

Datum

2026-07-06

Dnr/Beteckning

TSJ 2026-609

Handläggare

Sten-Olov Södergård, Monica Åsman

Väg och järnväg

Spårtrafik

Spårtrafikregler

Commission Expert Group on the implementation of the technical pillar of the 4th railway package, 39th meeting

Tid/Plats: 25 juni kl. 9:30-17:00
Hybridmöte; Webex / Centre de Conférences Albert
Borschette, Rue Froissart 36, Bryssel

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

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

1 Introduction - Objectives of the meeting

Dokument

- *EG 39 agenda - 25 June 2026 - CSM ASLP*



Handlingslinje

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

Vad hände

Ordföranden hälsade välkommen till det tredje expertgruppsmötet om CSM ASLP.

Agendan, som bara hade en punkt; Presentation och diskussion om CSM ASLP, godkändes.

2 Presentation and discussion of CSM ASLP

Dokument

- *CSM ASLP - Act - EG - ALPHA - v3*
- *CSM ASLP - Annexes - EG - ALPHA - v3*
- *ALPHA - V2 - Comments*



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, som i förordningen definieras som railway operators, stöd för att förbättra sin säkerhetsstyrning och kontinuerligt utveckla säkerheten. Förslaget fastställer harmoniserade metoder för bedömning av säkerhetsnivå och säkerhetsprestanda samt en process som ska stödja järnvägsoperatörer, nationella säkerhetsmyndigheter och ERA i att dra kvalitativa och kvantitativa lärdomar av olyckor och tillbud samt identifiera systematiska risker och gemensamma säkerhetsmönster på unionsnivå.

I stora drag innebär förslaget att uppgifter om olyckor, tillbud och vidtagna riskkontrollåtgärder ("Risk Control Measures", RCM) ska rapporteras till ett IT-verktyg som benämns "Information Sharing System" (ISS). Händelserapporterna ska ligga till grund för bedömning av säkerhetsnivå ("Safety Level", SL). Det är järnvägsoperatörer som kommer vara skyldiga att rapportera. En analysgrupp med experter, "Group of Analysts" (GoA), ska analysera informationen och bidra till rekommendationer och säkerhetsförbättringar. Via en självutvärdering av operatörernas mognadsnivå ska det även vara möjligt att bedöma säkerhetsprestanda ("Safety Performance", SP).

Transportstyrelsen har deltagit aktivt i arbetet med förslaget. Arbetet med CSM ASLP har tidigare avstannat, bland annat på grund av oklar finansiering för utvecklingen av ISS, men processen har nu återupptagits genom kommissionens nya utkast.

Versionen EG-ALPHA, som presenterades i oktober 2025, innebar flera förändringar jämfört med ERA-rekommendationen. Förslaget hade då omstrukturerats med nya artiklar om rapporteringsskyldigheter, tillgång till data och rollfördelning. ERA gavs en tydligare samordnande och analyserande roll, samtidigt som kraven på rapportering, datainnehåll och analysnivåer skärptes. Nya bestämmelser infördes även om ERA Ontology, tidsfrister för rapportering och GoA:s möjlighet att bidra med harmoniserade lösningar på unionsnivå.

Ett nytt utkast presenterades inför expertgruppsmötet i februari 2026. Det innehöll ett fåtal ändringar i rättsakten, medan bilagan i huvudsak var oförändrad.

Kommissionen har nu presenterat ett tredje utkast inför expertgruppsmöte #39. Vissa justeringar har gjorts och ett fåtal av Transportstyrelsens tidigare invändningar har beaktats. Det tidigare kravet i artikel 12 på att nationella säkerhetsmyndigheter skulle ha processer för att verifiera och granska information som rapporterats av operatörerna via ISS har strukits, vilket Transportstyrelsen välkomnar. Kommissionen har även förtydligat att ERA:s bedömning av säkerhetsnivå och säkerhetsprestanda inte påverkar nationella säkerhetsmyndigheters tillsynsansvar enligt CSM SUP. Tidsfristerna för när olika delar av förordningen ska börja tillämpas har dessutom senarelagts och införandet föreslås ske mer stegvis. I den nya versionen anges att förordningen som helhet ska tillämpas tre år efter ikraftträdandet, samtidigt som vissa krav, exempelvis utvecklingen av ISS och GoA:s arbete, ska tillämpas tidigare. Rapportering av allvarliga olyckor ska börja tillämpas efter tre år, rapportering av övriga olyckor efter fyra år och rapportering av tillbud efter fem år.

Transportstyrelsen stödjer målsättningen med CSM ASLP, att stärka säkerhetslärandet inom EU:s järnvägssystem. Samtidigt bedömer Transportstyrelsen att det nuvarande utkastet fortsatt behöver

anpassas för att bli proportionerligt, praktiskt genomförbart och kostnadseffektivt.

Transportstyrelsens huvudsakliga invändningar är att förordningen riskerar att skapa alltför omfattande rapporteringskrav för järnvägens aktörer, att utvecklingen och driften av ISS förutsätter betydande resurser hos ERA och att det finns risk för dubbelarbete i förhållande till redan etablerade nationella rapporteringssystem. Förutom arbetet med CSM ASLP och ISS pågår flera andra stora digitaliseringsprojekt inom järnvägssystemet, vilket ytterligare ökar risken för bristande genomförandekapacitet hos både sektorn, nationella säkerhetsmyndigheter och ERA. Det kvarstår även frågor om samtliga delar av förslaget kan anses avse sådana icke väsentliga delar som kan regleras genom en delegerad akt.

Med dessa utgångspunkter har Transportstyrelsen tagit fram ett alternativt och mer proportionerligt koncept för CSM ASLP. Förslaget har skickats till kommissionen, andra nationella säkerhetsmyndigheter, sektorrepresentanter och RISC-representanter. Förslaget innebär att befintliga nationella databaser för olyckor och tillbud fortsatt används som primär rapporteringskanal, att kommissionens arbete med en gemensam europeisk taxonomi för säkerhetshändelser tas tillvara och att harmoniserade uppgifter regelbundet överförs från nationella system till ERA och ISS för unionsövergripande analys.

Transportstyrelsen ser en risk med att kommissionen i förordningen reglerar ett alltför brett tillämpningsområde, särskilt om samtliga tillbud ska omfattas av obligatorisk individuell rapportering. Ett sådant tillämpningsområde riskerar att kräva stora resurser för inrapportering och systemanpassning, utan att den tillkommande säkerhetsnyttan är tillräckligt tydligt visad. Målet bör vara att identifiera systematiska risker och gemensamma säkerhetsmönster i Europa, inte att skapa en parallell operativ rapporteringsstruktur vid sidan av de nationella systemen.

Transportstyrelsen har även identifierat två delar av utkastet till CSM ASLP som bättre skulle kunna integreras i befintliga gemensamma säkerhetsmetoder. Transportstyrelsen föreslår att självutvärderingen

av säkerhetsprestanda flyttas till CSM MON, eftersom den i huvudsak rör planering, genomförande, övervakning och uppföljning av riskkontrollåtgärder inom säkerhetsstyrningssystemet.

Transportstyrelsen har även föreslagit att "occurrence scenarios" och riskkontrollåtgärder bör integreras i CSM REA, eftersom de metodmässigt ligger närmare riskbedömning och riskhantering än händelserapportering. Transportstyrelsen accepterar dock kommissionens förklaring att detta krävs för enhetlig rapportering.

Med Transportstyrelsens alternativa koncept skulle ISS få en mindre komplex roll än i det nuvarande utkastet. ISS bör i första hand fungera som dataplattform för insamling av harmoniserade nationella data, analysplattform på unionsnivå och kanal för spridning av säkerhetsvarningar och analyser. En sådan lösning skulle minska den tekniska komplexiteten, begränsa kostnaderna och bättre ta tillvara befintliga nationella system.

Transportstyrelsens förslag innebär ett stegvis införande. I en första fas införs en gemensam europeisk taxonomi, de nationella systemen anpassas successivt och tekniska gränssnitt för dataöverföring utvecklas. ERA kan samtidigt påbörja arbetet med analyser baserade på aggregerade händelsedata. I en andra fas inleds regelbundna dataöverföringar till ISS och analysmetoder, inklusive "occurrence scenarios", som kan introduceras successivt. Efter denna fas bör en formell utvärdering genomföras för att bedöma om systemet bidrar till de avsedda målen om säkerhetslärande och om ytterligare åtgärder behövs.

Transportstyrelsen bedömer att detta förslag är mer proportionerligt, mindre administrativt betungande och mer kostnadseffektivt än nuvarande utkast. Det bör också kunna ge bättre datakvalitet, eftersom nationella säkerhetsmyndigheter redan har etablerade processer för att hantera och kvalitetssäkra nationella data. Förslaget bevarar även den etablerade ansvarsfördelningen enligt järnvägssäkerhetsdirektivet, där järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ansvarar för sin säkerhetsstyrning, nationella säkerhetsmyndigheter ansvarar för tillsyn av enskilda aktörer och ERA ansvarar för harmonisering, informationsdelning och analys på unionsnivå.

Kommissionen har i sitt svar på Transportstyrelsens förslag framhållit att det finns en betydande grad av samstämmighet mellan målen i det svenska förslaget och arkitekturen i utkastet till CSM ASLP.

Kommissionen har också lyft fram att den senaste versionen innehåller ökad flexibilitet, stegvis genomförande och möjlighet att använda befintliga nationella system. Transportstyrelsen välkomnar detta, men bedömer att de grundläggande frågorna om rapporteringsomfattning, rapporteringskanal, självutvärderingens placering, ISS mognadsgrad, rapporteringsfrister och GoA:s roll inte är fullt ut lösta.

Transportstyrelsens förslag har delats vid NSA Network, NSA only-session, den 18 mars och vid ILGGRI-mötet den 19 maj. Vid NSA Network, NSA only-session, den 4 juni delade Transportstyrelsen även det separata kompromissförslaget om att flytta självutvärderingen från CSM ASLP till CSM MON. Vid dessa tillfällen har det varit sparsamt med uttryckliga uttalanden från andra nationella säkerhetsmyndigheter. Några nationella säkerhetsmyndigheter har uttryckt stöd för kommissionens utkast och inte för Transportstyrelsens alternativa modell. Samtidigt har NSA DK uttryckligen stöttat de grundläggande principerna i Transportstyrelsens förslag och även skrivit till kommissionen om detta. NSA DK har särskilt framhållit potentialen i att aggregera befintliga nationella data i stället för att införa en mer komplex rapporteringsmodell som ökar kostnader och bördor för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, nationella säkerhetsmyndigheter och ERA.

Transportstyrelsen har följande ståndpunkter på nuvarande utkast.

Omfattning, proportionalitet, stringens vid begreppsanvändning (Artiklarna 1.2 och 2)

Transportstyrelsen anser att rapporteringsomfattningen är en av de mest centrala frågorna i det fortsatta arbetet. Inkluderingen av tillbud i den obligatoriska rapporteringsskyldigheten riskerar att öka antalet rapporter kraftigt. Även om operatörer redan samlar in och hanterar information om tillbud nationellt kan en unionsrättslig skyldighet att rapportera samtliga sådana händelser till ISS innebära betydande ytterligare kostnader och administrativ börda.

Rapporteringskyldigheten bör därför vara riskbaserad och proportionerlig. Transportstyrelsen föreslår att obligatorisk rapportering av tillbud begränsas till säkerhetsmässigt betydande händelser med en trovärdig potential att, direkt eller indirekt, leda till dödsfall, personskador eller materiella skador över ett fastställt tröskelvärde. Mindre avvikelser, operativa störningar och tillbud utan sådan potential bör inte omfattas av den obligatoriska rapporteringsskyldigheten.

Transportstyrelsen anser att befintliga nationella rapporteringssystem bör utgöra primär rapporteringskanal till ISS. För aktörer som etablerar en direkt API-anslutning till ISS bör det dock finnas möjlighet att på frivillig basis överföra ytterligare incidentdata när detta är tekniskt möjligt och inte medför ytterligare administrativ belastning.

Transportstyrelsen har även tidigare framfört att begreppen i förordningen behöver användas konsekvent, särskilt "accident", "serious accident" och "significant accident". Detta har nu i huvudsak setts över. Begreppet "accident" används nu som samlingsbegrepp för allvarliga och betydande olyckor, vilket Transportstyrelsen bedömer som mer stringent och tydligt.

Ansvaret för tillsyn över enskilda järnvägsoperatörer (Artikel 3.1 – 3.2)

I artikeln om ERA:s uppgifter anges att ERA ska bedöma enskilda järnvägsoperatörers säkerhetsnivå och säkerhetsprestanda.

Bedömningen ska bland annat baseras på uppgifter om operatörernas självutvärdering och riskkontrollåtgärder.

Järnvägssäkerhetsdirektivet bygger på en ansvarsfördelning där nationella säkerhetsmyndigheter ansvarar för tillsyn och uppföljning av enskilda järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. ERA:s uppgift är att stödja harmonisering, informationsdelning och unionsövergripande analys. Bestämmelser som kan tolkas som att ERA bedömer säkerhetsprestanda på aktörsnivå riskerar därför att skapa överlappning med nationella säkerhetsmyndigheters tillsynsuppgifter.

Det senaste utkastet innehåller ett förtydligande i artikel 1.2 b om att ERA:s bedömning av säkerhetsnivå och säkerhetsprestanda inte

påverkar de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsynsuppgifter avseende säkerhetsprestanda och säkerhetsstyrningssystemets effektivitet enligt CSM SUP. Transportstyrelsen välkomnar förtydligandet men anser att det fortsatt behöver klargöras hur detta ska förenas med artikel 3, där ERA ges uppgifter kopplade till bedömning av enskilda operatörer.

Överväganden vid utformningen av harmoniserade lösningar (Artikel 3.5)

Transportstyrelsen anser att "Group of Analysts" (GoA) har en viktig roll för gemensamt säkerhetslärande, men att gruppens roll måste vara tydligt rådgivande och icke-bindande. GoA bör kunna analysera data, identifiera systemövergripande frågor och bidra till rekommendationer, men gruppens slutsatser får inte direkt eller indirekt skapa nya skyldigheter för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller andra aktörer.

Det är av grundläggande betydelse att upprätthålla en tydlig åtskillnad mellan säkerhetslärande och normgivning. Rekommendationer och harmoniserade lösningar som tas fram med stöd av GoA bör vara icke-bindande tills dess att de eventuellt införlivas i unionslagstiftningen genom ordinarie processer. Om GoA identifierar behov av harmoniserade eller bindande åtgärder bör ERA hantera detta genom yttranden enligt förslaget artikel 3.5, så att kommissionen och i förekommande fall medlagstiftarna kan bedöma behovet av regeländringar utifrån konsekvensanalys, samråd och proportionalitet.

Den tidigare skrivningen om "harmonised solutions to be implemented at Union level by means of an Agency Opinion" har justerats genom att "to be implemented at Union level" har strukits. Detta är ett steg i rätt riktning. Transportstyrelsen anser dock att skälen till förordningen bör förtydliga att GoA:s arbete ska stödja säkerhetslärande och ERA:s yttranden, men inte utgöra en de facto-reglering.

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

Transportstyrelsen anser att införandet av ISS måste ske stegvis och kopplas till tydliga kontrollpunkter. Bindande rapporteringskrav bör endast börja tillämpas under förutsättning att ISS har visat tillräcklig

teknisk mognad, operativ funktionalitet och användbarhet. Det bör därför fastställas kriterier för när systemet kan anses vara "fit for use".

ISS måste kunna integreras med befintliga nationella system för olycks- och tillbudsrapportering för att undvika dubbelrapportering och onödiga kostnader. Kostnadsfördelningen för gränssnitt mot externa system behöver också tydliggöras, särskilt i de fall flera aktörer använder samma gränssnitt.

Förordningen innehåller inte uttryckliga bestämmelser om språkhantering i ISS. Transportstyrelsen anser att ISS bör vara tillgängligt på samtliga EU-språk och kunna hantera information på medlemsstaternas språk. Detta är viktigt både för rättssäkerhet och för att möjliggöra effektiv integration med befintliga nationella rapporteringssystem. Kommissionen har svarat att språkkravet regleras i ERA-förordningen, artikel 74.

Rapporteringskrav och tidsfrister (Artiklarna 9–10)

Transportstyrelsen välkomnar att rapporteringsfristerna har justerats under arbetets gång. Tidigare frist på 24 timmar för initial rapportering har justerats till 72 timmar, fristen för kompletterande rapportering har justerats från 72 timmar till fem arbetsdagar och fristen för slutrapport har förlängts. I nuvarande utkast har den fasta tidsfristen för slutrapport ersatts med att rapporten ska lämnas "without undue delay" (utan onödigt dröjsmål).

Transportstyrelsen anser dock att det fortsatt behövs en tydligare koppling mellan rapporteringsfrister och de användningsfall som de ska stödja. Snabb rapportering kan vara motiverad när omedelbara åtgärder krävs, exempelvis vid akuta säkerhetsrisker med gränsöverskridande relevans eller för att stödja spridning av säkerhetsvarningar. För bredare trendanalyser, bedömning av säkerhetsprestanda och unionsövergripande säkerhetslärande kan periodisk överföring av harmoniserade och kvalitetssäkrade uppgifter i många fall vara mer proportionerlig.

Transportstyrelsen anser därför att kommissionen bör förtydliga vilka användningsfall som kräver frekvent eller snabb rapportering, hur mervärdet av sådan rapportering har bedömts jämfört med periodiska

dataöverföringar från nationella system och om samma analytiska mål kan uppnås genom mer differentierade rapporteringsfrister.

Självbedömning (Artikel 11 och bilaga III)

Utkastet till CSM ASLP inför en självutvärderingsmekanism som syftar till att stödja järnvägsoperatörer i att bedöma sin egen säkerhetsprestanda, övervaka aktiviteter och följa upp effektiviteten hos riskkontrollåtgärder.

Transportstyrelsen anser att de skyldigheter som införs genom artikel 11 och bilaga III i betydande utsträckning överlappar med de krav som redan följer av CSM MON. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är redan skyldiga att övervaka effektiviteten i sina riskkontrollåtgärder och säkerställa att säkerhetsstyrningssystemet fungerar korrekt genom en riskbaserad och kontinuerlig förbättringsprocess.

Den föreslagna självutvärderingsmekanismen omfattar planering, genomförande, övervakning samt granskning och justering av riskkontrollåtgärder. Dessa delar motsvarar nära syftet och tillämpningsområdet för CSM MON. Transportstyrelsen anser därför att självutvärderingen bör integreras i CSM MON som ett stödjande verktyg för operatörernas egen övervakning och för nationella säkerhetsmyndigheters tillsynsarbete, snarare än ingå som en komponent i CSM ASLP.

En sådan lösning skulle minska risken för dubbelreglering, minska den administrativa bördan och bidra till att bevara den etablerade ansvarsfördelningen mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, nationella säkerhetsmyndigheter och ERA.

Transportstyrelsen anser även att kraven i bilaga III är alltför detaljerade och administrativt betungande för många aktörer att införa i ett enda steg. Om självutvärderingen kvarstår i CSM ASLP bör den åtminstone förenklas, införas stegvis och begränsas till en mer ändamålsenlig rapporteringsnivå.

Transportstyrelsen anser vidare att kvartalsvis rapportering av trafikvolym inte står i proportion till den förväntade nyttan. För bredare analyser av säkerhetsprestanda bör årlig rapportering normalt vara tillräcklig.

Genomförande och övergångsbestämmelser (Artikel 20)

Transportstyrelsen välkomnar att kommissionen har justerat övergångsbestämmelserna och föreslår ett mer stegvis införande. Samtidigt saknas fortfarande en tydlig mekanism för att utvärdera ISS och genomförandet innan nästa tillämpningsfas börjar.

Transportstyrelsen anser att det bör införas kontrollpunkter innan bindande rapporteringskrav träder i kraft. Dessa bör omfatta teknisk mognad, operativ funktionalitet, användbarhet, datakvalitet, kostnader och resurseffekter för både ERA, nationella säkerhetsmyndigheter och sektorn.

Kommissionen bör även tydliggöra den långsiktiga finansieringen av utveckling, drift och underhåll av ISS samt kostnaderna för integration med nationella system.

Bilaga I

Kravet på att ange latitud och longitud för olycksplatsen bör ses över, eftersom järnvägssystemet i praktiken ofta använder andra referenssystem, exempelvis kilometermarkeringar, signalpunkter och plankorsnings-ID.

Samlad bedömning

Transportstyrelsen stödjer målet att stärka säkerhetslärandet och säkerhetsstyrningen inom EU järnvägssystem. Samtidigt bedömer Transportstyrelsen att CSM ASLP i sin nuvarande form fortfarande är för omfattande och riskerar att skapa en oproportionerligt stor administrativ belastning.

För att regelverket ska bli ett effektivt verktyg för säkerhetsförbättring behöver det utformas mer proportionerligt, med tydligare fokus på säkerhetsmässigt betydande händelser, användning av befintliga nationella system, stegvis införande, tydliga kontrollpunkter för ISS, och en klar ansvarsfördelning mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, nationella säkerhetsmyndigheter och ERA.

Förordningen bör 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 dubbelrapportering eller administrativ börda.

Handlingslinje

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

Vad hände

Upplägget för dagen var att kommissionen presenterade några artiklar i taget och kommenterade vissa förändringar, och gav därefter tid för kommentarer på artiklarna som presenterats.

Artiklarna 1-4**Artikel 1 – Subject matter and scope**

Förslag till ändringar innebär huvudsakligen förtydliganden av omfattningen av NSA:s uppgifter samt en vidareutveckling av bestämmelserna om ansvarsfördelning.

Artikel 2 – Definitions

Definitionen av begreppet olycka har förtydligats och omfattar nu uttryckligen olyckor, betydande olyckor och allvarliga olyckor.

Artikel 3 – Tasks of the Agency

Inga särskilda synpunkter eller ändringsförslag presenterades.

Artikel 4 – Information Sharing System

Här behandlades "user management", förtydligande av kostnader för modifieringar av ISS samt en enhetlig hänvisning till organisationer med åtkomst till ISS, vilka benämns "entities".

En stat framförde att förordningen ska ange uttryckligen att NSA kan ställa nationella rapporteringskrav vid sidan av CSM ASLP. Man ser behov av att fortsätta det nationella arbetet på samma sätt som idag.

Man efterlyste också en definition av begreppet "entity" i artikel 4. Vilka omfattas?

En annan stat frågade om artikel 4.6 och sa att skrivningen inte tillåter nya digitala system. De önskade en förklaring av detta? De framförde

också ett behov av att behålla nationella regler för att föda sitt eget rapporteringssystem, samtidigt som de förstod att kommissionen inte vill det.

De efterlyste också klargörande om vilka som avses med begreppet "entities".

För artikel 4.5 önskade man förklaring vem som ska bära kostnaden för integreringen av ett system.

Om modifiering av information som regleras i artikel 4.9 ställde de frågan om vilka man skulle göra uppdateringen till och även frågan om ERA:s möjlighet att värdera relevansen i informationen.

Ytterligare en annan stat framförde att de har behov av ett nationellt rapporteringssystem för att kunna behålla nuvarande upplägg och ha kontroll över sina järnvägsoperatörer.

De ställde frågan om språket i ISS och undrade om ISS skulle gå att använda på medlemsstaterna språk.

De hade också en fråga om artikel 4.5 och vem som ska stå för kostnaderna. Nuvarande skrivning är orättvis; när en NSA måste anpassa sig måste de också stå för kostnaderna för ISS.

Vidare vill de se en skrivning i förordningen med ett steg i tidslinjen för utvärdering. Detta saknas ju för närvarande.

Ytterligare en stat framförde kopplat till artikel 4.6 att de för att kunna fullfölja sitt ansvar som NSA så vill de kunna besluta om nationell rapporteringsskyldighet.

SE fick ordet och förklarade att innan vi kommenterade artiklarna så ville vi summera vår syn på vad CSM ASLP borde innehålla. SE framförde följande. Vi stöttar målet med att stärka säkerhetslärandet och säkerhetsstyrningen inom EU:s järnvägssystem. Samtidigt bedömer vi att CSM ASLP i sin nuvarande form fortfarande är för omfattande och riskerar att skapa en oproportionerligt stor administrativ belastning. För att regelverket ska bli ett effektivt verktyg för säkerhetsförbättring behöver det utformas mer proportionerligt, med tydligare fokus på säkerhetsmässigt betydande händelser, användning av befintliga nationella system, stegvis införande, tydliga kontrollpunkter för ISS, och en klar

ansvarsfördelning mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, nationella säkerhetsmyndigheter och ERA.

Förordningen bör 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 dubbelrapportering eller administrativ börda.

SE tackade kommissionen för att de läst och gett respons på våra skriftliga förslag.

Angående artikel 1 framförde SE följande. Vi anser att rapporteringsomfattningen är en av de mest centrala frågorna i det fortsatta arbetet. Inkluderingen av tillbud i den obligatoriska rapporteringsskyldigheten riskerar att öka antalet rapporter kraftigt. Även om operatörer redan samlar in och hanterar information om tillbud nationellt kan en unionsrättslig skyldighet att rapportera samtliga sådana händelser till ISS innebära betydande ytterligare kostnader och administrativ börda. Rapporteringsskyldigheten bör därför vara riskbaserad och proportionerlig. Ett förslag är att obligatorisk rapportering av tillbud begränsas till säkerhetsmässigt betydande händelser med en trovärdig potential att, direkt eller indirekt, leda till dödsfall, personskador eller materiella skador över ett fastställt tröskelvärde. Mindre avvikelser, operativa störningar och tillbud utan sådan potential bör inte omfattas av den obligatoriska rapporteringsskyldigheten. Vi anser också att befintliga nationella rapporteringssystem bör utgöra primär rapporteringskanal till ISS. För aktörer som etablerar en direkt API-anlutning till ISS bör det dock finnas möjlighet att på frivillig basis överföra ytterligare incidentdata när detta är tekniskt möjligt och inte medför ytterligare administrativ belastning.

För artikel 2 framförde SE att vad vi tycker att det senaste utkastets definition av "accident" är mer stringent och tydlig än tidigare.

För artikel 3.1 om ERA:s uppgifter framförde SE följande. Järnvägssäkerhetsdirektivet bygger på en ansvarsfördelning där nationella säkerhetsmyndigheter ansvarar för tillsyn och uppföljning av enskilda järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. ERA:s uppgift är att stödja harmonisering, informationsdelning och

unionsövergripande analys. Bestämmelser som kan tolkas som att ERA bedömer säkerhetsprestanda på aktörsnivå riskerar därför att skapa överlappning med nationella säkerhetsmyndigheters tillsynsuppgifter. Det senaste utkastet innehåller ett förtydligande i artikel 1.2 b om att ERA:s bedömning av säkerhetsnivå och säkerhetsprestanda inte påverkar de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsynsuppgifter avseende säkerhetsprestanda och säkerhetsstyrningssystemets effektivitet enligt CSM SUP. SE välkomnade förtydligandet men anser att det fortsatt behöver klargöras hur detta ska förenas med artikel 3, där ERA ges uppgifter kopplade till bedömning av enskilda operatörer.

När det gäller artikel 3.5 framförde SE att "Group of Analysts" (GoA) har en viktig roll för gemensamt säkerhetslärande, men att gruppens roll måste vara tydligt rådgivande och icke-bindande. GoA bör kunna analysera data, identifiera systemövergripande frågor och bidra till rekommendationer, men gruppens slutsatser får inte direkt eller indirekt skapa nya skyldigheter för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller andra aktörer. Det är av grundläggande betydelse att upprätthålla en tydlig åtskillnad mellan säkerhetslärande och normgivning. Rekommendationer och harmoniserade lösningar som tas fram med stöd av GoA bör vara icke-bindande tills dess att de eventuellt införlivas i unionslagstiftningen genom ordinarie processer. Om GoA identifierar behov av harmoniserade eller bindande åtgärder bör ERA hantera detta genom yttranden enligt förslagets artikel 3.5, så att kommissionen och i förekommande fall medlagstiftarna kan bedöma behovet av regeländringar utifrån konsekvensanalys, samråd och proportionalitet.

Vidare sa SE att det är ett steg i rätt riktning att den tidigare skrivningen om "harmonised solutions to be implemented at Union level by means of an Agency Opinion" har justerats genom att "to be implemented at Union level" har strukits. Dock bör det i skälen till förordningen förtydligas att GoA:s arbete ska stödja säkerhetslärande och ERA:s yttranden, men inte utgöra en de facto-reglering.

Slutligen för artikel 4 stöttade SE den tidigare staten som framfört att införandet av ISS måste ske stegvis och kopplas till tydliga kontrollpunkter. Bindande rapporteringskrav bör endast börja tillämpas under förutsättning att ISS har visat tillräcklig teknisk

mognad, operativ funktionalitet och användbarhet. Det bör därför fastställas kriterier för när systemet kan anses vara "fit for use".

En stat frågade sedan varför artikel 1.2.b) om att det är NSA som har det nationella tillsynsansvaret behövdes när det framgår till exempel i CSM SUP.

De undrade vidare vilka som avses med begreppet "railway actors" i artikel 3.5.

För artikel 4.6 framförde de också att ISS måste vara tillgänglig på alla medlemsspråk.

Kommissionen lämnade sedan följande svar.

När det gäller tillämpningsområdet (artikel 1) så framförs det att det är en börda att rapportera, men rapporteringsskyldigheten finns ju redan. Rapporteringskravet för ett tillbud kommer bli fyra eller fem uppgifter (typkod, lokalisering, vad som hänt och tågID). Det övriga är frivilliga uppgifter, så det stämmer inte att rapportering av tillbud blir en börda. Dessutom; det är många tillbud men det kan inte vara så mycket per operatör. Inte heller för NSA.

Kommissionen sa vidare att man inte kan ha ett rapporteringssystem som också ska leda till lärande, men som inte täcker in allt. Det måste inkludera allting, annars blir det otydligt.

ERA stöttade kommissionens kommentar genom att säga att man inte kan ha ett bra lärande på systemnivå utan att veta vilka tillbud som finns.

Ordföranden sa vidare att detta att få med alla tillbud är en väldigt viktig fråga för dem.

Kommissionen fortsatte sedan med frågan om artikel 1.2 b) som förtydligar att ERA:s uppgifter med bedömning av säkerhetsnivåer och säkerhetsprestanda inte ska överlappa med NSA:s ansvar. Syftet med denna skrivning är endast att klargöra NSA:s ansvar. Nu kommer en synpunkt om att det redan är reglerat i CSM SUP. Kommissionen uttryckte viss frustration över svårigheten att reglera så det passar alla.

SE framförde att det är bra att texten finns i artikel 1.2 b) som ett förtydligande.

SE kommenterade vidare frågan om att samla in data om alla tillbud, och konstaterade att en stor kvantitet inte garanterar god kvalitet.

Ordföranden svarade SE och konstaterade att det fanns oenighet på denna punkt. Han uppmanade SE att prata med sina myndighetskollegor inom flyget och fråga om relevansen av att inkludera alla tillbud. Han sa vidare SE överdrev kostnaden för detta, och sa att det handlar om en liten kostnad.

ERA sa att det handlade om "direct causes", vilket gör att det ändå är få händelser som ska samlas in jämfört med flyget.

En stat framförde att man skulle kunna klargöra i förordningen att det enligt bilagan handlar om tillbud som är direkta orsaker (direct causes) till olyckor. En sådan justering skulle underlätta förståelsen.

En stat framförde att de stöttar målet med CSM ASLP och ville ställa en fråga om kvantiteten på händelser som kan vara aktuella för rapportering. De sa att ERA hade redovisat 140 000 händelser för 2020. När de haft kontakt med sin infrastrukturförvaltare så uppgav denne ett stort antal händelser, upp emot 60 000, vilket ledde till frågan om 140 000 händelser per år för hela EU verkligen räcker.

En annan deltagare från sektorn stöttade förslaget att "direct incidents" skulle skrivas in i förordningen.

ERA fick ordet och svarade på funderingen kring kvantitet, att det handlar om 100 000 "direct incidents" per år. I mötet pekades sedan på bilaga 1.1.3, table 32 "direct causes".

Kommissionen lämnade följande kommentarer. Kopplat till artikel 3, så är en av principerna när det gäller data är att den inte ska spridas mer än i en begränsad grupp. När det gäller GoA så kommer det bli en formell grupp. Det finns ingen som kan anta bindande regler inom ERA, så det finns ingen anledning till oro för det.

Vad gäller en harmoniserad rekommendation, så innebär en sådan att om man inte följer rekommendationen, så ska man motivera detta.

När det gäller tillsyn och skrivningen om "assessing the safety level", så innebär det inte att ERA kan tillsyna operatörer.

ERA uttryckte att som artikel 3.1 är skriven så ändrar det inte ansvarsfördelningen för tillsyn.

SE lämnade följande synpunkt kring GoA:s resultat. Jämfört med JNS, det handlar ju om teknik. ERA:s "technical opinions" likaså. Nu handlar det ju inte om teknik utan om säkerhet. Om man skapar en harmoniserad lösning på säkerhetsområdet så kan det röra till det i den riskbaserade säkerhetslogiken. Därför anser SE att den nya formuleringen i artikel 3.5 inte räcker ända fram.

Kommissionen förklarade att "entity" ska definieras som alla organisationer som är kopplade till CSM ASLP, såsom operatörer, ECM:er etc.

När det gäller språkfrågan så är arbetsspråket i ISS just nu engelska, men det kommer att göras översättningar till medlemsspråken för driften av ISS. Kravet kommer från artikel 74 i ERA-förordningen.

Kommissionen ville utveckla frågan om MS ska kunna ha nationella krav på rapportering. De har resonerat om koordinering av tillsyn i detta sammanhang. Ett exempel är en operatör som trafikerar i fyra olika medlemsländer och dessa har nationella rapporteringskrav vid sidan av CSM ASLP. Det kommer att bli fyra regelverk och taxonomier för den operatören att förhålla sig till. Det kommer också att leda till en spretig tillsyn. Om vi har nationella system kommer stora företag som kör i flera länder ha en större börda.

ERA sa följande. ISS ska acceptera alla rapportörer och vara en central punkt. Men vi vet att en del stater har egna system, så vi har vetat hela tiden att vi måste ha en koppling mellan ISS och de existerande systemen. Frankrike har testat detta och det har varit lyckat. Så denna lösning är görbar, det är inte en fråga. En annan variant är att man når ISS via en API. Det enda som är helt harmoniserat är att alla måste tillämpa den harmoniserade taxonomin.

Man kommer behålla möjligheten att rapportera i ISS med extra viktiga nationella data, och sådana data kan också tas in i den harmoniserade lösningen, om de är relevanta för den.

Kommissionen kommenterade frågan om kostnaden. Det är de som måste göra förändringar som får stå för kostnaderna. En praktisk

kommentar är att ju snabbare man ansluter, desto billigare blir det. Om man skulle ansluta sent i utvecklingsprocessen, så måste man ansluta till det slutliga systemet, vilket kommer bli mycket dyrare.

En stat framförde att de inte är oroliga för den tekniska delen. De har gjort en koppling, vilket fungerar. Dock är de oroliga för dubbel rapportering och internationella järnvägsföretag. De ser idag att järnvägsföretag inte alltid rapporterar korrekt. I dagsläget finns påtryckningsmedel i sådana fall, men om operatören rapporterar via ISS kommer den möjligheten inte att finnas på samma sätt.

I deras stat har NIB utvecklat systemet, och har idag tillgång till all data. Enligt texten ska tillgången nu reduceras, trots att bedömningen är att NIB har behov av tillgång till informationen. De önskar en beskrivning av vad NIB kommer att kunna se i ISS. Det är ett fall av "need to know".

Samma stat hade en annan fråga, om vilken information som ska matas in. De vill göra riskbaserad tillsyn. De är nu i processen att gå ifrån regelbaserad till riskbaserad granskning. Det innebär att de behöver ta bort nationella regler. Men det innebär att de behöver mer information för att kunna granska operatörernas bedömning av sina risker. Det är ett villkor från NSA:s sida.

Ytterligare en stat framförde ett behov att få ha egna regler för rapportering vid sidan om CSM ASLP.

En stat som inte är en MS flaggade för vikten av att kunna rapportera i ISS på sitt hemspråk.

Samma stat framförde att vi alltid kommer behöva navigera i de nationella systemen så de bedömer att det kommer vara görligt också att hantera järnvägsföretag som trafikerar gränsöverskridande.

De återkom till att det borde stå i förordningen vad en stat kan reglera nationellt kring dessa frågor.

Ordföranden framförde att de skulle fundera vidare på frågan om tillkommande data på nationell nivå. Hans förståelse hade ökat i och med mötet. Kommissionen tog med sig denna fråga tillbaka.

Artiklarna 5-8**Artikel 5 - Access rights**

Inga särskilda synpunkter eller ändringsförslag presenterades.

Artikel 6 - Data provision

Inga särskilda synpunkter eller ändringsförslag presenterades.

Artikel 7 - General obligations regarding safety alerts

Tillämpningsområdet har förtydligats och omfattar järnvägsföretag, nationella säkerhetsmyndigheter, nationella utredningsorgan, underhållsansvariga enheter (ECM) samt tillverkare. Vidare föreslås att säkerhetsvarningar ska bekräftas (acknowledge) i stället för att reagera på säkerhetsvarningen.

Artikel 8 - General obligations of railway operators

Bestämmelsen om skyldigheten att kvartalsvis rapportera verksamhetsvolymen har flyttats hit från artikel 11.

En stat ställde frågan om skrivningen i artikel 5.1. Det står att järnvägsoperatörer ska ha tillgång till information som delas med dem. Själva delningen innebär väl att de ska få tillgång.

En annan stat ställde en fråga om "safety information published by the Agency or notified to them by the Agency" i artikel 7.1 b) och undrade vilken information det skulle kunna vara.

De undrade vidare vad som avses med skrivningen "acknowledge the safety alert" i 7.1 c).

En stat bad kommissionen att tydliggöra NSA:s tillgång till data utifrån artikel 5. NSA bör ha tillgång till all information som rör deras territorium.

En stat tog upp den kvartalsvisa rapporteringen i artikel 8 och ansåg att en gång i kvartalet är för ofta, en gång om året skulle räcka.

Kommissionen lämnade följande kommentarer.

När det gäller NSA:s och NIB:s tillgång till data, så har de ju den tillgången idag. Behöver de ha det? Till exempel vid tillsyn av ett

järnvägsföretag som trafikerar i flera länder. Kommissionen sa att de inte kunde tänka sig att det skulle vara ogörligt. Tillgången till data borde ju inte minska, utan öka. Kommissionen var inte säker på hur detta borde skrivas i förordningen men nämnde att det kanske skulle stå i skälen. De bad deltagarna komma in med förslag på skrivning.

De kommenterade kring "safety alerts", att det kunde användas till exempel att något upptäckts i tillsyn och vill varna alla om en fara eller risk.

ERA kommenterade frågan om "safety alerts". Det finns tid att fila på formerna för dessa varningar, till exempel hur detaljerade de ska vara. I en varning kanske man inte nödvändigtvis måste peka ut en särskild produkt från en tillverkare, men ibland kan det vara nödvändigt.

När det gäller kvartalsvis rapportering svarade ERA att de undersöker om denna rapportering kan samlas ihop via TSD TEL. Det skulle ta bort den manuella rapporteringen helt.

Det framhölls att begreppet "safety information" är helt och hållet informativ.

En stat framförde att en "alert", kan innehålla känslig information (tabell 7 i bilagan innehåller de dataelement som ska ingå). De funderade om man kan lägga kraven på en alert i ISS eller i en vägledning istället.

Samma stat funderade vidare hur man vid en "alert" enligt artikel. 7.1

a) filtrerar vem man ska skicka varningen till? Ett förslag var att ange att det är den som lyfter varningen som ska klargöra detta.

ERA svarade att manualen ger vägledning till sådana frågor.

Artiklarna 9-11

Artikel 9 - Reporting of accidents by railway operators

Ändrat från **händelse** till **olycka** (vilket nu också innefattar allvarliga och betydande olyckor enligt artikel 2). En slutrapport ska obligatoriskt registreras i systemet för allvarliga och betydande olyckor utan onödigt dröjsmål. Om en järnvägsoperatör upprättar en intern rapport för någon annan olycka ska även denna registreras i ISS.

Artikel 10 - Reporting of incidents by railway operators

Inga särskilda synpunkter eller ändringsförslag presenterades.

Article 11 - Self-assessment obligations of railway operators

Inga särskilda synpunkter eller ändringsförslag presenterades.

En stat kommenterade att deadline för den slutliga rapporten nu var borttagen i det senaste utkastet.

SE påminde om att vi delar många åsikter med kommissionen när det gäller målet och tanken med CSM ASLP. Vidare förtydligade SE att när det handlar om administrativa bördor så tänker vi också på konceptet i stort; den stora arbetsinsats som systemet kommer kräva på totalen. För artikel 10 framförde SE vidare att vi välkomnar att rapporteringsfristerna har justerats under arbetets gång. Vi har inte problem med att den fasta tidsfristen för slutrapport har ersatts med att rapporten ska lämnas "without undue delay" (utan onödigt dröjsmål).

SE anser dock att det fortsatt behövs en tydligare koppling mellan rapporteringsfrister och de användningsfall som de ska stödja. Snabb rapportering kan vara motiverad när omedelbara åtgärder krävs, exempelvis vid akuta säkerhetsrisker med gränsöverskridande relevans eller för att stödja spridning av säkerhetsvarningar. För bredare trendanalyser, bedömning av säkerhetsprestanda och unionsövergripande säkerhetslärande kan periodisk överföring av harmoniserade och kvalitetssäkrade uppgifter i många fall vara mer proportionerlig. Därför bör kommissionen förtydliga vilka användningsfall som kräver frekvent eller snabb rapportering, hur mervärdet av sådan rapportering har bedömts jämfört med periodiska dataöverföringar från nationella system och om samma analytiska mål kan uppnås genom mer differentierade rapporteringsfrister.

Därefter återkom en stat till artikel 9 och den borttagna deadline för slutrapporten. De var oroliga för att detta skulle innebära ett problem.

Kommissionen bemötte frågan om den borttagna deadline och sa att det har kommit mycket negativa synpunkter på en tidsatt deadline.

Ingen har dock kommit med något förslag på deadline. Därför föreslår de "without undue delay".

Kommissionen uttryckte att det är konstigt att dessa synpunkter kommer nu. Nuvarande skrivning innebär att man ska lämna slutrapport som snart man kan och annars måste man motivera varför man inte gör det. Kommissionen ställde frågan om det var bättre med fyra månader som deadline.

SE stöttade kommissionens skrivning. Vi framförde att vi uppskattade den och tackade för anpassningen. Vi vet ju att utredningarna tar lång tid, speciellt för NIB:arna.

SE efterfrågade respons på vårt förslag att rapporteringen ska gå in i ISS samlat i efterhand (periodic transmission).

Kommissionen sa att de inte delar SE:s syn på ISS-funktionen. SE ser ISS som ett lärverktyg som ska trigga analys. Kommissionen å sin sida har en helt annan bild av detta som ett rapporteringssystem av en annan kaliber.

ERA fyllde på och sa att de inte vill ha bara en administrativ rapportering. Istället vill de ha ett ställe att lämna information som kan delas och trigga aktiviteter snabbt. De ser att ISS kan ge möjligheten att få information jättesnabbt och det är enkelt att fylla i.

En representant från sektorn menade att vi behöver ett "system approach", kanske i två steg. Detta utvecklades inte ytterligare.

En annan representant för sektorn undrade över om man kunde rapportera tillbud enligt artikel 10 "i batch", från ett system till ett annat. Kanske kan man göra en daglig inrapportering?

ERA svarade att texten inte förhindrar batchleveranser, så länge man håller tidsgränserna.

Gällande artikel 11 frågade en deltagare från sektorn om man skulle kunna ta fram en vägledning för att fylla uppgifter i självutvärderingen.

ERA svarade att de skulle kunna ta fram en sådan vägledning.

SE framförde sitt förslag om att flytta självutvärderingen från CSM ASLP till CSM MON och sa följande. En tillkommande text i bilagan

till CSM Mandatet som röstades vid föregående dags RISC-möte ger utrymme för att anamma SE:s förslag i denna del. Skyldigheterna enligt artikel 11 och bilaga III överlappar i betydande utsträckning med de krav som redan följer av CSM MON. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är redan skyldiga att övervaka effektiviteten i sina riskkontrollåtgärder och säkerställa att säkerhetsstyrningssystemet fungerar korrekt genom en riskbaserad och kontinuerlig förbättringsprocess. Den föreslagna självutvärderingsmekanismen omfattar planering, genomförande, övervakning samt granskning och justering av riskkontrollåtgärder. Dessa delar motsvarar alltså nära syftet och tillämpningsområdet för CSM MON. Självutvärderingen bör därför integreras i CSM MON som ett stödjande verktyg för operatörernas egen övervakning och för nationella säkerhetsmyndigheters tillsynsarbete, snarare än ingå som en komponent i CSM ASLP.

SE sa vidare att en sådan lösning skulle minska risken för dubbelreglering, minska den administrativa bördan och bidra till att bevara den etablerade ansvarsfördelningen mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, nationella säkerhetsmyndigheter och ERA. SE:s förslag innebär att man bevara principerna i säkerhetsregelverket och respekterar strukturen.

En stat framförde ett klart stöd för förslaget att flytta självutvärderingen till CSM MON. Samma stat uttryckte sin uppskattning till att SE tänkt i form av en annan metod, den så kallade CSM ASLMP Light. De menade samtidigt att förslaget skulle kunna innehålla lösningar som kunde tas tillvara, men att detta diskuterats väldigt litet, och de efterlyste ett stöd från fler stater.

Ordföranden invände att kommissionen har bemött och kommenterat förslaget vid flera tillfällen. SE har en annan ambitionsnivå. Kommissionens analys är att det saknas ett harmoniserat händelsesystem i SE:s förslag. SE bortser från att ungefär hälften av MS inte har något rapporteringssystem i dagsläget.

ERA lämnade följande kommentar. Det nuvarande förslaget CSM ASLP är bra. Dock ska vi i CSM-revisionen analysera var självutvärderingsinstrumentet ska vara placerat, och hur dessa delar

ska arbeta tillsammans. Om vi flyttar självutvärderingen från CSM ASLP så är det en stor del som försvinner från förordningen. Därför bör det kvarstå. Visst är självutvärderingen metodiskt sett "övervakning" (monitoring) och med klart fokus på riskkontrollåtgärder. Just nu innebär CSM MON mycket analys av negativa resultat vid olyckor. Sammanfattningsvis delar ERA ordförandens syn att självutvärderingen ska ligga i CSM ASLP.

Artiklarna 12-17

Artikel 12 - National safety authorities

Denna artikel är struken, kravet behövs inte utan NSA:s ansvar framgår av artikel 12 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Artikel 13 - Investigating bodies

Artikeln har justerats för att klargöra vad som ska gälla mellan NIB och informationen i ISS.

Artikel 14 - Entities in charge of maintenance

Inga särskilda synpunkter eller ändringsförslag presenterades.

Artikel 15 - Group of Analysts

Inga särskilda synpunkter eller ändringsförslag presenterades.

Artikel 16 - Protection of the employees and contracted personnel

Inga särskilda synpunkter eller ändringsförslag presenterades.

Artikel 17 - Reporting on the implementation of this Regulation

Inga särskilda synpunkter eller ändringsförslag presenterades.

En stat sa att de saknade en skrivning gällande sekretess (confidentiality) för mottagare av information, till exempel ERA. De ansåg att det borde regleras och undrade annars varför inte.

En annan stat ansåg att artikel 16 skulle ange en uttömmande lista på användare eller en generell referens för alla användare om att alla som använder datan bara får använda den för det uttryckliga syftet.

Ytterligare en stat höll med om båda dessa synpunkter kring dataanvändning.

En företrädare för sektorn ansåg att för artikel 16.1 är det bättre att skriva att personliga data inte ska spridas.

Kommissionen förstod synpunkten, men såg samtidigt att det kommer finnas personliga data som behöver spridas (men det handlar inte om till exempel namn och adresser).

I artikel 15.2 skrivs nu att medlemmar till GoA ska innefattas av kriterier som etableras av ERA och som ska garantera bland annat opartiskhet. En företrädare för NSA som deltagit många arbetsgrupper (working parties) hade aldrig erfarit bekymmer med just opartiskhet.

Artiklarna 18-20

Artikel 18 - Development and operational management of the Information Sharing System

Inga särskilda synpunkter eller ändringsförslag presenterades.

Artikel 19 - Amendments to Decision 2009/460/EC

Inga särskilda synpunkter eller ändringsförslag presenterades.

Artikel 20 - Entry into force and application

Tillämpningsdatum senareläggs.

Kommissionen gav tillfälle att lämna synpunkter på dessa artiklar men ingen deltagare lämnade några synpunkter.

Bilagorna

Endast redaktionella ändringar har gjorts.

En stat var orolig för begreppet "deemed cause(s)" i avsnitt 1.1.1, bilaga I. Kommentaren var för kortfattad för att kunna förstå vari oron låg.

Samma stat pekade på avsnitt 3.3, bilaga III, om Reporting of the Volumes of operation performed. De påpekade att det inte anges vem som är ansvarig för att sammanställa datan. Det står i texten att varje

land ska göra detta, men de anser inte att skrivningen är tydlig i detta avseende.

SE framförde att vi fått synpunkten från sektorn att det är inte är bästa sättet att precisera en plats med longitud och latitud och att vi fått förslag på andra referenssystem, exempelvis kilometermarkeringar, signalpunkter och plankorsnings-ID.

ERA bemötte SE:s synpunkt och sa att de har tittat noga på denna fråga och diskuterat med kommissionen. Man kan alltid tillämpa geolocation. Kilometermarkeringar är inte tillräckligt precist. ERA sa också att i framtiden när RINF:en är i perfekt form, då kan man ha kilometermarkeringar (kilometer points).

En stat framförde att man vill kunna sätta in "unknown" el.dyl. när platsen är okänd.

En organisation sa att de gett några av sina medlemmar (järnvägsoperatörer) uppgiften att uppskatta kostnaderna per funktion för CSM ASLP. De kommer att dela resultatet med kommissionen. Deras förslag var att "full impact assessment" ska uppdateras så att de nya beräknade kostnaderna framgår. Skopet har utökats sedan starten av detta projekt.

Ordföranden sa att de vore mycket glada över att ta del av beräknade kostnader. Dock trodde han inte att ERA kommer att revidera konsekvensbedömningen. När det gäller konsekvenser sa han att fördelarna hittills har bedömts överväga kostnaderna.

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 sade avslutningsvis att kommissionen inte kommer att förändra sitt utkast utifrån Sveriges förslag. Bortsett från detta hade det framkommit några punkter under mötets gång som kommissionen identifierat att de behöver titta vidare på. Han nämnde punkten om att flera medlemsstater hade framfört behov av att ställa krav på rapportering nationellt vid sidan av de kommande kraven i CSM ASLP.

Kommissionen planerar för ett sista möte i expertgruppen för CSM ASLP. Det planeras att äga rum i samband med nästa RISC-möte i november. Efter det mötet avser kommissionen att anta den delegerade akten om CSM ASLP och därefter startar rådets och parlamentets granskningsperiod (scrutiny).

Kommissionen uppmuntrade vidare medlemsstaternas NSA:er att ansluta sig till arbetet med ISS-piloten så snart som möjligt.