASLP SE Comments 260219*



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 rapporteringstväg, 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.

Versionen (EG-ALPHA) som presenterades i oktober 2025 innebar flera förändringar jämfört med ERA:s rekommendation. Förslaget var då omstrukturerat, 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, och om att Group of Analysts ska kunna rekommendera harmoniserade lösningar på unionsnivå.

Inför aktuellt möte har kommissionen publicerat ett uppdaterat utkast utifrån kommentarer vid expertgruppsmötet den 13 november 2025. Ett fåtal ändringar har genomförts i akten, bilagan är oförändrad. Huvuddelen av Transportstyrelsens tidigare kommentarer på förslaget kvarstår därför.

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

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.

Överväganden vid utformningen av harmoniserade lösningar (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. Såsom förslaget är 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.

Det finns ingen information om språkmodellen för ISS. Den bör göras tillgänglig på alla EU-språk och innehålla information på alla EU-språk, vilket också är det enda möjliga sättet att möjliggöra integration med befintliga rapporteringssystem. Användningen av ett främmande språk kommer att medföra risker för missförstånd, särskilt där nyanser har en avgörande betydelse. Detta kräver en lösning som omfattar hela EU-språk.

Kostnadsfördelning för gränssnitt mot externa system måste också fördelas i de fall flera använder samma gränssnitt. Frågan hur kostnadsfördelningen ska göras på ett rättvist och lämpligt sätt kan inte vara ett ansvar enbart för de aktörer som blir rapporteringsskyldiga.

Rapporteringskrav och tidsfrister (Artiklarna 9–10)

De föreslagna tidsfristerna bedöms som orealistiska. I detta förslag har vissa justeringar av fristerna gjorts. Tidigare frist på 24 timmar för initial rapport har justerats till 72 timmar och tidigare frist för uppdatering på 72 timmar har justerats till fem arbetsdagar. Även tidsfristen för slutrapporten har förlängts i nuvarande förslag; från två till fyra månader. Som tidigare föreslår Transportstyrelsen att slutrapport ska lämnas inom sex månader. Rapporteringen bör initialt begränsas till allvarliga olyckor, medan övriga händelser redovisas i aggregerad form. Transportstyrelsen efterlyser klargörande från kommissionen vad kraven på korta rapporteringstider ska syfta till, det är svårt att se att säkerheten kommer att gagnas som en konsekvens av snabb inrapportering.

Rapportering av incidenter (Artiklarna 1(2) och 10)

Inkluderingen av incidenter till rapporteringsskyldigheten kommer att öka antalet rapporter kraftigt. Även om operatörerna redan samlar in information och hanterar incidenter kan detta krav enligt CSM ASLP innebära ytterligare börda och kostnader. Att utvidga

tillämpningsområdet till att även omfatta incidenter behöver därför stödjas av en kostnads-nyttoanalys.

Om incidenter måste omfattas av tillämpningsområdet kan man överväga att begränsa kravet på att rapportera incidenter av en viss allvarlighetsgrad (trots den potentiella nackdelen med att införa ytterligare en kategori av händelser).

Självbedömning (Artikel 11)

Självbedömningskraven i bilaga III är alltför detaljerade och administrativt betungande för många aktörer att anpassa sig till i ett enda steg. Kraven bör inledningsvis begränsas till en mer ändamålsenlig rapporteringsnivå och kompletteras med en gradvis utökning av rapporterings- och självbedömningsparametrar. I grunden föreslås en mer behovsanpassad och mindre komplex konstruktion av självbedömningen, kombinerad med ett stegvis införande av efterlevnadskraven.

De skyldigheter som införs genom artikel 11 överlappar också i betydande utsträckning med de krav som redan följer av CSM MON (EU) 1078/2012. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är redan skyldiga att övervaka effektiviteten i sina riskkontrollåtgärder och säkerställa att deras säkerhetsstyrningssystem fungerar korrekt genom en riskbaserad och kontinuerlig förbättringsprocess.

Införandet av en ytterligare strukturerad mekanism för självbedömning och rapportering på unionsnivå riskerar därför att skapa parallella regelkrav. Utan ett tydligt klargörande av förhållandet till befintlig lagstiftning kan artikel 11 leda till dubbelreglering och ökad administrativ börda, snarare än att tillföra ett påtagligt mervärde för säkerheten.

Samtidigt som det finns ett värde av att samla in data om omfattningen av trafiken för analys så bedömer vi att kravet på kvartalsvis rapportering inte står i proportion till detta värde. Som ett resultat riskerar kvartalsvis rapportering att innebära en onödig administrativ börda för både operatörer och myndigheter, utan att generera en motsvarande förbättring av säkerhetsbedömningens kvalitet eller

användbarhet. Årlig rapportering skulle vara tillräcklig för att uppnå de angivna målen.

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.

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.

Tabellerna som beskriver metoden för mognadsnivåer i bilaga III för säkerhetsprestanda innehåller två referenser som är oklara (se kursiverad text): Tabell 9 – Beskrivning av mognadsnivå 2 under Referenselement för bevis för nivå 2 punkt (i)... *del 1 och del 2 av den tillämpliga datamängden i avsnitt 2.2 i bilaga B – Del B...* Och tabell 10 – Beskrivning av mognadsnivå 3 under Referenselement för bevis för

nivå 3 punkt (e)... *delarna 1, 2 och 3 av den tillämpliga datamängden i avsnitt 2.2 i bilaga B – Del B*. Transportstyrelsen önskar förtydligande av vad denna text hänvisar till, eftersom det inte går att hitta den refererade bilagan B i dokumentet.

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 fokus på att nå en effektiv användarvänlig reglering och därmed tillämpning, proportionalitet och resurseffektivitet.

Förordningen bör genomföras 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 inledde med att presentationen skulle vara kort för att lämna gott om tid för diskussion om förslaget och inkomna synpunkter. Fokus låg på vilka ändringar som redan hade införts i texten efter föregående möte och deltagarnas kommentarer, se presentation.

Kommissionen redogjorde för att det hade kommit synpunkter på definitionerna, både praktiska och mer principiella. Kommissionen lyfte särskilt att definitionen av "significant accident" hade återinförts i linje med bilagan till säkerhetsdirektivet, och att detta krävde att definitionen också togs in i förslaget. Kommissionen nämnde även att skrivningar kopplade till "hazard" hade justerats i artikeln om larm, och

att definitionen "serious safety risks" hade tagits bort eftersom det inte användes i texten. Kommissionen angav vidare att ett uttryck i säkerhetsnivåsammanhang hade ändrats från "observed" till "reported".

Kommissionen gick igenom logiken i att använda flera olycksbegrepp och beskrev den hierarki som normalt förstås i språkbruket, där "accident" är den breda kategorin och där "significant accident" och "serious accident" är underkategorier. Samtidigt betonade kommissionen att texten avsiktligt hade gjorts detaljerad för att minimera risken för framtida tolkningstvister mellan språkversioner och nationella tillämpningar. Kommissionen pekade på att definitionerna för "significant accident" och "serious accident" innehåller tröskelvärden, bland annat för personskador, skadekostnader och trafikstörningar, och att dessa därför behöver återges tydligt.

Kommissionen redogjorde därefter för ändringar kopplade till informationsdelningssystemet ISS och tidsfrister för införandet. Kommissionen angav att det hade lagts in en tidsfrist (sex månader efter ikraftträdande) för registrering av användare som deltar i införandet av systemet. Samma tidsfrist gäller för att begära maskin-till-maskin-kommunikation. Kommissionen angav även att det hade lagts in en tidsfrist (tolv månader) för anpassning av taxonomin i befintliga system till CSM ASLP. Kommissionen nämnde dessutom att en skältext hade ändrats för att tydliggöra att data ska vara tillgängliga för NSA:er för deras egna ändamål och användningar.

Kommissionen beskrev vidare ändringar i artikeln om larm ("alerts"). Kommissionen angav att ERA fått ett nytt krav och en tidsfrist (tolv månader) att publicera vägledning om genomförandet av artikel 7, inklusive relevanta kriterier att beakta innan ett larm utfärdas.

Kommissionen gick sedan över till olycksrapportering och tidsfrister enligt artiklarna om rapportering. Kommissionen angav att scenariorapportering endast krävs för "serious accident" och "significant accident", inte för alla olyckor. Tidsfrister för initial rapportering har förlängts från 24 timmar till 72 timmar, komplett rapport från 72 timmar till fem arbetsdagar, och slutrapport från två

månader till fyra månader. Kommissionen angav också att ett stycke om "var tionde förekomst" hade tagits bort, liksom ett stycke om individuell rapportering från anställda, samt att tidsfristen i den artikel som avser incidenter hade ändrats till tio arbetsdagar.

Kommissionen behandlade därefter självbedömning och angav att kraven inte var avsedda att duplicera befintliga krav. Kommissionen framhöll att den årliga säkerhetsrapporten skulle kunna matas med uppgifter från ISS och därmed förenkla framtagandet av den årliga rapporteringen. Kvartalsvis rapportering bedöms nödvändig för att kunna upptäcka säsongeffekter på järnvägssäkerheten och att ERA tillsammans med aktörer ska undersöka om sådan rapportering kan baseras på data som redan finns i telematiksystem.

Kommissionen tog upp Group of Analysts (GoA) och angav att en skälstext hade ändrats för att tydliggöra att gruppen inrättas enligt ERA-förordningen och därmed regleras av byråns regler för arbetsgrupper. Kommissionen nämnde även skyddet av informationskällan och angav att de fått kommentarer om att artikel 16(4) om säkerhetskultur borde flyttas till CSM SMS, samt att ett stycke hade setts över eftersom anställda inte skulle rapportera inom ramen för detta regelverk.

Kommissionen avslutade presentationen med att återknyta till att ytterligare bestämmelser hade lagts in om utveckling och drift av ISS, kopplat till registrering av användare, maskin-till-maskin-kommunikation och anpassning av taxonomi.

Generella kommentarer

Ordföranden föreslog inledningsvis en runda med generella kommentarer men konstaterade att flera redan ville gå in i sakfrågorna. För att undvika dubbel diskussion föreslog ordföranden därför att genomgången skulle ske artikel för artikel.

En MS begärde ordet och tog upp tre övergripande frågor. För det första efterfrågades en preliminär tidplan för antagandet av CSM ASLP. För det andra önskade MS få skriftlig återkoppling på sina tidigare synpunkter, särskilt varför vissa förslag inte hade accepterats. För det

tredje frågade MS om konsekvensanalysen skulle uppdateras, eftersom den befintliga analysen avsåg en tidigare version av förslaget.

Ordföranden svarade att en uppdaterad konsekvensanalys är under arbete. Kommissionen avser att lämna en sammanställd och syntetiserad återkoppling på inkomna synpunkter, men inte en detaljerad punkt-för-punkt-genomgång i detta skede, eftersom förslaget ännu inte är formellt antaget av kommissionen. Efter detta möte är avsikten att slutföra interna processer och därefter lägga fram ett formellt förslag som också kommer att bli föremål för extern konsultation. Ambitionen är att hålla ett nytt expertgruppsmöte den 25 eller 26 juni, i anslutning till RISC, men någon exakt tidplan kunde inte ges eftersom processen både behöver avslutas och samtidigt förankras brett.

En MS uttryckte därefter en generell oro för att CSM ASLP innebär avsevärt ökade administrativa krav för operatörerna, bland annat genom omedelbar rapportering och nya krav på självbedömning. MS menade att detta riskerar att leda till ökade kostnader utan att det är tydligt att mer frekvent eller omedelbar rapportering ger ett reellt säkerhetsmervärde. MS framhöll också att många operatörer redan har utmaningar med exempelvis grundorsaksanalyser.

SE betonade att vi stödjer åtgärder som stärker säkerheten men att förslaget väcker flera principiella frågor. SE ifrågasatte om artikel 12 ryms inom ramen för en delegerad akt, eftersom den enligt SE förefaller införa ett nytt ansvar för nationella säkerhetsmyndigheter och därmed går utöver vad som kan anses vara en icke-väsentlig del av lagstiftningen. SE framhöll att delegerade akter ska avse administrativa eller tekniska preciseringar, inte nya ansvarsområden, och meddelade att frågan kommer att analyseras vidare. SE uttryckte även oro över att tillämpningsområdet breddats genom att incidenter inkluderats, vilket enligt SE kan få betydande konsekvenser för resursåtgång och där motivet inte framstår som tillräckligt tydligt.

Ordföranden svarade att frågorna kan tas upp mer i detalj vid genomgången av respektive artikel och underströk att förslaget redan har granskats och godkänts av kommissionens rättstjänst, som bedömt att det ligger inom ramen för en delegerad akt.

SE replikerade att även medlemsstaterna gör egna rättsliga bedömningar och att detta är en principiell fråga om EU:s rättsordning. SE efterfrågade att få ta del av rättstjänstens argumentation.

Ordföranden avslutade denna del av diskussionen och gick vidare till artikel 1.

Artikel 1

En MS tog då upp att det saknas en definition av "safety alert" i artikel 1.2 och efterfrågade en förklaring eller komplettering.

En MS tog därefter upp behovet av förtydliganden i artikel 1. De ansåg att begreppet "other relevant information" i artikel 1.2 behöver klargöras. Vidare efterfrågades en tydligare definition av "authorities" i artikel 1.3, eftersom myndigheter enligt säkerhetsdirektivet normalt inte har en skyldighet att skicka information. De ville därför veta vilka myndigheter som avses i denna rättsakt. De frågade även vilken typ av ansvar (civilrättsligt, straffrättsligt eller administrativt) som avses i bestämmelsen om ansvar, eftersom olika ansvarstyper får olika konsekvenser.

En annan MS instämde i frågan om "authorities" och tog även upp att det i artikel 1.2 a) anges både "accidents" och "serious accidents". Enligt MS är "serious accidents" redan en underkategori av "accidents", och det borde därför räcka att använda det övergripande begreppet.

Ytterligare en MS uttryckte förvirring över hur begreppen "accident", "significant accident" och "serious accident" används i texten. MS hänvisade till den tidigare presentationen där det beskrevs att "accident" är den breda kategorin, inom vilken "significant accident" ingår, och där "serious accident" i sin tur är en underkategori. MS ansåg att texten måste vara konsekvent i sin begreppsanvändning. I artikel 1 anges exempelvis att information ska samlas in och delas om "accident" och "serious accident", vilket enligt MS är onödigt dubblerande. MS hänvisade även till artikel 9, där "serious accident" nämns utan att särskilda bestämmelser kopplas till begreppet, medan särskilda krav anges för "significant accident", som redan omfattar "serious accident". MS uppgav att de hade lämnat skriftliga synpunkter och ville få

bekräftat att de mottagits, samt underströk att texten behöver bli mer koherent i användningen av de tre begreppen.

Ordföranden bekräftade att synpunkterna mottagits och instämde i att konsekvens och samstämmighet i begreppsanvändningen är viktigt.

En deltagare tackade för den nya versionen och noterade att vissa tidigare synpunkter beaktats, medan andra inte kommenterats. MS bekräftade att nya skriftliga synpunkter hade skickats in och önskade bekräftelse på mottagandet. De lyfte en generell oro kring hantering av datakvalitet och vad som kan krävas i nationella regler utöver CSM ASLP.

När det gäller artikel 1 framhöll MS att de uppfattar att rättsakten inte är avsedd att reglera omedelbara anmälningar till nationella utredningsorgan (NIB), utan att detta ska regleras nationellt. De ansåg att detta bör framgå uttryckligen i rättsakten för att tydliggöra vad som ligger kvar inom medlemsstaternas kompetens. De påpekade att det annars finns risk för sammanblandning mellan rapportering enligt CSM ASLP och nationella krav på omedelbar anmälning, särskilt eftersom texten använder både "reports" och "notifications". De föreslog därför en ändring i artikel 1, alternativt ett förtydligande i preambeln.

SE instämde kort i de tidigare synpunkterna om behovet av konsekvent användning av begreppen "accident", "significant accident" och "serious accident".

Kommissionen svarade att de förstår argumentet om att använda enbart "accidents", men pekade på risken att olika nationella språkversioner och införlivanden av säkerhetsdirektivet kan leda till att vissa händelser i framtiden hävdas falla utanför tillämpningsområdet om endast det övergripande begreppet används. Kommissionen betonade att säkerhetsdirektivet inte uttryckligen fastslår den hierarkiska struktur som språkligt kan uppfattas som självklar. Vidare är "significant accident" inte en definition i direktivets definitionsdel utan i en bilaga, vilket gör systematiken mer komplex. Kommissionen var öppen för att se över begreppsanvändningen men varnade för framtida tolkningsrisker.

När det gäller "safety alerts" uppgav kommissionen att fokus i artikel 1 främst har legat på händelserapportering, men att det är möjligt att

överväga att uttryckligen lägga till begreppet. Beträffande "authorities" förklarade kommissionen att avsikten är att täcka de myndigheter som är relevanta inom järnvägslagstiftningen, såsom nationella säkerhetsmyndigheter, myndigheter för transport av farligt gods och utredningsorgan. Det är inte fråga om åklagare eller polis. Kommissionen var beredd att förtydliga detta.

När det gäller ansvarsfördelningen klargjorde kommissionen att syftet är att säkerställa att en aktör inte hamnar i en sämre situation genom att rapportera än genom att underlåta att rapportera. Bestämmelsen avser inte att befria någon från straffrättsligt ansvar eller från nationella säkerhetsmyndigheters tillsyns- och sanktionsbefogenheter. Snarare handlar det om att säkerställa att bristande rapportering i sig kan bli föremål för sanktion, parallellt med eventuella överträdelser i sak. Kommissionen betonade att detta inte är en ny uppgift för nationella säkerhetsmyndigheter, utan en del av deras ordinarie tillsyn.

När det gäller anmälan till utredningsorgan underströks att CSM ASLP inte påverkar skyldigheterna enligt säkerhetsdirektivet och inte är avsedd att reglera nationella regler om omedelbar anmälan.

Artikel 2

En MS efterfrågade förtydliganden i definitionen av "occurrence" i artikel 2.6 och ansåg att säkerhetsrelevanta händelser utöver olyckor, tillbud och allvariga olyckor bör omfattas. Det föreslogs även att hamnar och stationsförvaltare uttryckligen bör beaktas i definitionen av "regular operation", eftersom dessa i vissa fall fungerar som infrastrukturförvaltare eller har gränssnitt mot järnvägsnätet.

Kommissionen svarade att hamnar som fungerar som infrastrukturförvaltare redan omfattas, men efterfrågade ytterligare förklaring till varför de annars bör inkluderas. Det förklarades då att hamnar i vissa fall har driftsfunktioner kopplade till nätet och därmed kan beröras av rapporteringsskyldigheter, samt att stationsförvaltare ibland inte är infrastrukturförvaltare men ändå har funktioner som är relevanta i detta sammanhang.

En MS återkom till frågan om "safety alerts" och föreslog att begreppet bör definieras i artikel 2, i linje med tidigare synpunkter på artikel 1.

Det påpekades även att texten hänvisar till både authorisation och safety certificate, men att endast ett av dem anges som giltigt. Uppfattningen var att båda bör vara giltiga. Slutligen föreslogs att hänvisningen till "risk control measures" bör ersättas med "safety risks", eftersom fokus bör ligga på hantering av säkerhetsrisker.

En MS tog upp kopplingen till säkerhetsdirektivets artikel 20. Där framgår att det nationella utredningsorganet kan utreda även sådana olyckor och tillbud som under andra omständigheter kunde ha lett till en allvarlig olycka. Det framhölls att en effektiv utredning av sådana tillbud förutsätter omedelbar anmälan. Enligt deras uppfattning reglerar CSM ASLP inte denna typ av tillbud som en särskild kategori, vilket innebär att det inte går att identifiera vilka rapporterade tillbud som potentiellt kunde ha lett till en allvarlig olycka. Därmed säkerställs inte att utredningsorganet får den information som behövs enligt artikel 20. Detta kan lösas nationellt, men det ifrågasattes om det är den bästa lösningen. Informationen ansågs även viktig för nationella säkerhetsmyndigheters planering av tillsyn, så att fokus kan läggas på de mest riskfyllda händelserna.

En deltagare instämde i behovet av tydlighet kring begreppen "accident", "significant accident" och "serious accident" och bekräftade att dessa bör förstås som underkategorier till "accident". Vidare ifrågasattes definitionen av "occurrence". Som den nu är utformad definieras "occurrence" genom en uppräkningslista av olika typer av olyckor och tillbud. Det föreslogs att begreppet i stället inte definieras särskilt, utan används som ett allmänt uttryck för händelse, och att respektive artikel i stället anger vilka typer av olyckor eller tillbud som avses. Det påpekades att det annars uppstår motsägelser, exempelvis i artiklarna 9 och 10 där "occurrence" används i en snävare betydelse än i definitionen.

Kommissionen svarade att säkerhetsdirektivet inte ger ett tydligt stöd i fråga om utredningsorganens befogenheter att utreda tillbud, och att CSM ASLP inte är avsedd att reglera kommunikationen med utredningsorganen. Det betonades att rättsakten inte ska påverka skyldigheter enligt säkerhetsdirektivet, och att eventuella konflikter kommer att uppmärksammas i den rättsliga granskningen. Syftet med CSM ASLP är att säkerställa rapportering av alla tillbud, inte endast

sådana som potentiellt kunde ha lett till en allvarlig olycka.

Kommissionen framhöll att utredningsorganens roll är separat och att deras uppgifter inte omfattas av denna rättsakt.

När det gäller "occurrence" medgavs att begreppet är problematiskt, särskilt eftersom det inte är definierat i säkerhetsdirektivet. Avsikten har varit att använda det som ett samlande begrepp för säkerhetsrelevanta händelser såsom olyckor och tillbud. Kommissionen var öppen för att se över användningen i artiklarna 9 och 10 och eventuellt ersätta det med mer precisa hänvisningar till "accident", "significant accident" eller "serious accident", beroende på vad som slutligen beslutas. Samtidigt ansågs begreppet ha ett praktiskt värde som övergripande samlingsbegrepp i vissa delar av texten.

Det konstaterades även att om aktörer såsom stationsförvaltare, hamnar eller ECM ska omfattas, behöver det övervägas hur dessa ska inordnas i systemet och vilka skyldigheter som i så fall ska gälla.

Artikel 3

En MS tog upp ERA:s uppgifter i artikel 3. Det ifrågasattes hur de föreslagna aktiviteterna konkret ska bidra till ett säkrare och mer effektivt järnvägssystem. Det uttrycktes oro för om ERA har tillräckliga resurser för att fullgöra uppgifterna. Särskilt i artikel 3.4 noterades att om "occurrence" omfattar samtliga olyckor och tillbud kan det röra sig om mycket stora mängder data. Det efterfrågades därför en prioritering eller urvalsmekanism och ett förtydligande av hur en sådan i så fall ska göras.

En MS tog upp artikel 3.5 och efterfrågade ett förtydligande av vad som avses med "relevant railway actors". Vidare föreslogs att tidsfristerna för kvartalsrapporter och årsrapporter bör samordnas, för att underlätta sammanställning och presentation av rapporter.

SE tog upp artikel 3.5 och utvecklingen av harmoniserade rekommendationer. Det framhölls att SMS-systemet bygger på en målstyrd och riskbaserad modell där samma mål gäller för alla aktörer, men där lösningarna anpassas efter respektive aktörs förutsättningar. Formuleringen om "recommended harmonized solutions" uppfattas som potentiellt problematisk, eftersom den kan tolkas som att

lösningarna ska vara harmoniserade i sig och därmed riskera att förskjuta systemet mot en mer regelbaserad modell. SE föreslog att det i artikel 3.5 bör tydliggöras att rekommendationer GoA eller ERA måste beakta kontexten för järnvägsföretagen, för att säkerställa att den riskbaserade SMS-ansatsen upprätthålls.

En MS uttryckte osäkerhet kring artikel 3.1, där ERA ska uppskatta och bedöma säkerhetsnivå och säkerhetsprestanda för individuella järnvägsföretag. Det efterfrågades ett klargörande om avsikten är att ERA ska bedöma varje enskilt företag i Europa, och hur detta i så fall harmoniserar med uppdraget att bedöma den generella säkerhetsnivån.

En deltagare tog upp artikel 3.5 ur ett internationellt perspektiv. Det påpekades att fordonsrelaterade regler i dag är harmoniserade mellan EU och OTIF genom TSD, UTP och ECM-regelverket. Frågan ställdes om rekommenderade harmoniserade lösningar från GoA skulle kunna utvecklas till ett ytterligare lager, placerat mellan TSD och ECM-regelverket, vilket bör undvikas.

En MS instämde i SE:s synpunkt och föreslog ett tillägg i artikel 3.5 om att rekommenderade harmoniserade lösningar ska beakta de olika kontexter inom vilka järnvägsföretag bedriver verksamhet.

Kommissionen svarade att ERA:s rekommendationer inte är bindande. Den närmaste jämförelsen är AMOC ("Acceptable Means of Compliance") i TSD OPE, även dessa utgör i grunden presumtioner om överensstämmelse. Rekommendationer kan i förlängningen leda till ändringar av TSD eller CSM, men då genom ordinarie lagstiftningsprocess. Det betonades att rekommenderade harmoniserade lösningar inte utgör ett nytt regelverk i sig.

Vidare framhölls att om en fråga är av bred relevans för järnvägarna i unionen bör den behandlas gemensamt. ERA kan inte ta fram 25 olika nationella lösningar eller ett stort antal företagsunika lösningar. Syftet är att identifiera säkerhetsfrågor av bred betydelse, analysera dem inom GoA och ta fram rekommendationer med generell bäring. Det är därefter upp till aktörerna och de nationella säkerhetsmyndigheterna att bedöma hur dessa ska hanteras inom ramen för respektive SMS.

När det gäller farhågan om att övergå till en regelbaserad modell underströks att avsikten inte är att överge den riskbaserade och

målstyrda ansatsen i det fjärde järnvägspaketet. Rekommendationerna ska inte innebära mikrostyrning av enskilda situationer. Om formuleringen uppfattas som för stark, välkomnades förslag till alternativ lydelse, men kommissionen ansåg att alltför långtgående hänvisningar till kontextspecifika lösningar riskerar att urholka syftet med att hantera frågor av bred unionsrelevans.

ERA förtydligade att harmoniserade lösningar i praktiken alltid tas fram med beaktande av breda intressen och föregås av konsekvensbedömningar, inklusive avvägningar. ERA:s yttranden är inte bindande. Även fast GoA består av ett stort antal experter som enas om en lösning är detta fortfarande en rekommendation. Det finns fortsatt utrymme för flexibilitet inom ramen för SMS och för de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsyn.

En MS återkom och betonade att om en unionsomfattande säkerhetsrisk identifieras bör den hanteras genom ändring av relevant lagstiftning, och att rätt verktyg bör användas om bindande skyldigheter ska införas.

Artikel 4

Ordföranden inledde diskussionen om artikel 4 om ISS och konstaterade att detta sannolikt är en central fråga för gruppen.

En MS betonade att det är avgörande att verktyget finns tillgängligt på alla EU:s officiella språk. Det måste vara möjligt att rapportera på nationellt språk och även få återkoppling på nationellt språk. Detta bör uttryckligen framgå av artikeln.

En MS lyfte artikel 4.6 och ansåg att medlemsstater bör ges möjlighet att göra det obligatoriskt att samla in information via sina nationella digitala system, med överföring vidare till ISS via den nationella säkerhetsmyndigheten. Syftet är att undvika dubbelrapportering för järnvägsföretag som redan använder fungerande nationella system samt att skydda investeringar som gjorts i dessa system. Det betonades också att nationella säkerhetsmyndigheter kan behöva ytterligare information utöver ISS-omfattningen för sin tillsyn och därför måste kunna behålla sina nationella system. Vidare föreslogs ett förtydligande

i artikel 4.7 om att järnvägsföretagen är ansvariga för den information de delar genom det digitala systemet.

Flera MS instämde i dessa synpunkter, både vad gäller språkfrågan och möjligheten att kräva användning av nationella system.

En MS efterfrågade även klargörande kring artikel 4.5, särskilt om standardgränssnittet ska tillhandahållas kostnadsfritt och om endast särskilda funktioner ska vara avgiftsbelagda. Det påpekades också att det saknas en tydlig tidsfrist för när ISS ska vara i drift. Samtidigt finns bestämmelser som förutsätter användning från dag ett efter ikraftträdande, vilket skapar osäkerhet.

En MS tog upp artikel 4.9 och föreslog att uppdateringar av information inte ska ske omedelbart utan exempelvis dagligen, i linje med nationell praxis. Vidare efterfrågades klargöranden om vad som avses med "up to date" i artikel 4.7, eftersom detaljer ofta inte är tillgängliga omedelbart, särskilt under pågående utredning. Även artikel 4.10 om automatiserad kvalitetskontroll av data samt artikel 4.11 om minimikrav på säkerhet, inklusive cybersäkerhet och eventuella hänvisningar till ISO-standarder eller befintliga direktiv, behöver förtydligas. I artikel 4.13 efterfrågades klargörande om vad som avses med "other sharing tools".

En MS stödde möjligheten att använda nationella system och föreslog stegvisa tidsfrister, särskilt med hänsyn till rapportering av farligt gods och andra komplexa områden där det kan vara svårt att uppfylla alla tidskrav samtidigt.

En MS återkom till artikel 4.10 och påpekade att datakvalitet inte enbart kan säkerställas automatiskt. I praktiken uppstår ofta dubbelrapportering, exempelvis när både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag rapporterar samma händelse med olika uppgifter. Det efterfrågades ett klargörande om vem som ansvarar för att slå samman och kvalitetssäkra sådana rapporter, särskilt i ljuset av kopplingen till artikel 12 om nationella säkerhetsmyndigheters roll.

En deltagare från sektorn underströk att det finns en stark förväntan på att undvika dubbelrapportering, även under en övergångsperiod. Det betonades att förändringar i taxonomin över tid kan skapa ytterligare anpassningsbehov. Det föreslogs därför att texten bör säkerställa att ändringar i rapporteringskrav endast blir obligatoriska när både

nationella säkerhetsmyndigheter och ERA är samordnade och redo att ta emot uppgifterna.

En annan deltagare från sektorn framhöll att det i nuvarande text finns rättsliga skyldigheter att påbörja rapportering och utveckling av ISS, men utan ett fastställt datum för när systemet ska vara tillgängligt. Om rapporteringsskyldigheter träder i kraft innan ISS är testat och visat lämpligt för sitt ändamål kan rapportering bli manuell, ineffektiv och leda till bristande datakvalitet. Det föreslogs att användningen inte bör vara obligatorisk förrän systemet är färdigutvecklat och validerat.

Kommissionen svarade att avsikten är att ISS ska vara i drift när rapporteringsskyldigheterna träder i kraft, och att detta kan behöva förtydligas i texten. I övrigt hänsköts de tekniska frågorna till ERA.

ERA redogjorde för utvecklingsläget. En pilotversion har varit tillgänglig sedan september och används av vissa experter. En detaljerad tidsplan har överlämnats till kommissionen. Enligt ERA:s bedömning ska systemet vara redo inom två år efter ikraftträdande, i enlighet med artiklarna 18 och 20. ERA betonade att frågan om resurser och budget är avgörande, men att utvecklingen tas på stort allvar.

När det gäller datakvalitet framhöll ERA att harmoniserad taxonomi och gemensamma rapporteringsstrukturer i sig förbättrar kvaliteten. Systemet ska innehålla automatiserade kontroller, exempelvis validering av format och logiska fel, samt möjligheter att bygga "dashboards" för att identifiera avvikelser. Viss manuell hantering kan dock bli nödvändig i mer komplexa fall.

Vad gäller säkerhet uppgav ERA att alla system genomgår säkerhetsgranskningar på EU-nivå, inklusive penetrationstester och flera säkerhetslager. Åtkomstkontroll ska baseras på användarkategori, så att exempelvis nationella säkerhetsmyndigheter och järnvägsföretag har olika behörigheter.

ERA bekräftade att pilotversionen redan innehåller en mekanism för att kopplas mot externa system, och att detta har testats av en nationell säkerhetsmyndighet. ERA kan tillhandahålla gränssnitt och teknisk process, men kan inte bära kostnaderna för anpassning av externa system. Spegling ("mirroring") mellan externa system och ISS är möjlig, både från nationellt system till ISS och vice versa.

När det gäller språkfrågan förklarade ERA att den semantiska teknik som används möjliggör användning av officiella översättningar i olika språkversioner. Därmed bör det vara tekniskt möjligt att använda systemet på nationellt språk, förutsatt att motsvarande översättningar finns i rättsakten.

En MS tackade för förklaringarna och bad uttryckligen att kravet på att ISS ska vara tillgängligt på nationella språk skrivs in i den rättsliga texten, exempelvis som en mening i artikel 4. Ordföranden svarade att de ska titta på detta. En MS instämde och stödde begäran om språkravet.

Ordföranden konstaterade därefter att klockan var tolv och att flera artiklar återstod. De föreslog att mötet förlängs till klockan ett i stället för tolv trettio, men att diskussionen då måste fokusera på de viktigaste synpunkterna och att övriga frågor hanteras bilateralt och via skriftliga inspel. Gruppen gick vidare till artikel 5.

En MS bad om förtydligande av vad "aggregated information" innebär i artikel 5.1(h), särskilt för att tydliggöra exakt vilken typ av information kommissionen får tillgång till. De hänvisade till att artikel 3.3 verkar avse aggregerad information om säkerhetsindikatorer på nationell- och unionsnivå och efterfrågade en liknande precisering i artikel 5.

En MS återkom till artikel 5.1(d) och betonade att om hänvisningen endast avser artikel 17 i säkerhetsdirektivet, omfattar detta enbart infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Det efterfrågades därför ett klargörande av om det är dessa aktörer som avses när nationella säkerhetsmyndigheters åtkomst definieras, eller om avsikten är bredare än så.

En deltagare från sektorn lyfte frågan om åtkomst för ECM-certifieringsorgan. De noterade att systemet används för att övervaka och följa upp järnvägsföretag, och undrade om certifieringsorganen borde ha motsvarande åtkomst för att kunna kontrollera att ECM:er uppfyller sina skyldigheter och planera sin övervakning. De pekade också på att vissa certifieringsorgan är nationella säkerhetsmyndigheter och andra inte, och att olika åtkomstnivåer därför kan skapa inkonsekvens.

En deltagare tog upp behovet att förtydliga att nationella säkerhetsmyndigheter ska ha samma åtkomsträttigheter som ERA men begränsat till deras nationella territorium.

En deltagare från industrin efterfrågade klargörande om exakt vilken åtkomst olika intressenter ska få, var detta ska regleras - i själva förordningen eller i kompletterande vägledning, och om det ska finnas en process för granskning och rättelse av felaktig information för berörda aktörer.

En MS frågade hur militära sekretessbelagda transporter ska hanteras.

Kommissionen svarade först på frågan om militära hemligheter och sade att de inte ser en tydlig koppling, annat än om det uppstår en olycka eller ett tillbud, men att de ska kontrollera internt med kollegor som arbetar med militär rörlighet. De underströk samtidigt att nationell säkerhet ligger långt utanför det som diskuteras och att det inte finns någon avsikt att hantera klassificerad information i ISS.

Kommissionen utvecklade därefter resonemanget om åtkomst för nationella säkerhetsmyndigheter. De hänvisade till principerna om "need to know" och dataminimering och beskrev att det inte är självklart att en nationell säkerhetsmyndighet ska ha tillgång till detaljerad rapportering från en järnvägsaktör i en annan medlemsstat och som i praktiken övervakas av en annan nationell säkerhetsmyndighet. De bad deltagarna att skriftligen beskriva hur de ser att en ordning med bredare åtkomst skulle fungera, särskilt eftersom de upplever att säkerhetsdirektivet är otydligt om tillsynens räckvidd i dessa gränsöverskridande situationer. Kommissionen menade att textens nuvarande ansats – att nationella säkerhetsmyndigheter har åtkomst till information inom ramen för sina ansvar – är den enklaste formuleringen, och att ett mer långtgående åtkomstupplägg kan möta motargument från berörda aktörer.

Om ECM-certifieringsorganen svarade kommissionen att de behöver titta närmare på hur certifieringen fungerar i detalj. De bedömde att en möjlig lösning kan vara att certifieringsorganen inte får full tillgång till detaljerad information, men kan få en översikt som visar att en viss ECM har rapporterat ett visst antal händelser och därmed uppfyllt rapporteringsskyldigheter.

Om "aggregated information" förklarade kommissionen att avsikten är att kommissionen inte ska ha tillgång till enskilda rapporter i ISS – varken olyckor, "serious accidents", "significant accidents" eller tillbud – utan endast aggregerade uppgifter. Samtidigt såg de ett behov av viss flexibilitet, exempelvis för att kunna ta fram statistik kopplat till ett specifikt initiativ eller en viss teknik, t.ex. hur många rapporterade händelser som berört tekniken, även om detta inte exakt motsvarar "nationella och EU-nivå-indikatorer". De var tveksamma till att detaljreglera detta för långt i texten, men tog synpunkten med sig.

Artikel 6

Inga kommentarer på denna artikel.

Artikel 7

Ordföranden gick sedan till artikel 7 om "alerts" och nämnde att två ändringar redan införts. De noterade också att ett skriftligt inspel föreslår att ERA bör ge mer generell vägledning om CSM ASLP, samt specifik vägledning kopplat till artikel 7, och att detta framstår som ett bra förslag som de vill diskutera med ERA.

En MS påpekade en inkonsekvens i tidslinjen artikel 7: artikel 7.1 verkar kräva "safety alerts" via ISS från ikraftträdandet, medan artikel 7.2 säger att en vägledning ska finnas ett år efter ikraftträdandet. Samtidigt har det sagts att ISS blir tillgängligt två år efter ikraftträdandet. De efterfrågade att detta justeras så att tidslinjerna hänger ihop. Ordföranden svarade att de kommer att rätta till detta.

Artikel 8

Inga kommentarer på denna artikel.

Artikel 9

En MS ville inte lägga tid på deadlines under mötet eftersom de redan skickat förslag skriftligt. De förklarade ändå kort att de oroar sig för att alltför snäva tidsfrister kan leda till att felaktig information lämnas in i stället för att man hinner analysera ordentligt. De föreslog också en ändring i artikel 9.2 i slutet: texten bör inte bara möjliggöra

korrigeringar av slutrapporten utan även tillägg, eftersom ny information kan bli tillgänglig i efterhand.

En MS hänvisade till sina skriftliga synpunkter om både omfattning och tidsfrister. De ansåg att omfattningen är för bred, och pekade exempelvis på att artikel 9.2(a) nämner "occurrence" och menade att det kanske borde begränsas till "serious accidents" eller olyckor. De tyckte också att tidsfristerna är alltför teoretiska och inte tar tillräcklig hänsyn till sektorns praktiska erfarenheter.

SE instämde i behovet av omarbetning och sade att förslaget behöver bli tydligare i hur rapportering respektive anmälan ska ske, samt vad som skiljer begreppen åt. SE meddelade att de återkommer skriftligt med mer detaljer.

En deltagare framförde att vissa tidsfrister kan vara rimliga, men ifrågasatte varför samma upplägg ska gälla även för andra olyckor än "serious" och "significant accidents". De föreslog som en praktisk förbättring att uppgifter för olyckor med mindre konsekvenser kan samlas och lämnas in samlat, t.ex. kvartalsvis i stället för styckevis. De invände också mot en fast fyramånadersfrist för slutrapport, eftersom utredningens komplexitet kan variera mycket, allt ifrån från tre till tolv månader. De föreslog att en mer ändamålsenlig inlämningsdeadline bör kunna fastställas utifrån olyckans karaktär, och att nationella säkerhetsmyndigheter bör kunna begära slutrapport där lärpotentialen är störst, i stället för krav på slutrapport för varje olycka.

Kommissionen svarade att de kan ta bort ordet "occurrence" i artikel 9 och tydliggöra att artikel 9 enbart gäller olyckor och inte tillbud, medan artikel 10 gäller tillbud. De sade att de kommer att skriva "serious accident" och därefter avgöra slutlig terminologi senare.

Kommissionen bemötte synpunkter om tidsfrister och sade i sak att grundläggande information om en olycka bör finnas hos järnvägsaktörer betydligt snabbare än vad förslaget kräver, och att om aktörerna inte kan ta fram sådan information inom exempelvis 72 timmar bör nationella säkerhetsmyndigheter titta på hur säkerheten hanteras. Om slutrapporten sade kommissionen att de redan anpassat kraven; inom fyra månader bör en detaljerad beskrivning av olyckan och dess konsekvenser kunna lämnas, medan övrig information finns i

tidigare anmälningar/rapporter. De framhöll att kravet i huvudsak handlar om att dela information som redan finns i aktörernas system, och att kostnaden därför är marginell. De ansåg att det inte vore logiskt att kräva rapportering av tillbud men samtidigt inte kräva rapportering av alla olyckor, och att en begränsning till vad som redan rapporteras i andra system inte skulle öka kunskapsunderlaget nämnvärt.

ERA svarade att tidsfristerna har diskuterats mycket ingående i tidigare arbete tillsammans med både aktörer och nationella säkerhetsmyndigheter under lång tid, och att de tidsfrister som nu föreslås innebär lättnader gentemot de som tidigare rekommenderats. De sade att nationella säkerhetsmyndigheter i det arbetet uppgav att man i 90–95 % av fallen har en god bild av direkt orsak(er) inom tre dagar. ERA uttryckte att de inte delar uppfattningen att man behöver månader eller ett år, eller att man bör invänta den nationella utredningsmyndighetens slutrapport, eftersom järnvägsaktörernas syfte med scenariorapportering är att förbättra sitt SMS och att uppgiften inte är densamma som utredningsmyndighetens.

En deltagare återkom och förtydligade att deras synpunkt inte gällde anmälningsuppgifterna, där de accepterade ska innehålla uppskattad orsak och uppskattade konsekvenser, utan att kravet på slutrapport enligt deras läsning innebär information om bakomliggande orsaker, bidragande faktorer, detaljerade konsekvenser och omständigheter – något som i praktiken inte tas fram eller krävs för varje olycka i deras medlemsstater. De upprepade att deras förslag avser att slutrapport ska begäras för de olyckor där lärandet är relevant, inte för alla.

Ordföranden hänvisade till luftfarten där 72-timmarsfrist gäller även för händelser av relativt mindre vikt, och att detta hanteras utan praktiska problem i en omfattande databas.

Artikel 10

En deltagare föreslog att uppgifter om tillbud bör kunna lämnas samlat t.ex. kvartalsvis, och ifrågasatte varför varje enskilt tillbud måste lämnas inom tio arbetsdagar.

En MS efterfrågade en kostnads–nyttoanalys av konsekvenserna av kraven och undrade hur den administrativa bördan kan minskas. De instämde också i idén om samlad rapportering.

SE stöttade begäran om att få ta del av resultat från en eventuell konsekvensanalys och instämde i behovet av att belysa bördan.

ERA svarade att samlad rapportering inte får betyda att man bara lämnar statistik. Syftet är riskbaserade beslut, vilket kräver information om vilket tillbud, när det inträffade och i vilka omständigheter. De sade att detta inte kan ersättas av statistik, exempelvis gemensamma säkerhetsindikatorer (CSI). ERA uppgav att frågan om samlad rapportering tidigare har bedömts i en konsekvensanalys redan för fem år sedan, med positivt resultat, och att de därför inte ser behov av en ny bedömning. ERA sade samtidigt att de kan titta på konsekvenserna av samlad rapportering och reflektera vidare.

En deltagare föreslog att införa anmälningskriterier för tillbud för att minska bördan och få mer jämförbara resultat, exempelvis trösklar kopplade till kostnadsskada i euro eller antal förseningstimmar/minuter.

Ordföranden noterade förslaget och gick vidare till artikel 11.

Artikel 11

En MS föreslog att tidsfristen för årlig rapportering till ERA flyttas från 31 mars till 30 april för att bättre linjera med den årliga säkerhetsrapporteringen. Ordföranden svarade att det är en ändring de kommer att göra.

En MS ställde en fråga om den självvärderingsmetod som beskrivs i bilaga III med många tabeller: om ISS kommer att stödja att aktörerna gör självvärderingen i verktyget, eller om de bara ska följa beskrivningen i bilagan. De efterfrågade också skärmbilder från ISS för att bättre förstå hur det ser ut. Ordföranden föreslog att de bokat ett bilateralt möte med ERA, och noterade att andra som följt utvecklingen mer aktivt redan har sett detta.

SE framförde att vi ser det analytiska värdet av att samla volymdata för att kunna vikta och jämföra, men att kravet på kvartalsvis inlämning framstår som oproportionerligt. SE menade att årlig rapportering är

mer ändamålsenlig, särskilt eftersom nationella säkerhetsmyndigheter sannolikt saknar kapacitet att göra meningsfulla kvartalsvisa utvärderingar. SE varnade för onödig administrativ börda för både aktörer och myndigheter utan motsvarande nytta.

Ordföranden sade att kvartalsrapporteringen var en del av ERA:s ursprungliga förslag och bad ERA förklara nyttan.

ERA svarade att syftet är bättre granularitet än ett år och att normaliserade volymer möjliggör jämförelser mellan små och stora aktörer, vilket annars inte går. ERA hänvisade också till digitalisering och koppling till telematik, de uppgav att man redan för flera år sedan bedömde att volymdata kan extraheras från TAF-data, och att detta bör kunna genomföras tillsammans – potentiellt till och med automatiserat. ERA avslutade med att de inte ser kravet som oproportionerligt och att inriktningen är att samla säkerhetsrelaterad information i ett gemensamt verktyg (ISS).

SE lyfte att det redan finns skyldigheter i CSM MON för aktörer att bedöma och övervaka sin verksamhet. SE menade att den föreslagna, ytterligare strukturerade mekanismen för självutvärdering och rapportering på unionsnivå riskerar att skapa dubbelreglering. SE efterfrågade därför en tydlig klagörande beskrivning av relationen till befintlig lagstiftning, så att artikel 11 inte leder till dubbelreglering och ökad administrativ börda och kostnader för järnvägssektorn utan ett tydligt mervärde för säkerheten.

Kommissionen svarade att de delar uppfattningen att "report once" är en grundidé. Samtidigt påpekade de att detta också innebär en viss grad av harmonisering: om olika aktörer eller myndigheter i dag gör detta på väldigt olika sätt blir det svårt att jämföra och analysera informationen. Kommissionen hänvisade också till att aktörerna redan arbetar med kontinuerliga förbättringsprocesser och därför sannolikt redan använder någon form av materialitetsbedömningar. Avsikten är att bygga vidare på detta ("piggyback") och i praktiken översätta det till ett harmoniserat format.

Kommissionen återkopplade även till diskussionen kopplad till synpunkter om kriterier för anmälan/rapportering och varnade för att alltför detaljerade kriterier för vad som måste rapporteras kan göra att

man bara rapporterar det man redan känner till. De argumenterade att lärandet ofta finns i sådant som människor tenderar att bortse från, men som mönsterigenkänning och analys kan hitta värde i. Därför uppmanade de till försiktighet med att begränsa rapporteringen alltför mycket, både för tillbud och olyckor.

Artikel 12

En MS föreslog att nationella säkerhetsmyndigheter inte ska ha en "verifierande" roll i inmatning av data, utan endast en generell tillsyns- och kontrollroll, och att formuleringen bör justeras för att undvika dubbelarbete och undvika överlapp i samarbetet mellan NSAs och ERA.

Kommissionen bekräftade att de inte förväntar sig att nationella säkerhetsmyndigheter ska titta på händerna när aktörer matar in uppgifter eller garantera korrekthet i detalj. De sade att skrivningen i artikel 12 behöver revideras så att det tydligt handlar om en tillsynsuppgift.

En MS instämde och framhöll att säkerställa korrekthet, tillförlitlighet och ansvar för data bör ligga på datainnehavaren, inte på nationella säkerhetsmyndigheter.

SE stöttade de tidigare inläggen och aviserade att vi återkommer med ytterligare motiveringar.

En MS instämde och hänvisade till att de redan lämnat skriftliga ändringsförslag.

En MS instämde kort. Kommissionen avbröt därefter och sade att de förstått att texten kommer ändras, så en längre "stödrunda" inte behövdes.

Artikel 13

Inga kommentarer på denna artikel.

Artikel 14

En deltagare tog upp att en ECM kan vara integrerad i ett järnvägsföretag och då sakna eget gemensamt säkerhetsintyg, eller vara en extern leverantör. Deltagaren påpekade att ECM:ers underhållsplatser ofta inte är platsen där de flesta säkerhetshändelser i

taxonomin inträffar, och att händelser redan kan rapporteras av infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag (eller båda). Deltagaren efterfrågade därför ett förtydligande av förväntningarna på ECM inom CSM ASLP och om ECM ska förväntas ha direkt anslutning och rapportera i alla fall.

Kommissionen svarade att de kommer att se över hur ECM och ECM:ers skyldigheter uttrycks. De beskrev avsikten som att anpassa en befintlig skyldighet för ECM att rapportera information de upptäcker vid underhåll som kan vara relevant utanför den egna kunden, och att detta kan ske via ISS. De sade också att ECM omfattas av bestämmelser om "alerts"/rekommendationer eftersom de kan behöva varna andra aktörer om sådan information. Kommissionen bedömde samtidigt att ECM:ers anläggningar i sig sannolikt inte har olyckor eller tillbud att rapportera, men att de vill kontrollera detta med ERA.

Artikel 15

En deltagare frågade om sekretessförpliktelser för GoA:s medlemmar, särskilt vid öppna utlysningar där personer identifieras. Deltagaren undrade också om experter i framtiden förväntas få tillgång till specifika data eller enbart statistik.

ERA svarade att man kan sätta upp principer och regler, i normalfallet kan GoA-medlemmar få tillgång till statistik men inte detaljerad information. Om en viss uppgift kräver tillgång till specifik information ska en avgränsad grupp omfattas av sekretessåtagande, i likhet med hur det fungerar i befintliga arbetssätt. De hänvisade till att detta redan hanteras genom uppdrag/arbetsformer och att samma princip kan tillämpas. ERA sade att detta kan formaliseras i arbetsordningen och att man är öppen för förslag.

Kommissionen kompletterade med att GoA och undergrupper finns, och att experter i nuläget inte har tillgång till verktyget och data, utan får underlag, men att upplägget kan utvecklas.

Artikel 16

En MS frågade vem som avgör vad som är "lämpligt" när icke-personuppgifter ska spridas "as appropriate", och bad kommissionen reflektera över detta. Ordföranden noterade synpunkten.

En deltagare tog upp relationen till en annan ansats, med hänvisning till starkt skydd för rapportörer i en annan modell inom flyget och uttryckte oro för hur lång tid det tar om vissa skyddsaspekter flyttas till andra rättsakter. Deltagaren pekade också på att även om skyldigheten läggs på organisationen är det i praktiken individer som rapporterar, och efterfrågade en försäkran om att skydd och skyldigheter verkligen kommer hanteras i kommande revideringar.

Ordföranden svarade att den valda ansatsen bygger på företags/organisationers rapportering och att man inte avser att gå mot en halvvägs lösning eller duplicera en annan sektors modell. Antingen bygger systemet på företagsrapportering eller individrapportering, och här är valet företagsrapportering. De betonade att rapportören inte nödvändigtvis är den individ som var involverad i händelsen, utan en person som organisationen bemyndigat att lämna uppgifter i systemet.

Artikel 18

En MS invände mot ett nytt krav om att befintliga system ska likrikta taxonomin ("align their taxonomy") med taxonomin i bilagan, och menade att CSM inte bör ställa krav på andra system än ISS utan i stället bara säkerställa korrekt gränssnitt mot ISS.

ERA svarade att harmoniserad taxonomi är en grundförutsättning för att kunna dela information och förstå varandra. De sade att "mapping" är den semantiska term de använder. Externa system måste kunna rapportera enligt harmoniserad taxonomi för att överhuvudtaget kunna uppfylla CSM ASLP. Hur varje system implementerar detta kan skilja sig, men gränssnittet måste följa standarden och standarden bygger på den harmoniserade taxonomin. ERA antydde att ordvalet "align" kan uppfattas som för långtgående och att man kan överväga en mer korrekt term.

Artikel 19

En deltagare tog upp data före ISS och föreslog en övergångsperiod för historiska data, exempelvis sex år bakåt, annars finns jämförelsedata först efter många års tillämpning. Deltagaren frågade hur man ser på giltighet och kvalitet för äldre data och om migrering är obligatorisk.

ERA svarade att vissa befintliga data redan följer harmoniserade definitioner, och att det då kan handla om migrering/mapping. De sade att migrering kan övervägas om definitioner är desamma och data finns, men att det behöver bedömas bilateralt eftersom det kan medföra kostnader. Slutsatsen var att migrering i praktiken är frivillig, förutom att redan harmoniserad data som finns bör kunna användas.

En deltagare kopplade detta till behovet av att deadlines ska linjera med ISS-mognad, särskilt för maskin-till-maskin-gränssnitt, för att undvika manuell inmatning.

En MS stöttade stegvis införande men betonade att mer komplex rapportering bara ska gälla när ISS faktiskt finns tillgängligt, för att undvika att skyldigheter träder i kraft utan tekniskt stöd.

Ordföranden instämde i den målsättningen och sade att man behöver se hur det bäst formuleras.

SE gjorde en redaktionell anmärkning: i bilaga III, tabeller 9 och 10, hänvisas till "appendix B", men SE kunde inte hitta den och bad om förtydligande. Ordföranden tackade för den noggranna läsningen.

3 AOB and conclusions of the meeting

Dokument

- *Inga dokument tillgängliga*

Bakgrund

Sammanfattning av utfallet från diskussionerna vid mötet.

Handlingslinje

5 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Ordföranden sammanfattade att kommissionen kommer att ta med sig inspelen från mötet och de skriftliga synpunkterna för att färdigställa ett formellt kommissionsförslag. Därefter följer nödvändiga offentliga konsultationer och fortsatt dialog i expertgruppen. Ordföranden sade att det återstår att se om nästa möte räcker för att slutföra

diskussionerna. De tackade för tålamodet, bad om ursäkt för att mötet drog över tiden, konstaterade att intresset var större än väntat och lovade mer tid nästa gång.