



REGERINGSKANSLIET

Rapport

2021-09-20

Infrastrukturdepartementet

I/TM

*Gemensambereidning med SB/SAM, SB/EU, FI/BA och JU/SSK
genomförd inför tidigare kommittémöte, handlingslinjen är
oförändrad*

Rapport möte 92 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg, RISC#92

Kommitténs rättsakter:	Förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå 2016/796, Driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797/EU, direktivet (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet, Lokförardirektivet 2007/59/EG
Tid/Plats:	16 september 10:00-14:00 Webex (distansmöte)
Svenska representanter:	Robert Hellström, Transportstyrelsen Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

I detta dokument återfinns agendan, bakgrundsupplysningar, instruktioner samt rapport från mötet.

Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för genomförandeakter med utgångspunkt från förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå 2016/796/EU utgörs av artiklarna 25.4, 26.4, 26.5, 55.5 och 80.

Beslutsförfarandet avseende de nämnda artiklarna regleras i förekommande fall av artikel 81 som hänvisar till artikel 51 i direktiv (EU) 2016/797 varvid 4 § respektive 5 § i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas i förekommande fall.

Den rättsliga grunden för beslut som gäller driftskompatibilitet fördelar sig på dels delegerade akter dels genomförandeakter. Grunden för delegerade akter utgörs av artikeln 5.1. För genomförandeakterna utgörs de av artiklarna 5, 7, 9, 14, 15, 21, 24, 47, 48 och 49 i direktiv 2016/797/EU om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen.

Beslutsförfarandet avseende sistnämnda artiklar regleras av artikel 51 samma direktiv varvid 4 § respektive 5 § i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

För beslut om järnvägssäkerhet är den rättsliga grunden fördelad på dels delegerade akter dels genomförandeakter. Grunden för delegerade akter utgörs av artikeln 6 och 7 i direktiv 2016/798/EU. För genomförandeakterna utgörs grunden av artiklarna 6, 7, 10, 14, 24 i direktiv 2016/798/EU om järnvägssäkerhet. Beslutsförfarandet avseende förstnämnda akter utgörs av artikel 27, och för sistnämnda artiklar regleras detta av artikel 28 samma direktiv varvid 4 § respektive 5 § i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

För beslut gällande frågor kring behörighetsprövning av lokförare är den rättsliga grunden artiklarna 4, 20, 22, 23, 25, 29, 31, 34, 37 i direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen. Beslutsförfarandet regleras av artikel 32 i samma direktiv varvid de övergångsbestämmelser som regleras i artikel 13 i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Bakgrund och beredningsläge

Den Europeiska Unionens Järnvägsbyrå (ERA) utarbetar på grundval av bestämmelser i direktiven om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet bland annat tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (s.k. TSD) och gemensamma säkerhetsmål, metoder och indikatorer (s.k. CST, CSM och CSI). Vidare utarbetar ERA med stöd av direktivet om behörighetsprövning av lokförare bestämmelser med anknytning till behörighetsprövning.

ERA har tillsatt särskilda arbetsgrupper för att utarbeta förslag till sådana dokument som enligt direktivens bestämmelser ska ha bindande verkan för medlemsstaterna, och därefter kontinuerligt ta fram förslag till reviderade sådana rättsakter. I arbetsgrupperna deltar representanter för bl.a. järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, tillverkare och nationella säkerhetsmyndigheter. De svenska representanternas insatser i arbetsgrupperna koordineras av Transportstyrelsen och stäms löpande av med branschen.

Frågor för beslut

Vid detta möte kommer röstning att ske under agendapunkten 2. Övriga frågor på agendan tas enbart upp för information och diskussion.

Anm. Samtliga ärenden på agendan har tidigare varit uppe för information/diskussion vid RISC#91. Även om ytterligare information tillkommit i bakgrundsbeskrivningen är aktuell handlingslinje i allt väsentligt i linje med tidigare gemensamberedd handlingslinje.

Agenda för mötet

1 Adoption of the agenda

Dokument

- Item 01 - AG92EN01 - Draft agenda



Handlingslinje

1. **SE kan** ställa en övrig fråga om tidplan för CSM-ASLP.
2. **SE kan** i övrigt acceptera agendan.

Vad hände

Ordförande hälsade välkommen och öppnade mötet.

Agendan godkändes med två övriga frågor; nationella genomförandeplaner i TSD och tidplan för CSM ASLP.

2 **Commission Implementing Decision accepting a request submitted by the Italian Republic pursuant to Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council for non-application until 30 June 2023 of point 7.4.2.1 of the Annex to Commission Regulation (EU) 2016/919 for two vehicles V250 Italia/ETR700 with identification numbers 4808 and 4803**

Dokument

- *Item 02 - DV41EN01 - Derogation CCS TSI - 2 vehicles – IT*



Bakgrund

IT ansöker om undantag för två fordon av typen V250 Italia / ETR700 från kravet i punkt 7.4.2.1 i TSD Trafikstyrning och signalering¹ om att installera ETCS Baseline 3.

Två fordon i en beställning på totalt 17 fordon hann på grund av Covid-19 inte levereras före 31 december 2020 som var deadline för godkännande av fordon med ETCS Baseline 2.

Fordonen som levereras med ETCS Baseline 2 kommer att uppgraderas till ETCS Baseline 3 senast 30 juni 2023 i samband med att övriga 15 fordon i flottan uppgraderas.

Kommissionen föreslår att undantag från TSD samt tidsbegränsat undantag för ETCS Baseline 2 medges. Transportstyrelsen delar kommissionens uppfattning.

Handlingslinje

3. **SE kan** rösta ja till kommissionens förslag till undantag i enlighet med ansökan från IT.
4. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen introducerade kortfattat förslaget i enlighet med bakgrundsbeskrivningen.

Röstning genomfördes där ingen MS var emot eller avstod.

¹ Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen

3 **Draft Commission Implementing Regulation amending Regulation (EU) 2019/773 as regards the phasing out of specific cases for rear end signal – presentation by the Commission**

Dokument

- *Item 03 - OPE TSI phasing out of specific cases for rear end signal – Act*
- *FR Amendments on OPE TSI_final*



Bakgrund

I samband med senaste revidering av TSD drift och trafikledning (TSD OPE)² var kommissionens ambition att harmonisera användning av reflekterande plattor som markering av sista vagnen i ett godståg.

Förslaget är att slutsignaler med två fasta röda sken fasas ut från och med den 1 januari 2022 längs järnvägens godskorridorer, och från och med den 1 januari 2026 inom hela unionens järnvägsnät.

Flera MS motsatte tidsgränserna för att använda slutsignaler. Det infördes därför en utvärderingsklausul där berörda MS (BE, FR, IT, PT, ES och UK) senast den 31 december 2020 skulle leverera rapporter till kommissionen om respektive stats användning av reflekterande plattor, med identifiering av eventuella allvarliga hinder för den planerade utfasningen av nationella regler (punkt 4.2.2.1.3.2 i TSD OPE).

Kommissionen ska på grundval av en rekommendation från byrån och med beaktande av resultaten i medlemsstaternas rapporter se över datumen och specifikationerna i syfte att harmonisera slutsignalen för att få reflekterande plattor godkända för hela unionen, med beaktande av säkerhets- och kapacitetsfrågorna samt de kostnadsmässiga konsekvenserna under övergången. Om inget annat anges i en sådan översyn ska tidsfristerna ovan gälla.

I enlighet med byråns rekommendation föreslår kommissionen att tidsramen för användning av slutsignaler med två fasta röda sken på godskorridorer förlängs till 1 januari 2026 för BE och FR samt 1 januari 2025 för PT och ES. Dessutom ska dessa MS med halvårsintervall rapportera om status för arbetet med att tillåta reflextavlor.

² Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU

För att upprätthålla säkerhet och kapacitet i beröra MS måste järnvägsfordonens strålkastare uppdateras till modernare och ljusstarkare varianter för att säkerställa tillräcklig synlighet för reflextavlor. Verkstadskapacitet för utbyte av strålkastare är flaskhalsen som dikterar tidsramarna.

Transportstyrelsen bedömer att föreslagen senareläggning av specialfall är rimligt för att hinna med utbyte till moderna strålkastare. Utifrån berörda MS geografiska placering bedömer TS att dessa specialfall endast påverkar svenska godstransporter i begränsad omfattning eftersom det sannolikt ändå krävs rangering för de flesta godstågen från Sverige.

Vid tidigare möten har FR anfört att utbyte av strålkastare på ca 5000 järnvägsfordon i FR beräknas ta ända fram till 2033. För att kunna möta deadline till 2026 föreslår FR att dagens reflextavla i TSD OPE ersätts med en ny och större reflextavla som syns bättre även med äldre strålkastare. Det påstås av FR att tavlorna ändå byts ut frekvent, att de nya tavlorna inte är mycket dyrare och att det är möjligt att sätta större tavlor enkelt på alla befintliga vagnar.

NSA FR har den 28 juli 2021 lämnat in en officiell ändringsbegäran (CR) till byrån ([CR:TSI_C00000491](#)). ERA ville inledningsvis skjuta upp denna CR till en kommande revidering med hänvisning till resursbrist. Men efter att sektorn (CER) meddelat att de delade problemformuleringen och arbetade med ett reviderat förslag valde ERA att behålla ändringsbegäran öppen.

Frågan om ny reflextavla är förvisso inte på agendan men kommer sannolikt att lyftas av FR.

Transportstyrelsen ser fördelar med förslaget om det möjliggör en harmoniserad lösning för användning av reflextavlor på hela det europeiska järnvägsnätet. Det måste dock föregås av en ordentlig konsekvensanalys som undersöker kostnader för nya tavlor och möjligheter att använda större tavlor på existerande vagnar.

I det franska förslaget påstås att nuvarande fordonsstrålkastare tillsammans med den nya reflextavlan ger motsvarande säkerhetsnivå som ett utbyte till moderna strålkastare tillsammans med befintlig reflextavla. Detta borde i så fall även innebära att kravet i punkt 4.2.2.1.2 i TSD OPE om att fordonsstrålkastarnas ljusintensitet vara i enlighet med punkt 5 i avsnitt 4.2.7.1.1 i TSD LOC&PAS för att få tillträde till de linjer som identifieras i infrastrukturregistret då körning med medgivande (permissive driving) används kan tas bort.

Den svenska sektorn har inte identifierat några uppseendeväckande kostnadseffekter av förslaget, däremot saknas underlag för ställningstagande

om det är möjligt att använda befintlig hållare och om tillräckligt utrymme finns.

Handlingslinje

5. **SE kan** stödja, eller vid en senare skriftlig omröstning rösta ja till, specialfall för BE, ES, FR och PT i TSD OPE som innebär en senareläggning i användning av reflextavlor på aktuella järnvägsnät.
6. **SE kan** vid behov påtala att FRs förslag om större reflextavlor måste föregås av en konsekvens- och kostnads-/nyttoanalys och hanteras enligt gängse rutiner i arbetsgruppen för revidering av TSD (TSIs Working Party).
7. **SE kan** fråga om det franska förslaget innebär att kravet i punkt 4.2.2.1.2 i TSD OPE om att fordonsstrålkastarnas ljusintensitet måste vara i enlighet med punkt 5 i avsnitt 4.2.7.1.1 i TSD LOC&PAS för att få tillträde till de linjer som identifieras i infrastrukturregistret då körning med medgivande (permissive driving) används kan tas bort.
8. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade att de måste genomföra en externremiss ("public consultation") av förslaget innan det kan röstas, något som ERA missat att göra i arbete med rekommendationen. Så fort remissen är klar kommer det att ske en skriftlig omröstning. Kommissionen presenterade sedan förslaget som är i enlighet med bakgrundsbeskrivningen. Kommissionen lämnade sedan ordet till FR att presentera sitt förslag om större och mera reflekterande slutsignaltavlor.

FR tackade kommissionen för utökning av deadline till 2026, vilket är ett steg i rätt riktning. FR menade vidare att vi nu måste fokusera på en europeisk lösning för att säkerställa säkerhetsaspekterna kring denna lösning, och att en europeisk lösning finns på plats inom tidsramarna. FR har skickat in ändringsbegäran (CR) till ERA där de föreslår en ändring i av reflextavlor i TSD OPE. För att säkerställa att denna CR blir hanterad föreslår FR nu en skrivning i TSD OPE att kommissionen senast den 30 juli 2022 ska se över specifikationerna för slutsignaltavlorna, se bilaga med FRs förslag. FR informerade vidare att frontstrålkastarna på franska järnvägsfordon inte kommer att ha bytts ut förrän 2033. Med nuvarande reflextavlor kommer säkerhetsnivån att sänkas om inte åtgärder vidtas, t.ex. sänkt hastighet. En hastighetssänkning på 10 km/h skulle orsaka 11 000h förseningstimmar för passagerare och kosta miljontals Euro. FR önskade även att rapporteringskravet kring utvecklingen av aktiviteterna i åtgärdsplanen i artikel 1 minskas från halvårsvis rapportering till en årlig

rapportering, vilket de anser vore mera proportionerligt. Förslaget fick även stöd av en av de MS som berörs av förslaget.

Övriga berörda MS tackade också kommissionen och uttalade stöd för förslaget som är i linje med deras behov.

Kommissionen är medveten om att rapporteringsfrekvensen är en känslig fråga, men anledningen till att de efterlyser halvårsvis rapportering av åtgärdsplanen är för att säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtas av MS för att nå dessa deadlines. Kommissionen efterlyste mer input från andra MS om FRs förslag om större tavlor.

En av de berörda MS var positiva till större tavlor, det ökar synlighet och ökar säkerheten i järnvägssystemet. Men de menade samtidigt att det krävs mer analys för att se att dessa går att använda i befintliga hållare och inte skapar andra säkerhetsproblem. Även en analys av ekonomiska aspekter krävs och de är positiva till att detta görs.

Kommissionen bekräftade att det krävs en analys för att ta reda på kostnader för förslaget.

En stor MS delade FRs uppfattning att det räcker med årsvis rapportering. Gällande större tavlor anser de att det krävs analys av kostnaderna för ett sådant förslag.

Kommissionen konstaterade att vi redan har en europeisk lösning för slutsignaltavlor och de förväntar sig att deadline 2026 hålls oavsett.

ERA bekräftade att de hör MS uttalanden om behovet av en konsekvensanalys. Det ligger också i ERAs intresse att hitta en harmoniserad lösning, men ifrågasatte om det är nödvändigt att ange en hård deadline i TSD OPE. ERA ska ändå lämna en rekommendation till kommissionen vid den tidpunkten. Utifrån byråns resurserbrist anser de att det är onödigt att sätta upp tidsramar för arbetet i TSD OPE. Gällande ev. migrering till större tavlor får man ta hänsyn till att reflextavlor har en kort livslängd, så en övergång borde kunna vara relativt kort.

Kommission svarade att man även måste säkerställa att de passar i befintliga hållare. Eftersom det inte finns något starkt motstånd från MS att göra en konsekvensanalys kommer kommissionen att undersöka datumet i FRs förslag tillsammans med ERA.

En MS var tveksam till en punkt i förslaget, men de är inte emot att göra en analys. Vid siktkörning ska hastigheten anpassas till siktförhållanden. Att säga att slutsignaltavlor inte tillräckligt synliga undergräver hela konceptet med siktkörning i TSD OPE.

Kommissionen menade att detta är något som får ingå i analysen, men att en större och mera reflekterande tavla syns bättre är klart.

SE stödjer att hitta en europisk lösning, men menade att det krävs mera analyser. Ändringen borde hanteras i den ordinarie revideringsprocessen för TSD, där det redan finns en inskickad CR. SE är därför tveksamma till om det verkligen är nödvändigt att sätta ett fast datum i TSD OPE. En annan fråga är om kravet på att byta ut frontljus kommer att tas bort om förslaget gällande större och reflekterande tavlor går igenom?

Kommissionen menade att det är osannolikt att större tavlor ensamt uppfyller säkerheten. Frågan får undersökas i arbetet, men det blir troligen en kombination.

Förslaget kommer att skickas ut på externremiss och röstas med skriftligt förfarande innan slutet av året.

4 Draft Commission Implementing Regulation amending Commission Implementing Regulation (EU) 2018/764 on the fees and charges payable to the European Union Agency for Railways and their conditions of payment - presentation by the Commission and the Agency

Dokument

- *Item 04 - DV08EN02 - ERA FCHs – Act* 
- *Item 04 - DV08EN02 - ERA FCHs - Annex* 
- *ERA Note to the file Fees Charges v.1.0* 
- *Item 04 - ERA FC - Table for comments - FC Imp. Reg. revision* 
- *Item 04 - ERA FC revision - IA - FC - Final draft 1.0* 
- *Item 04 - IA Fees Charges Revision* 
- *SE position statement on Commission proposal on Regulation (EU) 2018-764 - RISC #92 Meeting* 

Bakgrund

I slutet av 2020 aviserade ERA att de samlat på sig tillräckliga erfarenheter för att föreslå ändringar i avgiftsförordningen 2018/764, som reglerar avgifter som ERA ska ta ut för fordonsgodkännanden respektive utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg. Nuvarande avgift ger inte ERA full kostnadstäckning för bl.a. ökade personalkostnader, indirekta kostnader inkl. IT-system, utbildning och support. Avgiften har inte heller inkluderat kostnader för drift och underhåll för One-Stop Shop, OSS.

Byrån hade inför expertgruppsmötet 9-10 juni sammanställt en not (se bilaga) där de presenterar underlag till beräkning av timtaxan uppdelat på direkta och indirekta kostnader. Summeringen på sista raden visar på en timkostnad på hela 235,51€ och förslaget till ny timtaxa är därför 235€/h.

Anledningen till att taxan stigit jämfört med förslag vid tidigare RISC-möten anges bero på att flera tidigare antaganden varit felaktiga bl.a. gällande användning av experter från "Pool of Experts", att korssubventionering av OH-kostnader från anslagsmedel inte är möjligt, tillkommande kostnader för utveckling av OSS m.m.

För fordonsgodkännande i enlighet med godkänd fordonstyp (Conformity to Type, CTT) föreslås fasta avgifter som delas in i tre kategorier med olika prissättning (775€, 970€ och 1115€, se tabell C i förslaget). Fakturering kommer också att ske i samband med ansökan skickas in för att minska administration. Dessa avgifter är framräknade med utgångspunkt i erfarenheter av hur många timmar i snitt som krävs för handläggningen av ansökningar under den tid ERA har beslutat om utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg respektive fordonsgodkännanden.

För kostnader för drift och underhåll av OSS (ca 700k€/år) föreslås införande av en fast avgift per ansökan; 50€-100€ för CTT för ansökningar till nationella säkerhetsmyndigheter och 400€ för övriga ansökningar. Skälet till att en OSS-avgift föreslås tas ut även för ansökningar som nationell säkerhetsmyndighet ska besluta om, är för att få en rättvis fördelning av kostnaderna för OSS.

Små och medelstora företag kan begära en nedsättning av de totala avgifterna med 20%. Tidigare angavs numerär, omsättning och årsomslutning som kriterier för små och medelstora företag direkt i förordningen. I det nya förslaget hänvisas till kommissionens rekommendation 2003/361/EG³, vilket får konsekvenser för företag som är del av en koncern.

För att minimera finansiella risker införs möjlighet att kräva bankgaranti eller förskottsbetalning vid ansökningar från sökande från tredje land eller sökanden med bristande ekonomiska förmåga. För dessa ges byrån också möjlighet att kräva in delbetalning för redan utfört arbete, samt möjlighet att

³ Kommissionens rekommendation av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag (2003/361/EG)

skjuta upp behandling av ansökan till dessa att betalning erhållits och även avslå ansökan vid utebliven betalning.

Dessutom införs även en årlig indexuppräknings av avgifterna utifrån ökningen av löner och pensionskostnader för anställda inom EU som publiceras i unionens officiella tidning samt indexering av kostnader för varor och tjänster enligt konsumentprisindex från Eurostat.

Det tydliggörs även att nationella säkerhetsmyndigheter ska tillhandahålla byrå med en länk till sin hemsida där information om taxan framgår.

I det senaste utkastet har det också tydliggjorts att de reviderade avgifterna inte gäller för ansökningar som skickats in innan ändringsförordningen träder i kraft.

Efter önskemål från flera MS har ERA tagit fram en konsekvensanalys av förslaget, se presentation och bilaga. Analysen utgår från tre alternativa scenarion. Ett grundscenari, *Alternativ 0*, där avgiften är oförändrad och utan omfördelning av arbetsuppgifter för befintlig personal. *Alternativ 1* innebär oförändrad avgift med omfördelning av arbetsuppgifter för befintlig personal (vilket tillämpas idag). *Alternativ 2* motsvarar föreslagen höjning av avgifterna.

I analysen har ERA försökt kvantifiera kostnader för sektorn orsakade av längre handläggningstider för ansökningar p.g.a. byråns resursbrist. ERAs slutsats är att bl.a. stilleståndskostnader som uppstår vid *Alternativ 1* och *Alternativ 2* gör att totalkostandet för sektorn ändå blir lägst vid *Alternativ 2*. *Alternativ 2* är också det enda alternativ som uppfyller kraven på full kostnadstäckning.

TS har tidigare påtalat att höjningen signalerar ett misslyckande med att uppnå ett viktigt syfte bakom det fjärde järnvägspaketets tekniska pelare – att göra tillståndsgivningen på järnvägsområdet ”snabbare och billigare”. Det har även påtalats att tidigare kostnadsberäkningar och -antaganden har skapat en oklar bild för en bransch som är i stort behov av förutsägbarhet.

Svenska branschföreträdare har tidigare samlat kring en gemensam standpunkt att SE bör motsätta sig den markanta ökningen av byråns timkostnader. TS har därför motsatt sig nivån på tidigare förslag på avgiftshöjningar och efterlyst effektivisering av byråns interna administration. I den nuvarande timtaxan á 130€/h beräknades de direkta kostnaderna utgöra 2/3 och indirekta kostnader 1/3. I ERAs not utgör nu de indirekta kostnaderna istället 50% av timkostnaden.

ERA har aviserat att de avser vidta åtgärder för att effektivisera och förbilla ärendehantering, bl.a. genom minskad administration, införande av fasta avgifter, omorganisation och automatisering. För OSS minskas supportkostnader genom förbättrad FAQ samt synergier med underhåll av byråns övriga IT infrastruktur. Det ökade antalet ansökningar, utan motsvarande ökning av administration, samt en ökad mognad hos sökanden antas också bidra till kostnadsminskningar.

En ytterligare brist som noteras är kommissionens hantering av information gällande beslut och fördelning av de kostnadsmassor som avser ERAs

tillståndsverksamhet och som ska täckas av avgifter. SEs, och andra MS' branschaktörer, har initialt förlitat sig på ett beräknat kostnadsläge och planerat sin verksamhet därefter. Senare har kommissionen, utan förtydligande eller godtagbara förklaringar, ändrat detta läge och därmed försatt aktörerna i onödigtvis komplicerade ekonomiska lägen. Ett sådant förfarande är svårt att förklara utifrån lagstiftningens krav och det fjärde järnvägspaketets målsättningar.

Transportstyrelsen bedömer, även med beaktande av branschens giltiga invändningar och byråns bristfälliga beräkningar av och antaganden för olika över tid växlande avgiftsalternativ, att det saknas formella grunder för att principiellt motsätta sig att byrån tar ut avgifter för att få full kostnadstäckning i enlighet med principerna i ERA-förordningen⁴.

Vad gäller ERAs förslag om att ta ut en fast avgift avseende OSS av sökanden som valt den nationella säkerhetsmyndigheten (Transportstyrelsen i förekommande fall) finns det anledning att ifrågasätta den rättsliga grunden för denna åtgärd. ERA åberopar dels artikel 12 respektive artikel 80 i ERA-förordningen 2016/796 som rättslig grund för sitt förslag. Artikel 12 anger att ERA ska inrätta ett ärendestödsystem, One-stop-shop, OSS. Där anges vilka funktioner och resultat som ska uppnås, syftet, kraven och förutsättningarna för nyttjande. Artikel 80 föreskriver om kommissionens rätt att besluta om och fastställa avgifter och taxor samt om villkoren för antagande och genomförande. Denna artikel räknar uttömmande upp för vilka åtgärder avgifter får tas ut. Då OSS inte kan anses vara en tjänst, eftersom den är obligatorisk, faller den heller inte in under villkoret ”tillhandahållande av tjänster”. ERA-förordningen riktar sig till och reglerar byråns förhållanden, och kan närmast uppfattas som en myndighetsinstruktion. Den binder inga övriga subjekt.

De båda relevanta sakförfattningarna, driftskompatibilitets- (2016/797) respektive järnvägssäkerhetsdirektivet (2016/798) reglerar inte någon betalningsskyldighet för den sökande gentemot ERA i de fall då denne valt den nationella säkerhetsmyndigheten som beslutsmyndighet.

Dessutom uppställer kommissionens förslag ett problematiskt ingrepp i medlemsstatens unika skattemässiga suveränitet.

I de fall då sökanden utövar rätten att välja den nationella säkerhetsmyndigheten, NSA, som beslutsmyndighet är det den nationella regimen för avgifter som ska gälla. Kommissionens förslag skulle följaktligen innebära en dubbel avgift på sökanden. Detta står i skarp kontrast till Unionens rättsliga principer.

Transportstyrelsen uppfattar därför att kommissionen saknar rättsligt stöd för att medge ERA att av sökande ta ut en särskild avgift avseende ärendehandläggning i OSS i de fall då en sökande valt den nationella

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

säkerhetsmyndigheten som beslutsmyndighet. SE kommer att skicka in ett yttrande till kommissionen inför mötet, se bilaga.

En fördelning av kostnaderna för OSS mellan ansökningar till nationella säkerhetsmyndigheter och ERA i syfte att uppnå likabehandling mellan ansökningstyperna skulle kunna uppnås genom att byrån istället fakturerar NSA inom ramen för samarbetsavtalen enligt artikel 76 i ERA-förordningen. Flera MS har dock tidigare motsatt sig en sådan konstruktion där NSA tar ut OSS-avgiften av sökanden och vidarefaktureras av ERA.

Kommissionen har tidigare aviserat att de vill säkerställa att ERA kan ta ut nya avgifter så fort som möjligt. Det är därför troligt att en skriftlig omröstning initieras efter kommittémötet.

Handlingslinje

9. **SE bör** fortsatt föreslå att den fasta avgiften för en sökandes användande av OSS vid ansökningar som ska prövas av nationell myndighet lyfts ur förslaget.
10. Vid en eventuell påföljande omröstning med användande av skriftlig procedur och under förutsättning att den del av förslaget kvarstår som ger ERA rätt att debitera sökande en fast avgift för användning av OSS i tillståndsärenden som nationell myndighet ska avgöra, **bör SE rösta nej** och begära att få en röstförklaring lagd till protokollet. Av denna bör framgå att skälet till att SE motsätter sig att förslaget antas är att det saknas rättslig grund p.g.a. att kommissionen inte har behörighet att besluta om fastställande av avgifter för sökande som avser beredning av ärenden som beslutas av nationell myndighet.
11. Om den i punkten ovan nämnda fasta avgiften för OSS inte ingår i det förslag som framläggs för ”skriftlig omröstning”, **bör SE rösta för** att förslaget antas och begära att få en röstförklaring lagd till protokollet. Av röstförklaringen bör framgå att SE, trots förslagets uppenbart negativa konsekvenser för uppnåendet av målsättningarna bakom det fjärde järnvägspaketet, valt att ställa sig bakom ett antagande av det endast p.g.a. att varje annat alternativ skulle komma i konflikt med kravet på full kostnadstäckning i artikel 80.2c i ERA-förordningen.
12. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen konstaterade att vi nått huvudpunkten för dagens diskussioner. Vi har alla sett förslaget och ERA har nu också gjort en konsekvensanalys som också ger ett starkt stöd att öka avgiften, eftersom ERAs brist på resurser försenar processen och är kostsamt för sökanden.

ERA presenterade en konsekvensanalys där de jämfört kostnadsökningen för avgifterna med sökandens ”värde av tid” (*Value of Time*) för

fordonsgodkännanden och utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg, se presentation och bifogad konskvensanalys.

Beräkningarna utgår från antaganden där de mottagit begränsad feedback från sektorn, men den feedback som mottagits går ändå i samma riktning och matchar de föreslagna siffrorna. Att bedöma ”värdet av tid” beror starkt på typen ansökan, fordonstyp, kontraktsförhållanden etc., men analysen ger ändå en fingervisning kring storleksordningen. Eftersom erfarenhet av ERTMS-förhandsgodkännande är för begränsad så ingår inte denna del i analysen.

Analysen visar att ”värdet av tid” i de flesta fall inte är så betydelsefull för ansökningar om gemensamt säkerhetsintyg. Sökanden kan oftast motverka en ökad tidsåtgång genom att inleda ansökningsprocessen tidigare, även om det finns fall där tiden är betydande, t.ex. vid nya trafikupplägg.

För fordonsgodkännande är värdet olika beroende av typen av fordon, högst är värdet vid fordonsgodkännande i enlighet med godkänd fordonstyp (CTT). Förutom ”värdet av tid” finns dessutom andra kvantitativa värden att ta hänsyn till utanför processen.

ERA har utgått från tre alternativ, men alla alternativen uppfyller inte de legala kraven. Vid alternativ 0 (noll) är avgiften är oförändrad och det sker ingen omfördelning av arbetsuppgifter för befintlig personal. Det innebär att man inte kan hålla de angivna tidsramarna i direktivet. Alternativ 1 innebär oförändrad avgift med omfördelning av arbetsuppgifter för befintlig personal, vilket är alternativet som tillämpas idag. Alternativ 2 motsvarar föreslagen höjning av avgifterna.

Både den kvalitativa- och den kvantitativa analysen visar att totalkostnaderna för sökanden är lägst för alternativ 2.

Kommissionen konstaterade att det är en bra analys som visar att det faktiskt kan vara dyrare att göra det billigt och långsamt än snabbare och till en högre timtaxa.

En MS önskade en förklaring till kostnadsökningen på 80 %, vad ledde till denna stora ökning på två år.

Kommissionen svarade att ökningen beror på att den första kostnadsuppskattningen inte tog hänsyn till indirekta kostnader. Utöver direkta kostnader har ERA stora stödfunktioner, IT etc. När man såg att ERAs budget inte gick ihop så analyserades detta och det visades varifrån kostnaderna kommer. Kostnaderna är i paritet med andra EU-myndigheter vilket indikerar att nivån är rimlig.

En MS undrade över förväntade effekter för sektorn?

Kommissionen menade att påverkan på sektorn blir minimal, kostnaden för godkännanden är liten i förhållande till ett projekt. Det sker ett stort arbete hos tillverkare, järnvägsföretag och andra innan de ens diskuterar med ERA. Istället för att söka hos flera NSA söker man nu endast hos ERA, så totalkostnaderna blir lägre. Den ursprungliga avgiftsförordningen beslutades innan ERA påbörjade arbetet. Underlaget gjordes på teoretiska antaganden, denna gång utgår vi från praktiska erfarenheter.

En MS tackade ERA för konsekvensanalysen men hade några kommentarer. Vad de förstår är det nu alternativ 1 som tillämpas. Skillnaden mellan alternativ 1 och alternativ 2 i den kvantitativa analysen är väldigt liten, så den ger inte ett så tydligt stöd som kommissionen påstår.

Idén med fjärde järnvägspaketet (4JVP) var att sänka kostnader för godkännanden. Denna analys visar inte kostnader före och efter 4JVP. De håller heller inte med om att kostnader inte är jämförbara med NSA. Vi var medvetna om förutsättningarna när vi beslutade direktiv och förordningar. Det är viktigt att ta hänsyn till kostnadsläget i olika MS.

Ett fjärde alternativ i analysen är att inte ta in en fast OSS-avgift, det vore intressant att kvantifiera detta. Det skulle ge några fler €/h, men inte en fast avgift för nationella ansökningar.

ERA replikerade gällande alternativ 1 vs alternativ 2 att alternativ 1 inte är i linje med ERA-förordningen. ERA ser en ökad nytta av att öka avgifterna. De håller med om att skillnaden inte är stor, men påverkan är ändå positiv.

Gällande jämförelsen mellan 3JVP och 4JVP så är det en annan analys. Här jämförs skillnaderna efter två års erfarenheter. Nu måste vi få upp avgifter i nivå med kraven i förordningen. Att jämföra situationen före 4JVP är ett formellt krav som ska göras till 2025.

Om man jämför kostnaderna för en godsvagn så ser man ingen större skillnad, där var det tidigare en myndighet och det är en myndighet nu. ERA blir dessutom hela tiden effektivare utifrån erfarenheter av att godkänna över 24000 fordon. Men i fall med andra fordon i flera länder, ERA nämnde ett exempel som omfattar 11 MS, så är det väsentlig skillnad i kostnader för sökande. Tidigare krävdes 11 ansökningar, på 11 olika språk och i 11 olika format. ERA har redan analyserat effekter på timkostnaden om OSS inte ingår, de kan presentera analysen efter diskussionen.

En MS förstår av analysen att man genom att öka ERAs personal kan minska tiden för godkännande. Men för typgodkännande är NSA alltid involverade. Även om ERA arbetar snabbare, kan NSA också göra det? I direktivet anges maxtiden fyra mån, kommer även denna att minskas? CTT är ett nytt i koncept 4JVP som inte fanns i många MS tidigare, det var bara

typgodkännande i 3JVP. Finns det en studie om att minska arbetet med CTT eller ta bort det helt? Är det möjligt att undersöka om det kan göras?

Att öka avgifterna sänder fel budskap och timingen är fel. Det är det europeiska järnvägsåret och passagerarantal har minskat kraftigt, det vore bättre att vänta till sektorn återhämtat sig innan man ökar avgifter.

Kommissionen är medveten om timingen, de vet om svårigheterna som industrin står inför. De vet också om att ERA har ett stort underskott och måste täcka sina kostnader. För att hjälpa industrin att återhämta sig krävs att ERA är aktiva och kan stödja, detta kan de inte göra med ett underskott. Därför måste revideringen göras nu.

ERA svarade att CTT är ett tydligt krav i direktivet, alla fordon måste ha godkännande. Utifrån praktiska erfarenheter från över 24000 fordon och över 2000 ansökningar ser de att 60 % av ansökningarna inte lever upp till kvalitetskraven. Det vore därför inte ansvarsfullt att ta bort kraven.

ERAs erfarenheter visar att värdet av tid är av största vikt för sökanden. Godkännandet kommer alltid sist och det skapar kostnader att hålla liv i projektet, kapitalkostnader för stillastående fordon och ofta straffavgifter i kontrakt. Många sökanden kräver att ERA levererar snabbare än de legala kraven. I alternativ 0 så är det inte ens möjligt att leva upp till tidsramarna om fyra månader enligt direktivet. Att ERA inte har budgetbalans innebär också att de bryter mot kraven. Att NSA också bidrar till handläggningstiden är sant, men om ERA har mer resurser har de även möjlighet att bättre stödja NSA, så det blir också positiva effekter för sökanden.

En stor MS förstår att ERA föredrar alternativ 2. För full transparens föreslås att en ytterligare parameter läggs till i ERAs rapportering till RISC. De efterlyser en rapport om tillkommande personal för myndighetsuppgifter och rapportering om medeltider för fordonsgodkännande och utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg. Det är viktigt att kunna visa för sektorn att en ökad timtaxa också innebär välinvesterade pengar.

ERA stödjer helt förslaget, de har lagt till ett sådant skäl i akten. ERA är hängivna åt att effektivisera processen, de har så gjort sedan 2019. Enligt akten ska en årlig rapport göras, de är glada att göra detta och visa hur de investerat och hur det kommer till nytta för sektorn. De måste kunna visa att pengar som investeras i ERA är välinvesterade.

Kommissionen kontrollerar noggrant att ERA utför uppgifterna så effektivt som möjligt. Men det finns ett stort gap av resurser som vi måste hantera, annars uppstår andra problem än att leverera i tid.

En MS är positiv till förslaget. Det är bra att kunna visa positiva effekter för sektorn. Det har varit för låga avgifter tidigare, det är ett faktum som måste erkännas. Det måste även erkännas att det blir kostnadsökningar för sektorn på ca 4M€, men relativt övriga kostnader är det ändå lågt. I förhållande till sektorn är det viktigt att betona hur ERA arbetar för att effektivisera processen men även ändra i ramverket t.ex. för CTT och även kring andra diskussioner. Vi måste ha en kontinuerlig diskussion för att förbättra processen. Detta måste framgå som ett starkt narrativ när man pratar med sektorn. Vi kommer alla att få frågor från sektorn och vi behöver ge tydliga svar. 4M€ är litet i förhållande till helheten och tiden är av största vikt.

Kommissionen tackade för stödet och tackade återigen ERA för en användbar analys.

Kommissionen presenterade sedan det senaste utkastet. Förslaget innehåller mycket ny text efter den interna konsultationen, bl.a. många ändringar i skälen. De har ändrat om i texten för artiklarna 2 och 3 så att hela artiklarna byts ut istället för att komplettera befintlig text. De har kopplat OSS-kostnaden till inskickande av ansökan, alla som använder OSS får betala för detta och ingen börda läggs på NSA. De har förtydligat kostnadsreduktion för små och medelstora företag och tydliggjort rollen för ERAs styrelse att bättre se över kostnader. De har även lagt till punkt om att tidigare avgift gäller för pågående ärenden. Därefter gicks förslaget igenom artikel för artikel.

SE anförde att vi inför mötet skickat in vår inställning gällande OSS-avgiften för nationella ansökningar. Vi kommer inte återupprepa innehållet i skrivelsen utan summera argumenten; kortfattat så är vi emot den fasta OSS-avgiften.

Direktiven reglerar inga avgifter för sökanden. ERA-förordningen gäller bara för saker ERA och kommissionen ska göra. ERA-förordningen stipulerar vad kommissionen kan ta betalt för, och OSS inkluderas inte. Det är inte heller en service, det är ett tvång. Definitionsmässigt är OSS därför inte en tjänst som anges i artikel 80. Det enda vi hört från kommissionen är koppling mellan OSS och ansökningar är bara artikel 12. Men det ger inget svar om var betalningskravet mot sökande har sitt stöd. Att sökande måste använda OSS och betalningen är två skilda saker och täcks inte av artikel 80. Förslaget om att ta betalt från sökanden vid nationella ansökningar innebär också att man tar dubbelt betalt. SE skulle vilja höra motivering för vilka grunder som användandet av OSS skapar en betalningsskyldighet.

Kommissionen svarade att de inte tar dubbelt betalt eftersom de tar betalt för olika aspekter av en ansökan. Ett av syftena med OSS är att säkerställa att alla har en översikt över processen. OSS är en del i ansökan och en del av

analysen och ingår därför i artikel 80, och faller därmed in under vad som det ska tas ut avgifter för. Om vi tar betalt av sökanden till ERA, men inte till NSA så diskriminerar vi, sökanden behandlas då inte lika. Båda har krav att använda OSS. Ska inte vara skillnad vem som handlägger.

En MS ansåg att det p.g.a. ändringarna finns ett behov av att ändra samarbetsavtal. Artikel 2.3 är i strid med artikel 80.1 i ERA-förordningen eftersom det är upp till kommissionen att besluta om avgifter. Art. 2.3 delegerar detta till ERA och borde därför tas bort.

ERA menade att detta inte är något nytt, avser tjänster som ERA får ta betalt för. ERA definierar inte avgiften, bara listan över tjänster, är samma arbetssätt som tidigare.

En MS undrade om det skett ändringar i förhållande till texten som skickats ut?

Kommissionen bekräftade att det skett ändringar i texten, de har bl.a. rättat felaktigheter i texten och vissa mindre ändringar i skälen, även ändringar i vissa artiklar.

En MS undrar om ERA kan precisera i vilka fall enligt artikel 2.1 som ERA får ta ut avgifter. De vill veta om ERA har en idé när de tänker ta betalt för att dra tillbaka ett tillstånd eller godkännande.

Kommissionen konstaterade att detta är något som ERA måste göra, men som även skapar kostnader och ERA måste därför ta betalt för det. De har inga erfarenheter idag, men det borde inte medföra stora kostnader. Möjligen om det tillbakadragandet bestrids eller det om det krävs mycket arbete och analys. Oavsett om man beviljar eller drar tillbaka ett beslut krävs en arbetsinsats. Det mest sannolika fallet med högre kostnader är när en ansökan dras tillbaka och det krävs övertygelse innan.

ERA konstaterade att man inte haft några sådana fall ändå. Skrivningen finns redan i den gällande akten. Om det krävs en stor arbetsinsats för att svara på frågor från sökanden så ska detta arbete tidsredovisas som vanligt och faktureras. Vid nästa revidering kanske ERA har mera erfarenheter så de kan vara mera precisa i formuleringen.

Kommissionen betonade att vi inte ska diskutera befintliga punkter. Om det bara är låga kostnader så kanske faktureringen blir mera kostsam än arbetet. Men i andra fall kanske det tar mera tid. För överklaganden som tar hundratals eller tusentals timmar så måste vi ta ut avgifter.

SE påtalade att en del av den nationella avgiften består av kostnad för hantering och kostnader för system, om det dessutom tillkommer en avgift för OSS blir det dubbelfakturering. SE meddelade att vi gärna tar del av

analysen från kommissionens jurister som visar den lagliga grunden att ta ut en avgift för OSS, så att vi kan läsa och förstå resonemanget.

ERA svarade att det inte behövs en legal analys, det är baserat på det legala kravet i ERA-förordningen och avgiftsförordningen. OSS ingår i servicen, systemet ramlar inte ner från himlen och ERA måste täcka dessa kostnader. ERA-förordningen har krav att täcka dessa kostnader.

Kommissionen menade att sökanden inte betalar dubbelt. Sökanden i SE betalar för NSAs personal och interna system, medan avgiften för OSS är för att tillhandahålla systemet. Kommissionens jurister har inte gjort någon särskild analys eftersom de inte ser några som helst problem att ta ut avgiften.

SE replikerade att vi förstår konstruktion och principerna, samt att vi stödjer principerna om full kostnadstäckning. Men det finns ingen koppling mellan kravet att använda OSS och mandatet att ta betalt. Vi förstår att det finns kostnader för OSS, men vad vi understryker är att det saknas stöd att ta ut denna avgift. Det är enbart artikel 80 som ger stöd för att ta betalt. OSS är inte en tjänst eftersom det ett krav att använda. Därmed motsätter SE sig också kravet att ta betalt för OSS. Vi förstår att man har kostnader och ett behov av att täcka dessa, men det är inte vårt problem, det borde ha hanterats i ERA-förordningen eller på annat sätt.

Kommissionen konstaterade att vi inte har några andra alternativ, vi måste täcka ERAs kostnader.

En stor MS uttryckt ett fortsatt stöd för förslaget. Det är viktigt för ERA att ha pengar för att göra sitt uppdrag. De betonade dock att alla avgifter måste tas ut av ERA, inte av NSA. De var därför förvånade att läsa i konsekvensanalysen att NSA nämns i samband med kostnader för OSS. De önskade en bekräftelse från kommissionen att NSA inte kommer att vara inblandade i faktureringen.

Kommissionen bekräftade att avgiften tas ut direkt av ERA i samband med att en ansökan skickas in i OSS.

ERA svarade att det i så fall är en dålig formulering i konsekvensanalysen, det är ingen tvekan att ERA tar ut avgift. Texten avser ansökan till ERA eller NSA, men har inget att göra med vem som tar betalt. ERA kan vid behov ändra formuleringen i en uppdaterad version.

En MS tackade kommissionen för förslaget som är en förbättring. Gällande artikel 1 och artiklar om avgift för OSS är de dock i linje med SE. De förstår att det inte är en hög kostnad för sökanden och att det är viktigt för ERA att få in avgiften. Men ett administrativt verktyg måste vara gratis för sökande

så att de inte avstår från ansökningar för att det ger en ökad kostnad, detta en principfråga.

Kommissionen förstår att detta är en princip i berörd MS, men så är inte fallet inom EU. ERA måste täcka kostnader för hantering av ansökan.

En MS stödjer föregående MS och SE. Både ERA och kommissionen hänvisade till att OSS-avgiften är en del av ansökningsprocessen. Det står i artikel 80 att de kan ta betalt för VA, SSC och ERTMS. Dessa faller under 80.2 a), b) och d). OSS faller inte under 80.2 c) som en tjänst. Därför anser de att det saknas stöd Om de går med på en sådan tolkning att OSS är en tjänst finns det inga problem för ERA att senare ta betalt för övriga register eftersom dessa också kan ses som tjänster. De kan inte gå med på en sådan tolkning, eftersom det öppnar upp för stora faror för sektorn.

I konsekvensanalysen analyserade ERA kostnader för OSS, de vill veta storleksordningen på kostnaderna så att vi inte diskutera småsummor. OSS är det största problemet i förslaget. De antar att kostnaden inte är miljoner € utan snarare hundratusental. Att se från det perspektivet kanske kan förändra sättet vi ser på akten.

En MS påtalade att det vore användbart att få de olika versionerna med spårade ändringar så att vi ser de faktiska ändringarna i dokumentet. De har inte skickat skriftliga kommentarer, men uttryckt oro vid tidigare möten. De förstår principen om full kostnadstäckning, men är oroade över negativ påverkan av ökade kostnader. Inte bara för timkostnaden utan även för användande av OSS för nationella ansökningar, de är i linje med tidigare kommentarer i frågan. OSS-avgiften ger ökade kostnader för nationella ansökningar som inte är gränsöverskridande. Utformningen av artikel 3 och sättet kostnaden beräknas bidrar inte till ökat deltagande av experter från PoE, experter som stödjer ERA och involveras vid nationella ansökningar. Men i slutändan kommer kostnaden att vara mycket högre. De önskar stödja ändringarna, men är oroade över konsekvenserna.

Ett sydvästligt grannland uttryckte fortsatt motstånd mot den fasta OSS-avgiften för nationella ansökningar och stödjer övriga MS som är emot detta. De förstår att ERA måste ha kostnadstäckning, men de motsätter sig en separat avgift som även gäller för nationella ansökningar, där sökanden även faktureras nationellt. Det är en stor faktura från någon som inte är en part i ärendet och en ytterligare administrativ börda för sektorn. De delar oron över legalitet som uttryckts av SE.

Ytterligare en MS stöttade SE i sak via mötets meddelandefunktion, men konstaterade samtidigt att de har instruktioner att undvika åtgärder som leder till utökning av EU-budgeten.

Kommissionen hör medlemsstaternas oro och inbjöd ERA att presentera konsekvensen av att inte inkludera OSS-avgiften i förslaget.

ERA visade en presentation om frågan om OSS-avgiften (*anm. presentationen har ännu inte distribuerats*). Första sidan i presentationen var en påminnelse om nuvarande förslag och nivåer på avgifter. Nästa sida visade att den totala intäkten som OSS-avgiften genererar är 322 500€ årligen. OSS-avgiften för nationella ansökningar uppgår till 135 500€ per år. Konsekvensen av att inte ta ut en fast avgift för nationella ansökningar medför en ökning av timtaxan till 239€/h. Om OSS-avgiften stryks helt blir timtaxan istället 243€/h.

Kommissionen konstaterade att ett borttagande av den fast OSS-avgiften skulle öka timtaxan ytterligare. Att inte ta betalt för OSS är inte ett alternativ.

En MS hade svårigheter med formuleringen av artikel 2.2. Kommissionen skulle diskutera frågan bilateralt med berörd MS för att se om det är några problem.

En MS undrade om artikel 5.3 och när sökanden ska skicka in bevis för att de är ett litet eller medelstort företag. Ska det ske vid inskickande av ansökan eller kan det ske i ett senare skede.

Kommissionen menade att det bör ske inom rimlig tid, utan att ange några tidsramar. Förfrågan kan komma när som helst, men ERA måste bedöma ansökan.

ERA påtalade att det måste ha skett innan fakturering, annars är det försent.

Ett östligt grannland delar kommissionens uppfattning att de kan ta betalt för OSS, men inte att det senare utökas till andra register. De önskar 30 % reduktion istället för 20 % för små och medelstora företag.

ERA svarade att de trots tusentals ansökningar hittills endast fått in en förfrågan om reduktion enligt det gällande regelverket. ERA anser att det är svårt att förutse antalet ansökningar. Det är därför logiskt att först samla mera erfarenheter och börja i mindre skala. När vi reviderar avgifterna 2024 kan vi se om det är det stort antal förfrågningar och effekterna på sektorn.

ERA vill gärna att SME-reduktion ingår i rapporteringen till RISC, så att det blir transparent och att RISC vet magnituden.

SE påminde kommissionen om en diskussion vid ett tidigare möte om att reducera OSS-avgiften om det redan tagits ut en avgift för en ansökan om förhandshantering.

Kommissionen svarade att förhandshantering inte är obligatoriskt, det är en tjänst. Så de är skillnad legalt, även om taxan är lika. De ser inte heller fördelarna att kombinera de två utifrån legala och praktiska problem.

ERA instämde med kommissionen att det är skillnad mellan frivillighet och obligatoriska krav. Praktiskt så har ERA aldrig haft en förhandshantering som direkt åtföljts av en ansökan, så det skulle bara komplicera för ERA.

En MS ifrågasatte artikel 5.4a att ERA kan avbryta ansökan vid utebliven betalning. De har inget egentligt problem med principen, men finns det stöd för detta? Artikel 80 ger stöd för ERA att ta betalt, men inte att avbryta ansökan. De praktiska arrangemangen för fordonsgodkännande (PA VA, 2018/545) förutsätter att ansökan kan skjutas upp enbart om det saknas dokument. Texten borde tas bort ur avgiftsförordningen och istället läggas i PA VA.

ERA menade att bara för att denna aspekt inte nämns i ERA-förordningen betyder det inte att vi inte kan detaljera i underliggande reglering. Detta är ett faktiskt behov för ERA, de måste ha påtryckningsmedel mot sökanden. Skrivningen kompletterar bara PAVA och allt om betalning borde ligga i avgiftsförordningen.

En stor MS påtalade att artikel 5.1 anger att betalning ska ske när ansökan skickas in, men ERA måste åtminstone skicka en faktura först.

ERA höll med om att skrivningen måste ses över, ERA måste fakturera först.

Kommissionen menade att det inte finns något krav att fakturera för OSS-avgiften, men för övriga avgifter. Avgiften ska betalas när ansökan skickas in. ERA är fria att ordna hanteringen av avgifter. Men i princip sätter det legala ramverket upp möjligheten att ta betalt direkt. Detta är nytt även för ERA att betalning ska ske i förskott.

En MS undrade över ändringarna som gjorts i artikel 3.

Kommissionen svarade att det endast är förtydligande av att totalsumman är ERA samt NSAs avgifter. De förändrar inte innehållet, de tydliggör bara att 20 % reduktion bara rör ERAs kostnader.

SE bad kommissionen förtydliga hur förskottsbetalningen är tänkt att hanteras? Vilket system kommer att hantera detta, OSS?

Kommissionen svarade att de tillåter att byrån har en sådan betalningslösning.

SE replikerade att ERA alltså avser att skapa ett nytt system?

ERA konstaterade att de kommer att utveckla OSS så att de får betalt för systemet.

SE konstaterade krasst att det alltså blir ytterligare kostnader.

Kommissionen svarade att avgifterna för OSS kommer att kompensera för framtida uppgraderingar av OSS. I och med OSS finns en stor potential att förenkla processer genom att t.ex. länka ihop EVR och ERATV. Därför behöver ERA budget att betala för dessa uppdateringar. Alla ändringar som inte kunnat genomföras, och som kommissionen bett ERA att göra, är nu möjliga att genomföra med föreslagna avgifter.

Valet är nu om vi ska göra det mera transparent eller baka in allt i timtaxan. Frågan till MS är tydlig, föredrar vi en separat OSS-avgift eller en högre timtaxa? Återkom via e-post senast tisdag 21 september COB med kommentarer.

En MS föredrar att inkludera avgiften i timtaxa, de anser att det är ett bättre alternativ för att undvika de legala problem som flera MS påtalat. De önskade ett förtydligande från kommissionen om tidsramar för konsultationen och när akten kan träda i kraft?

Kommissionen svarade att de har en procedur som måste följas. Efter att ha samlat in svar från MS kommer de skicka vidare förslaget för röstning första veckan i oktober. De måste först fokusera på att ta bort felen som kvarstår i texten. Om de kan göra det snabbt kan de sedan skicka ut för röstning, sen behöver kommissionen ytterligare 10 dagar för att färdigställa beslutet som kan publiceras ett par dagar senare och sedan träda i kraft efter ytterligare 20 dagar. Så akten kan vara i kraft första december, kanske tidigare.

En MS påtalade att externremissen pågår till slutet av september.

Kommissionen menade att den har ingen eller liten påverkan. Om det är något de helt skulle ha missat så återkommer de, men det är inget som kommissionen förväntar sig.

En MS efterlyste en tydlig kommunikation till sektor varför detta sker, det är viktigt med goda budskap och bra förklaringar.

Kommissionen svarade att de brukar göra pressmeddelanden för beslut med publikt intresse, vilket också kommer att göras i detta fall. Kommissionen kan delge oss pressmeddelandet. Pressmeddelandet kommer att informera om förhållandena och ERAs förutsättningar, kraven i 4JVP, möjligheter att utveckla OSS etc.

En annan MS ansåg också att inkluderingen av OSS i timtaxan är mera lämpligt.

Kommissionen svarade att de inte gjorde distinktionen för att skapa problem med nationella system, det gjordes för att skapa likvärdighet mellan sökanden. Men eftersom kommissionen nu vet vilka summorna det handlar

om har de mera flexibilitet kring lösningen. Kostnaden för nationella ansökningar kommer i så fall att täckas av ansökningar till ERA. Nationella sökanden kommer inte att bidra till kostnaden.

Kommissionen kontrollerar bilateralt med en MS om deras ändringsförslag i artikel 2.2 är korrekt, därefter laddar upp en ny text. De önskar även att MS berättar om det kan underlätta att inkludera OSS i timtaxan. De kommer i så fall att öka timtaxan till 239€/h och ta bort de delarna i bilagan där det refereras till ansökan till NSA. De kommer dock att behålla OSS-avgiften separat för ERAs ansökningar. Kommissionen önskar återkoppling senast tisdag COB så att de kan gå vidare och inleda processen med skriftligt förfarande.

5 A.O.B

Handlingslinje

13. **SE kan** i övrigt notera informationen.

5.1 National implementation plans in TSIs

Dokument

- *Item 5.1 - TSIs implementation plans*



Vad hände

Kommissionen informerade att vissa TSD innehåller nationella genomförandeplaner (National Implementation Plans, NIP). De har ombetts att titta på behovet av att uppdatera för TSD CCS, en även för andra TSD, se presentation.

I punkt 7.4.4 i TSD CCS finns en skrivning att NIP ska uppdateras minst vart femte år. Eftersom TSD trädde i kraft 2017 borde det i så fall vara dags för en uppdaterad NIP 2022. Samtidigt pågår arbetet med nya TSD:er till 2022.

För TSD TAP finns inte NIP, men däremot krav på en ”masterplan” för fas 3 som är delvis nationell.

För TSD TAF krävs individuella genomförandeplaner.

För TSD INF och TSD ENE finns krav på en NIP, men inga krav på uppdateringar. Det finns en referens till rapportering 2018. Inga krav på ytterligare rapportering finns, men kan komma om det behövs i framtiden.

TSD PRM är den akt som mest konkret, krav återfinns i art. 8 på uppdatering vart femte år, men även en revidering 12 mån efter att en reviderad TSD träder i kraft.

Kommissionens preliminära slutsatser är att det inte krävs uppdatering av NIP under 2022, men att kravet i PRM att uppdatera NIP efter 12 månader ska tillämpas.

Kommissionen önskar en diskussion om nyttan med NIP och hur vi ska gå vidare. De kämpar med att vissa TSD inte implementeras väl, det finns för många undantag, vissa motiverade andra inte. Kommissionen kommer att återkomma till diskussionen vid RISC i november och till överväganden kring INF, PRM och även CCS. För TSD TAF/TAP som beskriver utbyte mellan RU/IM och biljettförsäljare är det svårt att acceptera en långsam utrullning, där måste vi istället öka hastigheten.

En stor MS tolkar texten på sista sidan i presentation som att det redan är en fast ståndpunkt, men de förstod av kommissionen att beslutet inte var klart. Om vi skickar ut presentationen i nuvarande skick till sektorn så tar de för givet att det redan beslutats.

Kommissionen svarade att slutsatsen är att ge MS möjlighet att uppdatera NIP efter 2022-paketet. Tidsramar för vissa TSD är inte korrekta och kommer att ändras av 2022-paketet, för andra ska NIP uppdateras.

Kommissionen önskar även en generell diskussion om NIP är användbart, de ger MS en möjlighet att visa användbarheten, eller om det krävs striktare implementeringskrav med deadlines i TSD.

5.2 CSM ASLP timeline

Vad hände

Kommissionen informerade att deadline för kommentarer var den 15 september. Hittills har de endast mottagit kommentarer från två stycken, om vi har ytterligare ska dessa skickas in omgående. Nästa steg är att gå vidare med ”inter service consultation” där texten finjusteras.

De planerar att presentera ny text vid RISC i november och hoppas på godkännande av texten i slutet av året.

Kommissionen hoppas i framtiden på dedikerade personal och budget hos ERA för detta arbete. Kommissionen avser att säkerställa att finansieringen finns på plats när man beslutar. Detta är ett viktigt arbete för att förbättra rapportering och digitalisering, men just nu kan de inte säkra finansiering. ERA håller på att göra en konsekvensbedömning för hur mycket personal och kostnader som krävs och MS kommer att delges denna. Detta är en viktig reglering, vi får se vad som kan göras utan ökade anslag till ERA.

En MS ville ha bekräftat att det inte kommer att vara någon röstning eftersom det är en delegerad akt.

Kommissionen svarade att det är korrekt att det är en delegerad akt och att "Expertgruppen" är den officiella entiteten att konsultera, men det sker ingen röstning. I motsats till genomförandeakter där det är en formell röstning i kommittén. Men MS kommer ändå att konsulteras kring den färdiga texten.

Det är ännu inte beslutat om det blir en expertgrupp innan nästa RISC, det beror helt på agendan för RISC.