



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Rapport möte nr 104 i kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) den 19 – 20 februari 2025

1. Aktuellt möte

Möte nr 104 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) den 19–20 februari 2025.

Tid/Plats

Onsdag 19 februari 2024 (10:00-17:30)

Torsdag 20 februari 2024 (09:30-16:30)

Centre Borschette (CCAB), meeting room 1B, Rue Froissart 36, 1049
Bryssel (samt videokonferens)

Svenska representanter

Robert Hellström, Transportstyrelsen

Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

Monica Åsman, Transportstyrelsen

1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Beslut om revidering av TSD LOC&PAS gällande personalvagnar (tidigare benämnda militära eskortvagnar), se avsnitt 6.3. Övriga frågor på agendan är för information och diskussion.

1.2 Förhandlingsläget

-

1.3 Handlingslinje för aktuellt möte

Se avsnitt 6.

Rättslig grund/beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för genomförandeakter med utgångspunkt från förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå¹ (ERA-förordningen) utgörs av artiklarna 25(4), 26(4), 26(5), 55(5) och 80. Beslutsförfarandet i de nämnda artiklarna regleras av artikel 81 i förordningen som hänvisar till artikel 51 i driftskompatibilitetsdirektivet, varvid artiklarna 4 respektive 5 i förordning (EU) nr 182/2011² ska tillämpas.

Den rättsliga grunden för beslut som gäller driftskompatibilitet fördelar sig på dels delegerade akter, dels genomförandeakter. Grunden för delegerade akter utgörs av artikel 5(1) och för genomförandeakterna av artiklarna 5, 7, 9, 14, 15, 21, 24, 47, 48 och 49 i driftskompatibilitetsdirektivet³. Beslutsförfarandet om genomförandeakter regleras av artikel 51 i direktivet, varvid artikel 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 artiklarna 6 och 7 och för genomförandeakterna utgörs grunden av artiklarna 6, 7, 10, 14, 24 i järnvägssäkerhetsdirektivet⁴. Beslutsförfarandet om delegerade akter utgörs av artikel 27 och för genomförandeakter av artikel 28 i direktivet, varvid artikel 4 respektive 5 i förordningen (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

För beslut om behörighetsprövning av lokförare är den rättsliga grunden artiklarna 4, 20, 22, 23, 25, 29, 31, 34 och 37 i lokförardirektivet⁵. Beslutsförfarandet regleras av artikel 32 i direktivet, varvid de övergångsbestämmelser som regleras i artikel 13 i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

¹ 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

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning)

⁴ Europaparlamentets och rådets DIREKTIV (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (omarbetning)

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen

2. Prioriteringsgrad (hög, medel, låg)

Medel.

3. Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

Att de åtgärder som beslutas i kommittén är samhällsekonomiskt effektiv och beaktar totalförsvarets behov.

4. Påverkansarbete

Inte aktuellt.

5. Svenska ståndpunkter

5.1 Adoption of the agenda

Dokument

- RISC 104 draft agenda_v2



Handlingslinje

- 1 **SE kan** acceptera agendan.

Vad hände

Den nye ordföranden Joachim Lücking öppnade mötet, hälsade välkommen, gick igenom mötespraktikaliteter och presenterade sig själv. Joachim är ny inom järnvägsområdet, han har tidigare arbetat med flygsäkerhet, han ser fram emot ett konstruktivt samarbete.

Nya deltagare från BE, FR, PL och LT välkomnades till kommittén.

Kommissionen hade två övriga frågor gällande information om kommande enkäter, en enkät om gränssnitt mellan tåg och plattform samt en enkät om energimätningssystem. NL lyfte en övrig fråga om arbetsordningen och tider för distribution av dokument. FR ville veta status för revideringen av lokförardirektivet. Agendan godkändes med dessa tillägg.

5.2 Adoption of the minutes of the 103rd meeting of the Committee

Dokument

- *PV03EN02 RISC103 draft minutes_TC*



Handlingslinje

- 2 SE kan godkänna mötesanteckningarna.
- 3 SE kan i övrigt notera informationen.

Vad hände

Föregående mötesanteckningar godkändes med ändringar från FR och IE.

5.3 Draft Commission Implementing Regulation amending Commission Regulation (EU) No 1302/2014 concerning a technical specification for interoperability relating to the 'rolling stock — locomotives and passenger rolling stock' subsystem of the rail system in the European Union and Commission Implementing Decision 2011/665 (EU) on the register of authorised types of railway vehicles - presentation by the Commission ^(D, P)

Dokument

- *Item 03 - ST18EN05 - TSI LOCPAS amendment - Personnel carriages - act_RISC 104 TC*
- *Item 03 - ST18EN05 - TSI LOCPAS amendment - Personnel carriages - annex RISC 104-TC*



Bakgrund

Utifrån det oroliga omvärldsläget i Europa har efterfrågan på militära järnvägstransporter ökat. Militära eskortpassagerarvagnar ("military escort coaches") är vagnar avsedda att integreras i tåg tillsammans med militära godstransporter. Dessa vagnar behöver även kunna användas gränsöverskridande. Kraven på militära eskortvagnar skiljer sig från vanliga personvagnar och de uppfyller inte alla krav i TSD LOC&PAS. Under arbetets gång har behoven utökats till att även kunna transportera annan än militär personal, t.ex. brandmän eller personal från infrastrukturförvaltaren och vagnarna benämns nu istället personalvagnar ("personnel carriages").

För att underlätta godkännande och undvika fördröjningar kopplade till undantagsprocesser så föreslås att personalvagnar arbetas in som en egen underkategori av passagerarvagnar i TSD LOC&PAS.

Skillnaden består främst i att dessa personalvagnar är integrerade i godståg, vilket innebär att många funktioner som finns på personvagnar i passagerartåg inte fungerar, exempelvis kommunikation och nödbromsöverbrygging och liknande, på grund av avsaknad av tekniska gränssnitt. Tomma personalvagnar får under vissa förutsättningar framföras i ett passagerartåg om vagnarna är placerade sist i tåget.

Förslaget består förenklat av tre delar i TSD LOC&PAS:

- En ny kategori av fordon införs i TSD LOC&PAS.
- Krav i kapitel som ska tillämpas för denna kategori ändras i TSD LOC&PAS
- Ytterligare krav i kapitel 7 som ska ställas på denna kategori i samband med "unique authorisation".

Transportstyrelsen hade inför ett tidigare kommittémöte en inledande dialog med Försvarmakten för att utröna deras behov och syn på förslaget. De var positiva till att det införs en specialreglering av passagerarvagnar för militära ändamål i TSD, men de ansåg att förslaget var för snävt formulerat för deras transportbehov. Transportstyrelsen bedömer dock att den nya definitionen av personaltransportvagnar öppnar upp för en bredare användning som svarar upp mot Försvarmaktens transportbehov. Försvarmakten såg gärna att hastigheten 140km/h ökas till 160km/h. Hastighetsbegränsningen 140km/h är dock satt utifrån att undvika att fordonen omfattas av nationella regler och öppna punkter, varför en sådan höjning inte är möjlig.

I ett sent skede identifierades ett oönskat scenario där det svenska specialfallet för varmgångsdetektering riskerar att göra så SE exkluderas från personalvagnarnas område för användning. Efter vidare analys har Transportstyrelsen dock kommit fram till att sannolikheten för detta torde vara låg. Konstruktionen för flera av de vanligast förekommande boggierna för personvagnar uppfyller redan det svenska specialfallet. Specialfallet går alltså att uppfylla relativt enkelt utan krav på särskilda konstruktionslösningar. Förhoppningen är således att en tillverkare av nya personalvagnar vill att de ska kunna gå i hela EU (och framförallt alla

NATO-länder) och därför väljer en boggi som uppfyller även de svenska kraven. Det svenska specialfallet i TSD LOC&PAS ser i dagsläget ut enligt nedan.

7.3.2.3 Krav på rullande materiel för kompatibilitet med markbaserad utrustning (4.2.3.3.2.2)

Specialfall Sverige ("T2")

Detta specialfall är tillämpligt på alla enheter som inte är försedda med fordonsbaserad utrustning för övervakning av axellagers tillstånd och är avsedda för drift på linjer med ej ombyggda axellagerdetektorer. Dessa linjer anges i infrastrukturregistret (RINF) såsom ej överensstämmande med TSD:n i detta avseende.

De båda områden under axelboxen/axeltappen som anges i tabellen nedan med hänvisning till parametrarna i standarden EN 15437-1:2009 ska vara fria för att möjliggöra vertikal övervakning från markbundna system för varmgångsdetektering.

Tabell 19

Målområde och förbjudet område för enheter som är avsedda för användning i Sverige

	$Y_{TA} [mm]$	$W_{TA} [mm]$	$L_{TA} [mm]$	$Y_{PZ} [mm]$	$W_{PZ} [mm]$	$L_{PZ} [mm]$
System 1	862	≥ 40	Hela	862	≥ 60	≥ 500
System 2	905 ± 20	≥ 40	Hela	905	≥ 100	≥ 500

Kompatibiliteten med dessa system ska anges i fordonets tekniska underlag.

System 1 (SERVO/SAT) har nu ersatts med TSD-kompatibla varmgångsdetektorer och kan därför tas bort från specialfallet, vilket borde ytterligare minimera risken att SE exkluderas från området för användning. System 2 (FUES) beräknas finnas kvar i det svenska järnvägsnätet till 2039.

En annan fråga rör temperaturkravet på vagnarna. I [kommissionens öppna samråd](#) har SJ påtalat att temperaturkravet -25 °C gör att fordonens användning kommer att begränsas i de nordiska länderna vintertid. Transportstyrelsen instämmer i denna kommentar och anser att vagnarna istället borde uppfylla samma temperaturkrav som gäller för GE-vagnar ("Go Everywhere" godsvagnar) avseende bromssystem, d.v.s. att luftbehållare, bromscylindrar och bromskopplingar samt slangar för pneumatiska bromsar och tryckluftsförsörjning ska vara konstruerade för temperaturområdet från -40 °C till $+70\text{ °C}$. Tillkommande kostnader för

dess temperaturanpassningar bedöms som relevanta och i sammanhanget marginella.

Handlingslinje

- 4 **SE kan** föreslå att System 1 tas bort från det svenska specialfallet för varmgångsdetektorer i punkt 7.3.2.3 i samband med revideringen.
- 5 **SE kan** påtala att temperaturkravet -25 °C i punkt 7.1.1.6.2(5) är starkt begränsande i de nordiska länderna vintertid och föreslå att samma temperaturkrav som gäller för GE-godsvagnar avseende bromssystem ska gälla. Det innebär att luftbehållare, bromscylindrar och bromskopplingar samt slangar för pneumatiska bromsar och tryckluftsförsörjning ska vara konstruerade för temperaturområdet från -40 °C till +70 °C
- 6 **SE kan** rösta JA till förslaget.
- 7 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade om ett antal ändringar i förordningen, bl.a. tillägg av skäl 11 för att tydliggöra att personalvagnarna inte är avsedda som passagerarfordon för lastbilsförare, skäl 12 för att klargöra att ny akkreditering för anmälda organ inte krävs, följdändringar i ERATV och förtydliganden om kommunikation med föraren, kompatibilitet med tågdetektering och EMC-krav.

En MS påpekade att referens till ett specialfall i LOC&PAS där vagnar måste ha automatiska brandsläckningssystem tidigare nekats av kommissionen, men betonade åter behovet. Vidare ställdes frågor kring punkt 7.1.1.6 och dess relation till kraven om brandskydd. De ville säkerställa hur detta ska tolkas. Säkerhetsdelen i punkt 4.2.10.1 är tillämplig på personalvagnarna och punkt 7.1.1 säger att det måste finnas brandsläckare. Kraven gäller för passagerare och personal, med personal omfattas även personal från infrastrukturförvaltarna. De menade att alla punkter som inte exkluderats från kraven på personalvagnar därför ska gälla, vilket kommissionen också bekräftade.

SE fick därefter ordet och påminde om den tidigare skickade e-posten med förslag till ändring i punkt 7.1.1.6.2 gällande temperaturkrav för delar i bromssystemet. SE påpekade att de nuvarande kraven på -25 °C begränsar

användningen av personalvagnar i de nordiska länderna vintertid och föreslog att samma temperaturkrav som gäller för "Go Everywhere" godsvagnar ska tillämpas, dvs. -40 °C till +70 °C. SE lyfte också frågan om att minska omfattningen av det svenska specialfallet gällande varmgångsdetektorer i TSD LOC&PAS utifrån att System 1 byggts bort i anläggningen. Samma ändring bör även göras i TSD WAG.

En stor MS påpekade behovet av förtydliganden kring passageraralarm och att kommunikation med föraren endast är möjligt om vagnarna är kopplade direkt till loket och att datagränssnitt finns. De menade också att skäl 11 borde omformuleras för att inkludera alla fordon snarare än enbart godsvagnar.

En annan MS lyfte tre frågor; Punkt 7.1.1.6.1(24) om EMC och ett antagande om max två enheter i tåget. Hur försäkras att sammansättningen blir kompatibel? I punkt 7.1.1.6.3 står att fordonet ska ha en manuell kopplingsanordning, vad händer utifrån digitala automatkoppel (DAC) i framtiden? Och slutligen, i punkt 7.1.1.6.1(21) finns en referens till version 5 av ERAs gränssnittsdokument. Kan vi referera till ett tekniskt dokument som inte är fastställt?

Kommissionen svarade att vissa justeringar kan göras för att förtydliga kring förarkommunikation, exempelvis genom att tillägga att fordonet ska vara direkt kopplat till loket för att kraven för förarkommunikation ska vara tillämpliga. SE:s förslag på reduktion av specifika fallet gällande varmgångsdetektorer togs emot positivt, även om det inte är direkt kopplat till förslaget. Dock avslogs SE:s förslag på ändrade temperaturkrav, med hänvisning till att detta redan täcks av befintliga krav i punkt 7.1.1.6.1(28), i och med denna skrivning gäller redan temperaturområde T2 för SE. Vad gäller EMC och kompatibilitet så är ERAs gränssnittsdokument färdigställt och finns på ERAs hemsida. ERA kompletterade att gränsvärden är satta för att vara kompatibla med alla tågdetekteringssystem, inkl. de som är i Bilaga B1 i framtiden.

Tidigare MS återkom till frågan om DAC och om personalvagnarna inte borde kunna inkluderas i tåg utrustade med DAC?

Kommissionen svarade att de kopierat kraven rakt av från unikt godkännande, mer kan de inte inkludera idag eftersom de inte vet kraven för

DAC. Kraven kommer säkerligen även att ändras för passagerarvagnar. I samband med att man inför DAC behöver man även se över hela akten.

ERA menade att förslaget återspeglar arbetet i ERAs arbetsgrupp med att minska antalet tågdetekteringssystem. I begränsningen med två vagnar har de övervägt all installerad teknisk utrustning. I Bilaga B1 framgår på ett harmoniserat sätt kraven för tågdetekteringssystem. Om de i det fortsatta arbetet identifierar ytterligare krav kommer de att läggas in i gränssnittsdokumentet som gäller för alla fordon.

SE tackade kommissionen för att de inkluderade ändringen av specialfallet, men påtalade samtidigt att det finns en direkt koppling till aktuellt förslag eftersom specialfallet annars riskerar att göra så att personalvagnarnas område för användning begränsas så att de inte kan användas i SE. Gällande temperaturkraven så insisterade SE på vikten av temperaturkraven utformas för att möjliggöra användning i hela Europa utan restriktioner och att nuvarande krav begränsar fordonens användning. ERA och kommissionen svarade att det är upp till sökanden att definiera fordonens område för användning och att de högre kraven i T2 kan användas om man vill undvika restriktioner.

Tidigare MS tackade för förtydligandet att punkt 4.2.10 gäller. Men punkt 4.2.10.3.2 innehåller även att föraren ska informera, hur görs detta utan koppling till vagnen? Det enda sättet är att koppla vagnarna direkt till loket.

En stor MS återkom till frågan om datagränssnitt och föreslog ytterligare förtydliganden i regelverket, att fordonen är direkt kopplade till loket betyder inte de är kompatibla med gränssnittet för förarkommunikation. Detta måste formuleras om eller förtydligas i en fotnot eller i vägledningen.

Kommissionen höll med SE om att det finns en tydlig koppling mellan specialfallet och förslaget. ERA gjorde ett förtydligande kring bromsutrustningen. För personalvagnarna är standarder för UIC-bromssystem och annan EU-lagstiftning tillämplig. I dessa standarder finns -40 och +70 redan kopplade till granskningsprocesser för tester som måste uppfyllas. Skrivningarna i Bilaga C i TSD WAG är snarare vilseledande och borde tas bort. En annan representant för ERA menade att de speciella temperaturförutsättningarna i Sverige redan hanteras i punkt 7.1.1.6.1(28) och att eventuella nationella begränsningar endast gäller vintertid.

Gällande kommunikation med föraren om vagnarna inte är direkt kopplade till loket; punkt 4.2.10 gäller för personalvagnar, så det kommer att finnas aktiverad branddetektering. De förstår dock att det inte går att kommunicera med föraren, så detta måste lösas på andra sätt via säkerhetsstyrningssystemet. Det finns även särskilda utrymningsvägar för personal att evakuera.

Kommissionen konstaterade att om man ska ändra kraven i enlighet med vad SE föreslår så måste övriga MS acceptera detta. Om SE kan ge ett förslag som övriga accepterar så kan även de acceptera detta. Vi måste komma ihåg att förslaget ursprungligen är avsett för militär personal och att lösningen balanserar med vissa restriktioner i det övergripande kraven på komfort och säkerhet. Det betonades att ytterligare tekniska krav inte kan införas i detta skede, då det skulle påverka det unika godkännandet. De som använder personalvagnarna har behov av att ha personal ombord även om vagnen inte är direkt kopplad till loket. Lastbilsförare som inte är i hytten betraktas som en passagerare, förslaget hanterar inte förare som transporteras i samma tåg. Om det behövs en ytterligare kategori för att hantera detta får det diskuteras i en kommande revidering.

En MS uttryckte stöd för kommissionens och ERAs linje att inte inkludera ytterligare temperaturkrav, då detta skulle kräva ytterligare justeringar även av andra krav.

Diskussionen avslutades för dagen med att kommissionen skulle förtydliga kraven i enlighet med kommentarerna från MS, även omfattningen av skäl 11 och att förare av vägfordon omfattas av generella regler för passagerare.

På torsdagen fortsatte diskussionen utifrån ett uppdaterat förslag, där ändringar presenterades. Under diskussionen justerade kommissionen punkt 7.1.1.6.1(30) genom borttagning av en redundant mening om optiska signaler för brandvarning.

En MS föreslog istället att samma skrivning som för sovvagnar skulle användas för brandvarnare, medan kommissionen förklarade att kravet nu skrivits om till ett funktionellt krav snarare än som en operativ regel. Diskussion uppstod kring huruvida en optisk signal kan skymmas av föremål såsom väskor, där en MS argumenterade för att detta kontrolleras vid godkännandet och att väskor och andra föremål då inte kan skymma

signalen. Meningen formulerades om med innebörden att signalen både ska höras och synas (*anm. ändringen är inte med i bilagan*).

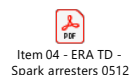
En stor MS lyfte formuleringen av skäl 11 och påpekade att det nu råder en motsättning mellan kommissionens uttalande om att lastbilsförare räknas som passagerare och skrivningen i skälen. De föredrog att skäl 11 tas bort, men de att de inte kommer att motsätta sig beslutet om invändningen noteras i anteckningarna.

Röstning av förslaget genomfördes sedan där samtliga närvarande MS röstade ja.

5.4 Amendment of TSI WAG concerning RID and hitch requirements – presentation by the Commission^(D, P)

Dokument

- *Item 04 - ERA TD - TSI conformity of hitches*
- *Item 04 - ERA TD - Spark arresters 05122024*
- *Item 04 - TSI WAG amendment - comments*
- *UIRR.TSI_WAG_January2025*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om revidering av TSD WAG⁶ för att införliva vissa befintliga krav från regelverket för transporter av farligt gods på järnväg - RID ("Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail") samt föreslagna ändringar utifrån "JNS Crosswinds".

Vad gäller farligt gods är syftet att flytta krav på vagnar som används för transporter av farligt gods till TSD WAG så att dessa parametrar ingår i fordonsgodkännandet och kontrolleras av ett anmält organ, bl.a. krav för

⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 321/2013 av den 13 mars 2013 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem och om upphävande av kommissionens beslut 2006/861/EG

tankvagnar, krav på gnistskydd och märkning av vagnar. Ett nytt *Tillägg I* läggs till för att hantera särskilda krav för vagnar avsedda för transport av farligt gods.

Ändringsförslagen får ingen teknisk inverkan på fordonen eftersom de fordonsrelaterade kraven i RID redan är tillämpliga och ingår i fordonsgodkännandeprocessen utifrån kravfångstprocessen. Däremot kommer transparensen öka, kvaliteten på bedömningen förbättras genom kontrollen av anmälda organ och administrativa processer effektiviseras. Transportstyrelsen bedömer dessa ändringar som okontroversiella.

Med anledning av olyckan på Stora Bältbron i januari 2019 och ytterligare ett liknande tillbud under 2021 införde Danmark restriktioner i framförandet av ”pocket wagons” för transport av semitrailers. Vid båda tillfällena gjorde starka sidovindar att semitrailers lastade på en godsvagn rubbades ur sitt läge.

Den danska haverikommissionens preliminära resultat visade att semitrailers kanske inte var tillräckligt säkrade mot rörelse under transport. Särskilt hade låsmekanismen för kingpin i kopplingsanordningen vid flera tillfällen hittats i olåst läge. Som en följd av detta utfärdade haverikommissionen en säkerhetsvarning. Den danska säkerhetsmyndigheten begärde därefter att en brådskande utredningsprocess skulle inledas inom ”Joint Network Secretariat” (JNS). Det brådskande förfarandet åtföljdes senare även av en normal process. Arbetena resulterade i rekommendationer kring underhåll av kopplingsanordningen, utbildning av lastare, märkning på vagnar av ECM, kontroller före-, under och efter lastning m.m.

Trots att experter från säkerhetsmyndigheter och sektorn tillsammans i JNS arbetsgrupperna tagit fram lösningar för att hantera riskerna vidhöll Danmark behoven av särskilda tillstånd och åtgärder för att få genomföra transporter med ”pocket wagons”. Dessa krav är inte förenliga med TSD Drift och trafikledning (TSD OPE) 2019/773, gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem (CSM SMS) 2018/762 samt järnvägssäkerhetsdirektivet 2016/798. Kommissionen arbetade därför under våren 2024 med ett förslag till genomförandeakt enligt vilken Danmark måste upphäva den aktuella regeln. Utifrån protester från Danmark och andra MS avbröts en skriftlig omröstning och frågan diskuterades i stället under RISC#102. DK m.fl. ansåg bl.a. att risker med

sidvindar inte var tillräckligt hanterade, vilket resulterade i att JNS-proceduren för sidvindar ("crosswinds") startade i januari 2024.

Den första delleveransen från "JNS Crosswinds" bestod av en ny bilaga till TSD Drifts AMOC ("Acceptable Means of Compliance") för lastsäkring benämnt som "AMOC for loading and securing of semi-trailers". Nästa delleverans var förslag till ändringar av TSD WAG kopplat till sidvindar och krav på låsanordning för king-pin. Det innebär i korthet krav på hållfasthet, låskrafter, indikation och märkning för lastsäkringsanordningar på semi-trailervagnar ("pocket wagons"), samt att dessa lastsäkringsanordningar ska genomgå tester. Låsanordningen föreslås bli en driftskompatibilitetskomponent. ERA har gjort en konsekvensanalys där de föreslår att kraven på låskrafter och märkning ska gälla retroaktivt ett år från ikraftträdandet av ändringarna.

Sektorsorganisationen för kombinerade transporter UIRR ("International Union for Road-Rail combined transport") är starkt kritiska till förslaget om retroaktiv tillämpning för existerande vagnar. De menar att kraven är omotiverade, ekonomiskt skadliga och potentiellt kontraproduktiva för EU:s mål om en hållbar och konkurrenskraftig transportsektor. De anför bl.a. att:

- De höga vindkrafterna på Stora Bält-bron är en unik situation i infrastrukturen som bör hanteras lokalt, snarare än att generella regler införs för hela det europeiska järnvägsnätet.
- En fullständig analys av de ekonomiska och tekniska konsekvenserna saknas. Godkända vagnar kan bli obrukbara och den ekonomiska påverkan av att behöva modifiera eller byta ut vagnar har inte utvärderats tillräckligt.
- Den grundläggande frågan om vindpåverkan har inte analyserats tillräckligt. Enligt CSM RA⁷ behöver en risk inte åtgärdas ytterligare om sannolikheten för funktionsfel är mindre än 10^{-9} per driftstimme. Befintliga data visar att risken för att semitrailers rör sig utanför sin transportprofil är under kontroll i hela Europa. Vilket gör att det inte är proportionerligt med retroaktiva regler.
- Istället för fysisk märkning på vagnarna förespråkar de digitala lösningar.

⁷ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009

- Kravet på en vertikal låskraft på 85 kN saknar en tydlig vetenskaplig analys. Arbetet inom JNS Crosswinds arbetar för närvarande med att ta fram en metod för att bättre kvantifiera vindrisker inom godstransport, vilket ska vara klart senast 2025. Utfallet kan resultera i andra krav och värden.

Representanter för berörda svenska aktörer har uttryckt stöd för UIRRs hållning.

Med anledning av JNS-rekommendationerna genomförde Transportstyrelsen tillsyn med fokus på kopplingsanordningarnas (kingpinlådornas) underhåll och funktion. Under 2022 konstaterades en hög felfrekvens där hela 18% (16 av 88) av de undersökta kingpinlådorna hade brister. Året därpå gjordes 109 stickprovskontroller på kingpinlådors funktionalitet, varav enbart en av dessa hade brister. Det konstaterades att underhållet låg på en bra nivå hos de kontrollerade aktörerna och att allt färre järnvägsvagnar saknade märkning för underhållet av kingpinlådorna. Transportstyrelsen bedömer att JNS-rekommendationerna gett önskad effekt.

Även om låsmekanismen för kingpin i kopplingsanordningen vid flera tillfällen hittats oläst är det inte säkerställt huruvida vagnarna vid tillbuds- och olyckstillfällena varit korrekt lastade. Det går alltså inte att avgöra om felen berott på felaktig lastning eller om det är låsanordningen som fallerat i sin funktion. Risken för felaktig lasting/lastsäkring har reducerats ytterligare via den nu uppdaterade ”AMOC for loading and securing of semi-trailers”.

Transportstyrelsen är därför inte övertygad om lämpligheten i kraven på låskraft, märkning eller en retroaktiv tillämpning. I det fortsatta arbetet i ”JNS Crosswinds” ska det under 2025 färdigställas en vägledning riktad till infrastrukturförvaltare gällande riskbedömningar av godstransporter på infrastruktur som kan utsättas för starka sidovindar (innehåller även förslag på ändringar i TSD Godsvagnar och Infrastruktur gällande gränssnittet järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare). Målsättningen är att förse infrastrukturförvaltarna med bästa praxis kring hur man kan övervaka vindar och härleda risker som uppkommer av dem. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare måste utföra en gemensam riskhantering för att omhänderta riskerna och de försöker nu definiera gränssnittet mellan dessa parter. En del i detta är att definiera minsta sidvindsstabilitet för befintlig godsvagnsflotta. Som UIRR påtalar kan detta även resultera i andra krav på för den vertikala låskraften. När kravet är validerat återstår att ta ställning till

huruvida en retroaktiv tillämpning är motiverad. Lokala åtgärder i infrastrukturen kan vara en effektiv åtgärd på särskilt vindutsatt infrastruktur istället för generella retroaktiva regler för befintliga vagnar. Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att risknivåerna, i och med AMOC:en och genom åtgärder i infrastrukturen, är acceptabla utan ytterligare behov av åtgärder på vagnarna.

Transportstyrelsen noterar även att ERA:s konsekvensutredning utgår från ett nollscenario som innebär fortsatt tillämpning av Danmarks nationella regler som är i strid med EU-rätten. Detta strider uppenbart mot gängse unionsmetoder och -förfarande vid bedömning av nya, anpassade och ändrade europeiska regelverk. Rimligen bör en analys utgå från de harmoniserade bestämmelserna, inte utifrån en nationell särreglering. Alternativet att ta bort de danska reglerna utan ytterligare åtgärder har inte analyserats. Därför finns det anledning att starkt påtala samt ifrågasätta analysens giltighet.

I samband med revideringen av TSD WAG bör det även påtalas att System 1 i det svenska specialfallet gällande varmgångsdetektorer har ersatts med TSD-kompatibla varmgångsdetektorer och kan därför tas bort från specialfallet (likalydande med specialfallet i TSD LOC&PAS, se punkt 6.3 för mer information).

Handlingslinje

- 8 **SE kan** föreslå att System 1 tas bort från det svenska specialfallet för varmgångsdetektorer i punkt 7.3.2.3 i samband med revideringen.
- 9 **SE kan** motsätta sig en retroaktiv tillämpning av kraven och framföra att man åtminstone bör avvakta det fortsatta arbetet i ”JNS Crosswinds” som dels kan resultera i andra krav för låskrafter och dels finna att det är lämpligt att man även vidtar åtgärder i infrastrukturen.
- 10 **SE kan** framföra att vi inte är övertygade om lämpligheten med en fysisk märkning, en digital lösning är att föredra.
- 11 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen inledde med en presentation av förslaget om ändringar i TSD WAG avseende RID och krav på kopplingsanordningar. Planen är att röstning ska ske vid RISC i juni.

En MS påpekade en felaktighet i skäl 7, där året 2020 bör ersättas med 2021.

En MS lyfte oro från sektorn, särskilt intermodala transporter, som kan påverkas negativt. De analyserar förslaget och kommer att inkomma med kommentarer, särskilt avseende retroaktiva krav. De betonade vikten av att beakta konkurrenskraften för intermodala transporter.

En MS ställde en fråga kring planeringen och uttryckte oro över röstningens tidpunkt i juni. De undrade om den expertkommitté som ansvarar för appendix D och RID-krav kommer att arbeta parallellt, med tanke på att RID-förslaget först måste godkännas av OTIF och tekniska kommittén. De ansåg att röstning i juni kunde vara för sent för att säkerställa ett samordnat antagande.

SE lyfte inledningsvis behovet av att ändra det svenska specialfallet om varmgångsdetektorer i TSD WAG, på samma sätt som för TSD LOC&PAS. SE är positiva till att inkludera RID-relaterade krav, nya krav för säkring av semitrailers i punkt 4.2.2.4 samt att göra kopplingsanordningen till en driftskompatibilitetskomponent. Däremot motsätter sig SE den retroaktiva tillämpningen av krav på låskraft och märkning. SE uttryckte förståelse för den danska oron efter den tragiska olyckan på Stora Bält-bron, men menade att det inte är fastställt om olyckan, incidenten eller liknande tillbud berodde på ett fel i låsmekanismen eller felaktig lastning av semitrailers.

SE framhöll att svenska säkerhetsmyndigheten genom sin tillsyn observerat betydande förbättringar i underhåll och funktion av kopplingsanordningar efter att rekommendationer från JNS-procedurerna implementerats. Därför anser SE att riskerna hanterats på ett tillräckligt sätt varför retroaktiva krav inte kan anses nödvändiga. SE betonade även att Stora Bält-bron är en särskilt vindexponerad infrastruktur och att lokala åtgärder vore mer lämpliga än en EU-omfattande retroaktiv tillämpning. Det pågående arbetet i JNS Crosswinds med vägledning för riskbedömning av vindkänslig infrastruktur kan ge ytterligare insikter och möjligen leda till andra krav på

låskraft. SE förespråkade en digital lösning för märkning snarare än fysiska markeringar.

En MS uttryckte oro från sektorn över retroaktiva krav och lyfte att många äldre vagnar inte uppfyller 85kN-kravet. De ifrågasatte brådskan att införa reglerna innan JNS-arbetet är slutfört.

En annan MS höll med SE och påpekade att konsekvensbedömningen inte tydligt anger hur många vagnar som inte uppfyller kraven.

En deltagare lyfte att expertgruppen för RID diskuterat märkning och att det kan vara nödvändigt för särskilt farligt gods. De betonade vikten av en enhetlig märkning för alla vagnar och att det kan vara olyckligt med olika märkningssystem beroende på godstyp.

En MS uttryckte att de föreslagna ändringarna för semitrailers är ett stort steg mot högre säkerhet genom harmoniserade regler. De välkomnade de retroaktiva kraven på låskraft och ansåg att dessa krav bör gälla i hela EU.

OTIF informerade om att förslaget har två aspekter: det tekniska innehållet och tidsramarna. De bekräftade att beslut behöver fattas i maj och juni 2026 för att kunna uppdatera UTP och COTIF, vilket innebär att förslag måste röstas igenom senast juni 2025.

Ordförande menade att tidplanen var i linje med vad OTIF uttryckt, det efterfrågades en röstning senast i juni och det är vad kommissionen föreslår.

Kommissionen konstaterade att flera MS pekat på problem med retroaktiv tillämpning. Det gäller att hitta en bra balans, de tror att detta har minst påverkan på ekonomi och resurser för alla jämfört med övriga förslag. Experterna som deltog i JNS ansåg att detta är det enklaste sättet att säkra upp riskerna utan ytterligare behov av nationella särlösningar, i detta fall DKs nationella regler. Målet är alltid att säkerställa säkra transporter. Det är inte heller varje vagn som måste testas, endast kombinationer av kopplingsanordningar och vagnar. De tror inte det leder till stora eftermonteringsåtgärder. I värsta fall innebär det att man inte kan transportera semitrailers, men vagnarna går att använda för annat gods. Annars kan man byta kopplingsanordningen, vilket så klart är mera kostnadsdrivande. Förslaget ger minst påverkan samtidigt som vi säkrar kombitransporter. Kommissionen vill inte se en lösning som endast hanterar

problemet lokalt. Vi ser alla resultatet av klimatförändringarna. Därför kan vi inte längre förlita oss på statistik sen tidigare, det kan uppstå problem med vindar på nya platser i öppna landskap och andra broar. Därför vill kommissionen se en tillämpning i hela EU. Om man inte gör det i hela EU öppnar det upp för nya nationella sär lösningar. Frågorna rörande timing känner kommissionen till.

ERA tillade att 85kN-värdet är det enda värde som finns. Det efterlystes en mera vetenskaplig analys från sektorn, men inget gjordes. Sedan genomfördes ändå några tester av ett företag som visade att 85kN kunde vara lämpligt. Detta värde låg även till grund för DKs nationella regler. De har fortfarande ingen information om bättre värde. Övriga kommentarer om retroaktivitet har redan besvarats. Vi har hört påståenden att det hindrar järnvägens konkurrenskraft, men det är tvärt om. Kommissionen vill få bort de danska nationella kraven, vilket genererar nyttor på 150m€. Så det leder till en ökning av konkurrenskraften. En annan positiv effekt är att man gör transporterna framtidssäkra och undviker en lösning där en NSA tvingas införa regler för att det saknas krav på låskrafter. En annan representant för ERA instämde i att konsekvensanalysen visade på positiva effekter med de retroaktiva kraven.

SE poängterade att konsekvensbedömningens positiva resultat bygger på en jämförelse med ett basscenario där man behåller danska nationella regler som är i strid med EU-regelverket, de nationella reglerna är inte förenliga med TSD OPE, CSM SMS eller järnvägssäkerhetsdirektivet.

ERA bekräftade även att vissa märkningskrav har ändrats för att spegla den senaste EN-standard.

Kommissionen anvisar att vidare kommentarer och synpunkter från MS ska komma in skriftligt och inom 2 veckor.

5.5 Report on RINF and other registers – *presentation by the Agency*⁽⁹⁾

Dokument

- *Item 05 - Data & digitalisation*



Bakgrund

Information från ERA om arbetet med olika register, se presentation.

ERA:s arbete med data och register är i linje med målet om ett interoperabelt Europa. ERA arbetar sedan ett par år tillbaka med en datacentrerad strategi för att länka samman data och register. ERA:s ontologi är en människa/maskinläsbar vokabulär som representerar de begrepp och relationer som är kopplade till järnvägsregelverket. Med hjälp av denna kan man länka samman och återanvända data från andra system och etablera en enda datakälla ("Single Source of Truth"). Data ska dessutom vara "FAIR" ("Findable", "Accessible", "Interoperable", "Reusable") och tillgängliggöras via ERA:s "Knowledge Graph".

ERA har tidigare påtalat att RINF-data har stora brister, särskilt med tanke på att de flesta parametrar borde ha varit inrapporterade senast 2016, med vissa tillägg 2019. Ett arbete fokuserar nu på att identifiera de verkliga hindren för datarapportering, och ERA diskuterar dessa frågor med bl.a. CER och EIM.

Vid tidigare möten har kommissionen informerat att SE endast har 68 % fyllnadsgrad för parametrar i RINF. Trafikverket har nyligen initierat ett arbete med en genomförandeplan för att tillsammans med berörda infrastrukturförvaltare rapportera in efterfrågad data.

ERA har tidigare informerat att nya funktioner i RINF är planerade till sommaren 2025 och en funktion för flerfaktorausentisering till september.

Handlingslinje

12 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA inledde med annonsera för konferensen [Rail Data Forum 2025](#) som kommer att äga rum den 11-13 juni i Cluj-Napoca, Rumänien. Sedan presenterades den pågående omvandlingen av register samt utvecklingen av nya digitala applikationer för ERADIS, EVR, ERATV, OCR och VKM. Dessa applikationer utvecklas med hjälp av kunskapsgrafteknologi och molnbaserade lösningar, med syftet att automatisera vissa processer, såsom godkännande i överensstämmelse med godkänd fordonstyp (CTT).

Ett centralt initiativ är digitaliseringen av dokument, vilket ska möjliggöra automatisk validering av olika certifikatstyper i ERADIS och ge funktionalitet för att flagga certifikat som är på väg att löpa ut eller redan har gått ut. De nya applikationerna förväntas lanseras sommaren 2025, och multifaktorautentisering planeras att implementeras senast september 2025.

Gällande RINF poängterades återigen problematiken med den låga graden av datafyllnad av parametrar vars deadline har passerat. Vidare presenterades en tidsplan för framtida utveckling för RINF. Publicering av utkast till vägledning i december 2024. I slutet av kvartal 1 2025; formell publicering av vägledningen - vilket utlöser en 12-månaders deadline för datainlämning, uppdatering av RINF-applikationen för att stödja uppladdning av data för utökade RINF-parametrar, lansering av en ny release för framtida RINF-funktionaliteter enligt artikel 6.1. Under 2025 artikel 6.1 (f), integration av nätverksbeskrivning och tjänsteportal.

Avslutningsvis presenterades hur en gemensam ontologi som ska stödja driftskompatibilitet mellan de olika systemen.

En MS påpekade att deadline enligt TSD OPE är satt till december 2024 men att det vore mer realistiskt att skjuta fram den till december 2025. De betonade vikten av att synkronisera tidsfristerna. De menade vidare att 113 parametrar saknar nödvändig information, inklusive XML-namn och definitioner. En arbetsgrupp planeras för andra kvartalet 2025, men det har framkommit att ERA inte kommer att publicera den andra delen av vägledningen, vilket gör det svårt att fylla RINF med fullständig data.

En MS beskrev situationen för sitt lands data i RINF och hur de samarbetar med ERA och kommissionen för att förbättra och komplettera uppgifterna. De har tagit fram en genomförandeplan som nyligen delats med ERA och kommissionen.

En annan MS bekräftade de tidigare kommentarerna och underströk behovet av att vägledningen färdigställs för att möjliggöra datakomplettering. De påpekade att arbetsgruppen för "micro level data" har två möten i februari vars resultat bör avvaktas. Vidare diskuterades XML-data, där det nya RDF-formatet måste vara kompatibelt. De noterade även problem med dataöverföring till ERA och lyfte fram att ruttkompatibilitetsverktyget för järnvägsföretagen endast finns i betaversion, men att en slutversion skulle vara mycket användbar för sektorn.

En MS efterfrågade om det planeras en uppdatering av OSS för att integrera ERADIS gällande CTT.

ERA svarade att deras team diskuterar hur kopplingen mellan OSS och registren ska fungera och att RDF-formatet bör underlätta denna process. De bekräftade att ruttkompatibilitetsverktyget kommer att utvecklas vidare men att vissa beslut fortfarande avvaktas. De klargjorde att nya parametrar i framtiden måste laddas upp i RDF-format, men att befintlig XML-data kan konverteras till RDF. XML bedöms inte vara en hållbar lösning för ”mikronivå”.

ERA ansåg att vägledningen inte är så ofullständig som det påstås, men erkände att vissa definitioner och detaljer kvarstår att slutföras. De betonade att detta inte bör vara ett hinder för att fylla RINF med fullständiga data. ERA lämnade frågan om tidsplanen för RINF och TSD OPE till kommissionen och menade att vissa processer borde kunna ske parallellt istället för sekventiellt.

Kommissionen instämde i ERA:s bedömning och bekräftade att uppdateringen av vägledningen för TSD OPE kommer att synkroniseras med den för RINF. Den planerade uppdateringen har förskjutits med tre månader för att hantera inkomna kommentarer, vilket innebär att motsvarande tidsramar i vägledningen måste justeras.

OTIF påpekade att de samarbetar med ERA för att förbättra datautbyte för icke-EU-medlemsstater, inklusive VKM och ECM, samt för att ge dessa tillgång till EVR. De betonade vikten av en harmoniserad digital lösning och efterfrågade en fortsatt dialog med ERA om konsekvenserna av de nya processerna för datautbyte.

ERA bekräftade att det inte sker någon förändring i sättet som data utbyts mellan ERA och OTIF, utan att det nya arbetssättet snarare kommer att underlätta utbyte av data.

5.6 TSI Telematics

5.6.1 ERA Advisory Note on impacts of the new TSI Telematics – *presentation by the Agency^(P)*

Dokument

- *Item 06.1 - 2nd ERA advisory note on telematics*



Bakgrund

Presentation från ERA av sin kompletterande analys av TSD Telematik, se presentation.

Kommissionen har begärt att ERA kompletterar sin tidigare analys för att bedöma genomförbarhet och effekter av tillkommande element i förslaget.

Analysen syftar till att underlätta dialog mellan kommissionen, MS och intressenter kring bestämmelser i förslaget. Det är en faktabaserad analys snarare än en formell konsekvensbedömning och bygger på ERA:s metodik för enklare konsekvensbedömningar ("Light Impact Assessment", LIA). Analysen inkluderar kvalitativa bedömningar av påverkan på olika intressentgrupper samt insamling av data genom intervjuer, enkäter och möten.

Fokus ligger på att bedöma tidsfrister för implementering för olika aktörer, kopplingen till CEF-finansiering och effekter av nya bestämmelser, bl.a. kontroll av nätverksspecifika parametrar, harmoniserade meddelandeformat, hantering av öppna data kontra direktutbyte samt finansiella bördor för "ledande järnvägsföretag" ("lead RU").

Handlingslinje

- 13 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA presenterade sin analys om den nya TSD Telematik, som baseras på artikel 41 i ERA-förordningen. Ingen ny rekommendation kommer att ges, utan noten utgår från 2022 års ERA-rekommendation och analyserar tillkommande förslag i version 6. Arbetet inleddes i slutet av 2024 och följer LIA-metodiken ("Light Impact Assessment"). ERA:s analys täcker inte hela

TSD Telematik utan fokuserar på specifika områden. En negativ kostnadsanalys har identifierats för säkerhetsrelaterade telematikmeddelanden, se presentation.

Kommissionen inledde med en genomgång av tidsramarna. Kommissionens förslag har publicerats för externremiss via "Have your say" och är öppet för kommentarer till och med den 14 mars. Kommissionen uppmuntrar till att kommentarer lämnas via Excelmallen, kommentarerna kommer sedan att ligga till grund för version 8 i april. Den slutliga versionen kommer att vara tillgänglig en månad innan RISC-mötet i juni.

En MS föreslog ändringar på sida 4, där punkt 5 och punkt 9 bör modifieras så att ontologi inkluderas istället för den befintliga datamodellen. Vidare påpekades att sida 6 innebär ytterligare kostnader för samtliga aktörer.

En annan MS ifrågasatte huruvida ERA har tillräckliga resurser för att hålla tidsramarna för analysen.

En annan MS efterfrågade att analysen ska inkludera öppen publicering av transportdata samt hantering av platskoder.

En MS uttryckte oklarhet kring skälen i preambeln och noterade att de sammanslagna texterna i flera olika versioner av TSD:n skapar osäkerhet om vilka specifika krav ERA faktiskt utvärderar. De efterfrågade ett utkast med spårade ändringar och påpekade att information om farligt gods och dess placering i ett tåg är en säkerhetskritisk aspekt.

En MS uppskattade ERA:s arbete med konsekvensbedömningen och uppmanade ERA att konsultera infrastrukturförvaltare på ledningsnivå, eftersom det skulle bidra till en mer grundlig analys.

ERA svarade att scopet definieras av Kommissionen och att öppna data för gods samt peer-to-peer-meddelanden redan ingår i den första rådgivande analysen. Hantering av platskoder behandlades också i den första analysen, men ontologi ingår inte i scopet. ERA betonade att deras analys baseras på tillgängliga resurser och att input från sektorn är avgörande.

Gällande säkerhetsmeddelanden noterade ERA att det finns utmaningar i att definiera tillämpliga användningsfall. De meddelade att förslaget från Kommissionen nu är mer stabilt och kan diskuteras vidare med sektorn. Information om farligt gods och dess relation till tågsammansättning är en viktig aspekt, men ERA ansåg att detta kan hanteras utan att klassificeras som säkerhetsmeddelanden.

En MS ifrågasatte ERA:s resonemang kring ontologi. ERA bekräftade att det inte ingår i scopet. Kommissionen förklarade att ontologi inte är obligatoriskt i det nuvarande förslaget men kan bli aktuellt i ett senare skede, med målsättning att inkluderas i ett förslag 2028.

5.6.2 TSI Telematics – presentation by the Commission^(D, P)

Dokument

- *Item 06.2 - ST16EN07 - TSI Telematics – Act*



- *Item 06.2 - ST16EN07 - TSI Telematics – Annex*



- *Item 06.2 - TSI Telematics comments - Overview (2025.02.13)*



- *Item 06.2 - TSI Telematics (RISC 104) v2*



Bakgrund

TSD TAF⁸ och TSD TAP⁹ reglerar formatet på digital kommunikation mellan olika järnvägsaktörer och mellan järnvägsaktörer och kunder. TSD TAF avser godstrafik medan TSD TAP avser persontrafik. I en pågående revidering föreslås att båda dessa förordningar slås samman till en gemensam rättsakt för TSD Telematik.

Revideringen struktureras runt tre pelare; styrning, planering och drift för både gods och passagerare i en gemensam akt samt biljettsystem. Syftet är att modernisera regelverket och möjliggöra effektivare datadelning mellan järnvägssektorns aktörer. För persontrafiken fokuserar arbetet på flera nyckelområden, bl.a. tillgång till data, gemensamma dataformat, informationsutbyte för reseplanering, inkludering av realtidsdata enligt tågpassagerarförordningen, standarder för biljettsystem, stängning av öppna

⁸ Kommissionens förordning (EU) nr 1305/2014 av den 11 december 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av förordning (EG) nr 62/2006

⁹ Kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Telematikapplikationer för persontrafik" i det transeuropeiska järnvägssystemet

punkter m.m. Målet är att möjliggöra effektivt datautbyte mellan olika järnvägsaktörer, inklusive järnvägsföretag och biljettförsäljare.

Kommissionen vill stärka styrningen med ERA som systemansvarig, ta fram deadlines för implementering, mekanismer för att genomdriva regleringen och anpassa och stärka rapporteringen på nationell nivå.

Ett första utkast till rättsakt publicerades inför ett expertgruppsmöte den 19 oktober 2023. Därefter har det varit ett intensivt utbyte mellan sektorn, MS och kommissionen, vilket resulterat i flertalet versioner och ändringar. SE har vunnit gehör för många av sina kommentarer och synpunkter, dock återstår nedanstående förslag.

SE har tidigare opponerat sig mot kommissionens förslag att göra ERA ansvarig för tilldelning av platskoder/referenskoder. Främst utifrån att det saknas en juridisk grund att ge ERA detta ansvar. ERA:s roll enligt ERA-förordningen är att övervaka och hantera systemkrav, inte att administrera tilldelning av koder.

Kommissionens argument för att centralisera hanteringen av platskoder på EU-nivå är på grund av vad de anser är flera problem med det nuvarande systemet. För närvarande används flera olika ramverk för att tilldela koder till samma platser på järnvägsnätet, vilket skapar inkonsekvenser och förvirring. Trots att infrastrukturförvaltare är skyldiga att tilldela koder i RINF, är informationen ofta inte korrekt integrerad eller uppdaterad. Dessutom visar infrastrukturförvaltarna inget intresse för att hantera koder som enbart används för biljettändamål. Vid gränsövergångar kan det också uppstå svårigheter om det saknas bilaterala avtal om kodningen. Kommissionen menar att en centralisering skulle lösa dessa problem genom att harmonisera processen och säkerställa att samma kod används konsekvent över hela EU. Tidigare försök att låta sektorn hantera detta själva har misslyckats, vilket förstärker behovet av centraliserad kontroll.

Transportstyrelsen anser dock att processen inte behöver kompliceras ytterligare genom att involvera ERA. Koderna utgör endast en enkel referensmekanism till platser i järnvägssystemet och infrastrukturförvaltarna är redan ansvariga för att tillhandahålla denna information till RINF.

Kommissionen har även medgett byrån befogenheten att överpröva huruvida en aktörs telematikapplikation står i överensstämmelse med TSD:n,

och om så inte bedöms vara fallet, radera denna applikation från den publicerade listan över applikationer som genom självdeklaration bedöms som överensstämmande med TSD. Dessutom finns i förslaget ett överklagandeförfarande där kommissionen ger sig själv befogenheten att slutligt avgöra ett ärende och att detta ska vara slutinstansen i processen. Transportstyrelsen bedömer att dessa förslag helt saknar laga stöd i såväl driftskompatibilitetsdirektivet som i ERA-förordningen och i övrigt att det saknas fog för de aktuella åtgärderna.

Kommissionen har meddelat att de datum som gäller genomförande och ikraftträdande till stora delar ska ligga kvar enligt det två och ett halvt år gamla ursprungsförslaget. Man framför att det brådskar nu att få en harmoniserad telematik på plats i transportsystemet. Ett undantag som nämnts är eventuellt att tidsplanen för funktioner som har kopplingar till den kommande kapacitetsförordningen kan behöva synkroniseras med den förordningen. Det senaste utkastet (någon ny version inför mötet i februari har vid sammanställningen av förslaget till instruktion ännu inte publicerats, d.v.s. kommande version 0.7) innehåller dock deadlines som blir omöjliga att genomföra, t.ex. att tidpunkter för rapportering av hur man avser att genomföra kraven ligger efter ikraftträdandet. TS anser att det är viktigt att deadlines och genomförandekrav blir realistiska och logiska i förhållande till varandra.

Det är fortsatt en diskussion mellan ERA/kommissionen och MS/sektorn kring standarder för utbyte av tidtabell- och biljettinformation. Kommissionens förslag bygger på en europeisk standard för datamodellering inom kollektivtrafik kallad Transmodel. Datamodellen används som grund för NeTEx-standarderna ("Network and Timetable Exchange") som föreslås vara lösningen för att tillgängliggöra tidtabellsdata via den nationella kontaktpunkten, NAP, (som Trafikverket tillsammans med Samtrafiken ansvarar för att utveckla och förvalta i SE). Datautbytet sker via filer i XML-format.

NeTEx är dock inte färdigutvecklat för syftet, det krävs bl.a. framtagande av en enhetlig prisprofil inom EU. Men även efter denna vidareutveckling av standarden så saknas det fortsatt stöd för dynamisk prissättning, d.v.s. att biljettpriserna varierar beroende på faktorer som efterfrågan, bokningstidpunkt och tillgång på platser. Istället för fasta priser justeras biljettpriset i realtid för att optimera intäkter och beläggning. Dynamisk

prissättning är något som transportmarknaden eftersträvar och tillämpar brett redan idag. För denna hantering krävs istället en API-lösning ("Application Programming Interface" är ett gränssnitt som gör det möjligt för olika program och system att kommunicera med varandra via Internet) så att järnvägsföretag och tredjepartsförsäljare kan utbyta data från varandra i realtid, alternativt via en distributör.

Vidareutvecklingen av NeTEx för att inkludera API:er för multimodal biljettförsäljning ligger många år framåt i tiden. Branschen har därför utvecklat den öppna standarden OSDM ("[Open Sales and Distribution Model](#)"). OSDM är en teknisk standard för internationell biljettförsäljning och informationsutbyte mellan olika aktörer, som inkluderar både järnvägsföretag och tredjepartsdistributörer. Den utvecklas av International Union of Railways (UIC) i samarbete med andra branschaktörer. Istället för filutbyte via XML och en central kontaktpunkt sker direkta API-anrop mellan operatörernas system.

Stora delar av sektorn (CER, CIT, EPTO, UIC, EU Travel Tech m.fl.) önskar att OSDM refereras i förslaget för biljettförsäljning. Flera företag är i färd med att implementera lösningar baserat på OSDM, bl.a. i Sverige där det nationella distributionssystemet, Samtrafikens nya digitala infrastruktur för tågbokning, togs i bruk 5 mars 2024, med försäljningsstart 16 april. Den svenska lösningen innefattar också att tidtabellsdata samtidigt tillgängliggörs i NeTEx format via den nationella accesspunkten.

I avvaktan på ett framtida Transmodelbaserat boknings-API har kommissionen öppnat upp för att tillfälligt nyttja API-lösningar från OSDM för tillgänglighet/ reservation, genom att dessa inkluderas i tekniska dokument som hanteras och förvaltas av ERA (via tekniskt dokument B.5).

Ett fåtal aktörer, t.ex. AllRail, "Alliance of Passenger Rail New Entrants in Europe" (som är en branschorganisation som representerar nya, oberoende och konkurrensutsatta passagerarjärnvägsföretag i Europa), är dock kritiska till OSDM, främst utifrån att det är dominerande historiska järnvägsoperatörer (tidigare monopolbolag) som utvecklat standarden och ser risker kopplat till detta.

ERA och kommissionen ser också risker med att användning av OSDM kan leda till konkurrenshinder och diskriminering. [ERA har publicerat en rapport](#) där de gör jämförelser mellan OSDM, TSD TAP, förordningen om

tågpassagerares rättigheter¹⁰ och aktuella rättsfall/beslut från konkurrensmyndigheter kring diskriminerande beteenden.

ERA lyfter fram punkter där de menar att OSDM inte överensstämmer med dessa beslut bl.a.:

- ***Diskriminering genom filtrering av data:*** OSDM möjliggör järnvägsoperatörer att anpassa vilken information som ges till olika aktörer. Detta kan leda till att vissa aktörer får ofullständig eller fördröjd information, vilket strider mot konkurrensrättens krav på likabehandling.
- ***Brister i transparens:*** I fall som rör Deutsche Bahn och Renfe har myndigheter betonat vikten av att visa all tillgänglig information för konsumenterna. OSDM:s brist på garantier för att alla alternativ presenteras objektivt skapar risk för partiskhet.
- ***Begränsad roll för tredjepartsplattformer:*** Enligt OSDM får tredjepartsdistributörer endast agera som återförsäljare av produkter som skapats av järnvägsoperatörer. Detta begränsar deras förmåga att självständigt erbjuda och paketera egna tjänster, vilket har lyfts som ett problem i konkurrensmyndigheternas beslut.

ERA:s rekommendation är därför att OSDM behöver omstruktureras för att säkerställa att den stödjer en öppen och konkurrensneutral marknad.

Även generaldirektoratet för konkurrens (DG COMP) har analyserat OSDM. Man har inte funnit faktiska bevis för diskriminering, men framhåller att det faktum att standarden utvecklats av dominerande marknadsaktörer kan utgöra en risk i sig. För att undvika risken ser de helst att man refererar till en europeisk standard där konkurrensneutralitet hanterats via standardiseringsprocessen.

TS anser att det blir missvisande att som ERA i ovan exempel generalisera och dra slutsatser utifrån bedömningar av aktörers beteenden för att sedan applicera dessa på en teknisk standard. Flera av ERA:s observationer och påståenden om avvikelser grundar sig på antaganden och farhågor om missbruk utifrån de möjligheter som OSDM-standarderna erbjuder. Huruvida

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (omarbetning)

informationen som levereras uppfyller kraven beror snarare på företagens interna affärslogik, inte på själva standarden eller formatet för datautbyte.

Det bör framhållas att den del av nuvarande förslag som avser data i form av underlag till biljettförsäljning (t.ex. tidtabeller och pris), som ska levereras till den nationella accesspunkten via utbyte av filer framstår som oändamålsenlig och leder till stora kostnader för aktörerna. Detta beror framför allt på att NeTEx-standardens inte har funktionen och därmed inte heller kapaciteten att hantera den gängse, dynamiska prissättningen. Därför är stora delar av sektorn istället i färd med att implementera OSDM.

För att uppfylla TSD-kraven måste aktörerna implementera NeTEx vid sidan av OSDM. Den europeiska järnvägssektorn har påtalat att den påtvingade användningen av parallella system blir kostnadsdrivande. Utifrån att Samtrafikens lösning redan idag levererar data i NeTEx-format hade Transportstyrelsen uppfattat det som att kommissionens förslag inte blir särskilt kostnadsdrivande i SE. Dock har vi sedermera blivit varse att endast tidtabelldata levereras via NeTEx, priser hanteras idag enbart via OSDM. För att implementera kommissionens lösning krävs det således ytterligare systemutveckling även i Sverige. Den svenska sektorn har bedömt kostnaderna för detta i form av, dels en engångskostnad beräknad till 55-60 miljoner kr, dels tillkommande årliga underhållskostnader om cirka 8-10,5 miljoner kr. Sektorn förespråkar istället att hänvisningen till en biljettstandard lämnas som en öppen punkt tillsvidare.

Mot bakgrund av de nytillkomna uppgifterna om stora kostnader till följd av kommissionens NeTEx-förslag, samt att NeTEx saknar stöd för dynamisk prissättning bedömer Transportstyrelsen, i likhet med sektorn, att hänvisningen till en biljettstandard i TSD Telematik bör lämnas som en öppen punkt tillsvidare. Det är dock fortsatt viktigt att bevaka att användning av OSDM inte omöjliggörs.

Handlingslinje

- 14 **SE ska** fortsatt verka för att regelverket utformas så att användande av OSDM inte omöjliggörs.
- 15 **SE kan** framföra vikten av att TSD Telematik är anpassat till ett system som kan hantera dynamisk prissättning, i annat fall är det bättre att lämna frågan som en öppen punkt.

- 16 **SE kan** informera om de kostnadsuppskattningar sektorn gjort avseende nödvändiga investeringar och driftskostnader med anledning av anpassning till NeTEx.
- 17 **SE kan** fortsatt motsätta sig att ERA ska allokera platskoder eftersom det saknas lagstöd och gör processen onödigt komplicerad.
- 18 **SE kan** ställa frågor om på vilka grunder kommissionen tilldelat byrån och sig själv befogenheter att genomföra överprövningar av gjorda egenbedömningar.
- 19 **SE kan** bevaka att tidsramar för implementering ses över. Med nuvarande lydelse uppfattar vi att rapporteringsskyldigheter kring implementeringsstatus och planer ligger efter det faktiska genomförandet.
- 20 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen inledde med att meddela att internkonsultationen har avslutats, och att ett nytt förslag nu finns ute för samråd via kommissionens "Have your say". Eftersom telematiktexten mottogs sent diskuterades inte förslagstexten utan endast en presentation från kommissionen. Kommentarer har minskat inom vissa områden, och dessa hade grupperats för att underlätta diskussionen, se presentation.

Kommissionen förklarade att artikel 3 om definitioner har uppdaterats. Terminaler begränsas till de som listas i TEN-T, men alla terminaler har möjlighet att tillämpa reglerna. Rollen för biljettförsäljare har tydliggjorts. Datadelning ska inte hänvisa till kommissionens dataförordning (2023/2854), eftersom akten inte omfattar alla aspekter av TSD:n.

Kommissionen informerade vidare om artikel 4 och datadelning enligt "Rotterdamprinciperna". Datadelning enligt dessa principer syftar till att säkerställa en transparent och rättvis fördelning av tillgången till data för samtliga relevanta aktörer. Tillgången för unionsorgan, som ERA och nationella myndigheter, har specificerats tydligare, och det är nu fastställt i vilka fall dessa aktörer har rätt till data. Detta omfattar bland annat förmågan att övervaka godstrafikflödet inom unionen och utveckla driftskompatibilitet. Kommissionen betonade att de horisontella reglerna som är tillämpliga förtydligas ytterligare i förslaget, för att skapa en bättre förståelse för vilka regler som faktiskt styr datadelning i olika sammanhang.

Särskild vikt lades vid att klargöra hur dessa regler samverkar med nationell lagstiftning och andra EU-regler. Dessutom lyftes vikten av att förstå hur informationsflöden fungerar mellan olika parter, däribland infrastrukturhanterare och transportföretag, för att säkerställa att den praktiska tillämpningen av reglerna blir effektiv och lättillgänglig.

Gällande tillgången till trafikdata betonade kommissionen att ”Train Information System” (TIS) som hanteras av Rail Net Europe (RNE) är utvecklat med EU-medel kan användas. TIS används för att tillhandahålla information om tågtrafik och stötta operativa beslut. Kommissionen pekade även på att flera infrastrukturförvaltare kan ha gemensamma system, både inom och över landsgränser.

En stor MS tog därefter upp att TIS och PCS (”Path Coordination System”) kan medföra kostnader för medlemskap i RNE och ifrågasatte vad detta innebär för framtida användare. En MS betonade vikten av att även dataleverantörer som inte är RNE-medlemmar får tillgång till systemet.

En annan MS ställde frågor om när version 8 av förslaget skulle vara tillgängligt. Kommissionen svarade att det planeras till den 25 mars. Spårade ändringar har inte inkluderats på grund av omfattningen av ändringarna, men en översikt kan tas fram vid behov. För att göra de ändringar som krävts för att förhålla sig till regelverket har de suttit med fyra jurister i flera veckor, kommissionen menar att förslaget nu är skottsäkert.

En MS uttryckte oro över IM:s inblandning. RNE har nämnts, även ENIM kommer att bli en framtida aktör utifrån kapacitetförordningen, men de har svårt att acceptera att något ska hanteras av ENIM innan förordningen antagits. Kommissionen klargjorde att RNE inte har en roll i regleringen, men att ENIM omnämns enligt nuvarande SERA-direktiv, men det heter idag PRIME. Trilogerna kring kapacitetsförordningen har ingen påverkan på TSD:n. JSG är en frivillig sektorsorganisation som inte har en formell roll i texten, men har omnämnts i ERA:s presentation gällande kontakter de haft med IM. Tillgång till data från RNE bör vara publik och utan avgift. Den andra aspekten gällande användning av API, är att IM ska tillhandahålla detta som en minimumtjänst för tillgång till nätverket, utan extra avgifter förutom banavgifter. Data om farligt gods är möjligt att undanta av säkerhetsskäl.

En MS tro sig ha uppfattat att presentationen avspeglar version 7, så de behöver analysera allt tillsammans, men det ökar oron kring ERAs analys av

förslaget. De önskade att ERA förtydligade vilka punkter som har analyserats och vad som är tillkommande ändringar. Texten ser nu ut att vara ett helt nytt dokument.

Kommissionen svarade att de spårade ändringarna i bilagan inte är så omfattande, men att kan ta fram spårade ändringar även för akten.

Multimodala terminaler i TEN-T-förordningen är en uttömmande lista över de som är strategiska eller viktiga, de ingår ”första och sista kilometern” för godstransporter och ingår därför i kraven att dela data. Vad gäller kostnaden för verktygen som bekostats av RNE-medlemmar och vad som händer då när icke medlemmar vill dela? Detta kan ändras i framtiden, utifrån kapacitetsförordningen. Men ramarna utifrån dataförordningen gäller vad avser villkor för delning av data, det inkluderar även aspekter kring avgifter och mekanismer i samband med tvist. De känner till problem med avgifter för små terminaler och kopplingen till TIS och RNE. De har föreslagit att de använder mekanismerna i dataförordningen för att klaga på nivån på avgifterna.

Kommissionen presenterade sedan biljettdelen. Tidtabellsdata och tariffdata ska kompletteras med en EU-profil via ett tekniskt dokument (TD) från ERA. Förtydliganden gällande användning av OSDM hade lagts till i presentationen för att förenkla diskussionen med sektorn, kommissionen deltar gärna i de diskussionerna. De upplever att ingen står och knackar på dörren för att diskutera OSDM.

Det är viktigt att förstå skillnaderna i rollerna och gränssnitten mellan *Järnvägsföretag-Distributör-Återförsäljare-Passagerare*. Gränssnittet *Järnvägsföretag-Distributör* hanteras via NeTEx + API i ERA TD B.5. Gränssnittet *Distributör-Återförsäljare* är en öppen punkt som ska stängas i TSD2028. Kommissionen har ombett CEN att inom ramen för Transmodel ta fram en bokningsstandard med standardiserad API-lösning för bokningar. I detta arbete ska man ta hänsyn till sektorstandarder, men det är ett arbete under CEN, inte styrt av UIC. Gränssnittet *Återförsäljare-Passagerare* är utanför TSD:ns tillämpningsområde, den omfattar inte ”business-to-consumer” (B2C).

Kommissionen uppmärksammade även att OSDM är möjlig att använda inom det föreslagna systemet, men att vissa anpassningar kommer att krävas för att frikoppla järnvägsföretag från distributör. Även testprocedur prisdata

är en öppen punkt. Kommissionen betonade att det redan idag är ett befintligt krav att dela data i NeTEx-format utifrån MMTIS. Yann Seimandi har fått i uppgift att anordna ett möte med sektorn för att komma vidare med TD B.5 och även om att göra förslaget mer kompatibelt med OSDM.

En MS frågade om hantering av stationsförvaltare utifrån SERA-direktivet, särskilt i länder där det saknas en dedikerad stationsförvaltare och där ansvaret är uppdelat mellan flera aktörer. Minsta anslutningstid kräver utredning och det är viktigt att det är tydligt vem som gör vad.

Kommissionen bekräftade att dessa frågor behandlas i bilagan, det klargörs att det är arbetstidtabellen ("working time table") som gäller som anslutningstid, vilket är en tillämpning som finns i flera länder inom EU. Kommissionen tillade att det kan behövas ytterligare vägledning om hur rollerna ska fördelas mellan de olika aktörerna som är involverade i stationsdriften.

En MS uttryckte uppskattning för att kommissionen lyssnat på sektorn och framhöll att de är nöjda med "Train Ready"-förslaget. Samtidigt lyfte de oro kring de ekonomiska konsekvenserna av det föreslagna systemet, särskilt när det gäller datadelning kring biljetter. De föreslog att kraven på biljetter och platsreservationer skjuts till ett senare skede, särskilt med tanke på den kommande regleringen via "Single Digital Booking And Ticketing Regulation" (SDBTR). De betonade att det är viktigt att minimera den ekonomiska bördan för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

SE tackade kommissionen och ERA för presentationen och lyfte en granskningsreservation med anledning av den sena tillgången till underlaget. SE betonade vikten av att dynamiska priser hanteras korrekt och påpekade att vi redan har ett system för detta genom OSDM. SE uttryckte oro över att det föreslagna systemet skulle kunna medföra betydande kostnader och vidhöll att OSDM måste vara ett godkänt alternativ, samt att prisdata bör behandlas som en öppen punkt. SE informerade även om en beräkning som visade att kostnaden för att uppfylla både OSDM och NeTEx-kraven uppgår till cirka 5 miljoner euro i initial investering samt en årlig underhållskostnad på 800 000 euro.

En stor MS stödde SE:s synpunkter och påpekade att de först behöver analysera förslaget och diskutera med experter innan de kan ta ställning. Det tidigare förslaget om att lyfta ut biljetter med tanke på SDBTR är lockande.

De betonade även att de konkurrensfall som varit föremål bl.a. i DE inte har något med OSDM att göra.

En annan stor MS poängterade att dokumenten kommit så sent att de inte hunnit ta ställning till förslaget. Vad avser deadlines måste det ges tillräcklig tid för aktörerna, de menade att detta inte är en fråga som vi kan vänta med att diskutera till röstningstillfället. Den andra punkten gäller OSDM, något som är komplicerat. Vad de sett i presentationen ser det ut att gå åt rätt håll, men de måste få detta bekräftat av sektorn. Om vi inte hittar en konsensuslösning blir det svårt att genomföra detta. Antingen gör man biljetthanteringen till ett fritt val eller i enlighet med det tidigare förslaget att senarelägga diskussionerna om biljetthantering.

Flera MS begärde längre tid för att granska förslaget och menade att den sena tillgången till dokument och de många ändringarna gör det svårt att genomföra en grundlig analys.

Kommissionen svarade SE och tackade för att vi undersökt konsekvenserna på nationell nivå. Kommissionen förstår att OSDM används av dominerande aktörer, men är lösningen acceptabel för alla? De har förstått att så inte är fallet. Har OSDM stöd bland de aktörer SE varit i kontakt med? Kommissionen kommenterade den ekonomiska bördan på järnvägsföretag, med hänsyn till MS synpunkter. Kommissionen påpekade att de krav som finns i TSD redan är en del av MMTIS och att om det medför ytterligare kostnader, kan detta tyda på att aktörerna inte uppfyller befintliga krav. Dynamiska priser kan hanteras, NO har redan visat att detta är möjligt i NeTEx.

Gällande konkurrensfall och OSDM hänvisades till ERAs analys. Där noterades att i RENFE-fallet finns en direkt koppling till OSDM-specifikationen och att det är viktigt att undvika att referera till något som kan uppmuntra konkurrenshämmande beteenden. Det är viktigt att göra järnväg mera attraktiv för alla operatörer i EU, inte bara för några. Gällande kostnaden för konvertering. Även om bilderna i bildspelet visas för första gången, så baseras de på bilder som visats tidigare. Kommissionen har inte heller fått gehör för önskemålen om input till det tekniska dokumentet B.5. Men OSDM-sfären ser redan på hur man kan inkludera konvertering i OSDM-standarden. Tanken är inte att förbjuda OSDM, utan förklara hur OSDM kan användas.

En MS uppskattade kostnadsuppskattningar från SE. Deras IM har uppskattat till 25m€ + löpande kostnader för telematik, för enbart biljettdelen rör det sig om 3-6m€. De uppmuntrar andra MS att titta på kostnader, även kopplat till agendapunkt 6.1.

En stor MS undrade om OSDM kommer att kunna användas fullt ut, eller enbart en del? Till vänster i bilden på sida 28 finns en automatisk konverterare, detta är förvirrande. Dokumenten kom så sent att de inte kunnat förbereda sig.

Ordförande konstaterade att frågan om tidsramar för dokumentleveranser redan ligger som en övrig fråga.

Kommissionen antog att MS pratar med järnvägsföretag som distribuerar sina egna biljetter. De använder OSDM till distributörerna och även till återförsäljarna. Idag kan OSDM användas av återförsäljare, men inte för oberoende distributörer.

En MS påtalade att om OSDM inte ger samma tillgång till data för en oberoende distributör, är det inte samma för NeTEx? Kommissionen svarade att NeTEx bara är ett dataformat.

Flera MS efterfrågade beräkningar av kostnader kopplade till biljetthantering och föreslog att dessa siffror granskas noggrant. Diskussionen om deadlines fastställdes att tas upp i juni, med hänsyn till ERA:s ”impact note”.

Ordföranden konstaterade att det var fem sidor kvar av presentationen men att mötestiden var slut, så agendapunkten avslutades och det konstaterades att mer tid behöver avsättas för fortsatt diskussion under nästa RISC-möte i april.

5.7 TSI CCS

5.7.1 Amendment of TSI CCS – presentation by the Commission^(P)

Dokument

- *Item 07.1 - CCS TSI amendment*



Bakgrund

Statusuppdatering från kommissionen om arbetet med saknade ”Subsets” i TSD Trafikstyrning och signalering (TSD CCS). Sannolikt blir det även en diskussion kring FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) och möjligheterna att använda FRMCS tillsammans med befintlig ETCS Baseline 3-utrustning.

Tillägg A till TSD CCS refererar till en mängd så kallade ”*Subsets*”, vilka innehåller en nedbrytning av de tekniska kraven (kan jämföras med referenser till standarder).

Vid röstningen av reviderad TSD CCS i slutet av mars 2023 var ett antal ”*Subsets*” inte färdigställda. Kommissionen aviserade då att de senare skulle återkomma till kommittén för att inkludera dessa i TSD CCS.

Vid den kommande ändringen avser kommissionen att lägga till testfall för ATO SS-151 och ETCS SS-076, samt beskrivning av ”reduced envelopes” i SS-153. Samtidigt görs även mindre ändringar av felaktigheter, bl.a. justera skrivningar av övergångsbestämmelser, tidsramar för felrättningar, omfattning av aktiviteter i punkt 7.4.1 i förhållande till driftsregler, samt redaktionella felaktigheter.

Handlingslinje

21 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen inledde med att förslaget har varit tillgängligt på ERA:s hemsida sedan november. Därefter presenterades de föreslagna ändringarna i TSD CCS, inklusive uppdateringar relaterade till ETCS, ATO och övergångsregler, se presentation. Den slutliga versionen av ändringsförslaget kommer att inkluderas i kommissionens beslut, förväntat i juli 2025.

Kommissionen tydliggjorde att medan ändringar i LOC&PAS hanteras som tillägg (”amendments”), är TSD CCS en ny rättsakt (”recast”), vilket förklarar skillnader i upplägget för att tillåta att äldre krav tillåtas tillämpas i vissa fall.

En MS frågade om datum för det öppna samrådet för TSD CCS och om detta kommer före eller efter RISC i april?

En stor MS uttryckte starkt motstånd mot ändringen av artikel 8, då den nyligen justerades, 2023, efter omfattande diskussioner och anses ge en välavvägd balans. De menade att en förändring nu skulle påverka stabiliteten i regelverket.

En annan stor MS lyfte att CR 0647 och referensen till SS-040 är ett förtydligande som bör behållas. Terminologin kring "exported constraints" bör harmoniseras. Uppgifter för NSA bör tas bort, då "trackside approval" är det korrekta verktyget, och NoBo redan övervakar processen.

En MS föreslog att ge mer tid till arbetsgruppen (WP) att diskutera dessa förändringar, då diskussionerna i WP varit förhastade. De var särskilt kritiska till att övergångsreglerna för delvis uppfyllande ("partial fulfilment") har förkortats med ett år, vilket de ansåg vara oacceptabelt.

SE stöttade kritiken mot förkortningen av övergångsperioden för delvis uppfyllande. SE påpekade att den gällande tidsramen i TSD anger en treårsperiod efter ikraftträdandet, d.v.s. till 28 september 2026. Vi verkar nu ha tappat ett år i övergångsperioden, vilket inte är acceptabelt.

En MS frågade om ATO nu är obligatoriskt enligt förslaget?

En stor MS stödde vad SE och tidigare MS sagt om att minska övergångstiden för delvis uppfyllande och betonade vikten av att hålla fast vid de tidsramar som överenskommits 2023. De påpekade att TSD ändras för ofta och att sektorn behöver stabilitet för att kunna planera långsiktigt.

Kommissionen svarade att det inte är planerat att genomföra ett samråd, men att detta kan diskuteras med MS. Med hänsyn till att ändringarna är mindre omfattande än 2023 anser kommissionen att ett samråd inte är nödvändigt.

Gällande artikel 8 och 7.2.6 svarade kommissionen att de har fått klagomål om att vissa aktörer har svårt att komma in på den franska marknaden och att ändringarna syftar till att underlätta för den inre marknaden.

Kommissionen förklarade att CR 0647 inte längre innehåller en referens till SS-040, då ERA anser att detta inte är uttömmande. Möjligen kan referensen behållas med förtydligandet att ytterligare krav kan tillkomma utifrån harmoniserade projekteringsregler.

Kommissionen noterade att en MS menade att förändringarna gått för snabbt i WP. Texten är offentligt tillgänglig och experterna uppmanas att studera den inför vidare diskussion i april. Skriftliga kommentarer är välkomna.

Gällande övergångsregimen för delvis uppfyllande som SE med flera lyfte, gavs ordet till ERA för att förtydliga situationen.

ERA förstod initialt inte vad den påstådda reduceringen av övergångsperioden syftade till. Efter ytterligare diskussion bekräftade ERA att den nuvarande texten kan innebära en faktisk minskning av övergångsperioden med ett år, vilket de kommer att analysera vidare.

Kommissionen föreslog att experterna diskuterar detta vid WP nästkommande vecka och bekräftade att frågan behöver granskas djupare.

En MS påpekade att de hade förväntade sig enbart tillägg av ”Subsets” och inte större förändringar, varför de ifrågasätter varför omfattningen av ändringarna nu verkar vara större än förväntat.

En stor MS framhöll att om det bekräftas att övergångsperioden förkortats med ett år är det oacceptabelt. De påpekade att de mottagit önskemål om information om ”bi-standards” redan i augusti 2024 och att de svarade i november med omfattande detaljer. De ansåg det missvisande att hävda att de inte uppfyllt sina åtaganden och betonade att deras mål är att genomföra TSD i enlighet med reglerna.

En MS instämde i att stabilitet inom CCS-området är avgörande och uttryckte stöd för tidigare kommentarer från MS. Ändringarna i artikel 8 och 7.2.6 ansågs skapa osäkerhet. En MS efterfrågade även att det ska förtydligas att ATO inte blir obligatoriskt genom denna skrivning. Kommissionen bekräftade att ATO endast kan krävas av en infrastrukturförvaltare i dialog med järnvägsföretag och med en övergångsperiod på minst fem år.

Ordföranden konstaterade att diskussionerna om TSD CCS behöver fortsätta, särskilt gällande samråd och övergångsregler. ERA och experterna kommer att analysera förändringarnas påverkan inför nästa WP-möte. Diskussionen återupptas vid RISC i april.

5.7.2 ERTMS latest developments – presentation by the Commission^(P)

Dokument

- *Item 07.2 - ERTMS latest developments*
- *Item 07.2 - Amendment_C(2024)2466 - RISC 104*
- *Item 07.2 - Update of FRMCS standardisation request*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om senaste utvecklingen kring ERTMS, bl.a. information om och analys av genomförandeplaner för ERTMS, status för FRMCS inkluderat förlängda tidsramar för ETSIs arbetsprogram kring FRMCS, se presentation.

Även en återrapporering kring diskussionerna om att möjliggöra kompatibilitet mellan FRMCS och ETCS Baseline 3 (BL3). Vid ett expertgruppsmöte den 18 december diskuterades framförallt förslaget om ”Baseline Light”; ett koncept som bygger på att utöka den befintliga ETCS BL3MR2 med en enda alternativ lösning för ändringsbegäran CR1359 för att möjliggöra kommunikation med FRMCS. Det innebär att man inte implementerar andra förändringar eller förbättringar som föreslagits för Baseline 4. Utfallet av mötet blev att kommissionen skulle bjuda in deltagare från CER, EIM och UNIFE till ett möte i januari för att analysera de tekniska frågorna och samtidigt ta hänsyn till ekonomiska och operativa överväganden. Resultatet skulle rapporteras till MS via RISC-mötet i februari.

Underhandsinformation från branschen tyder på att förslaget om ”Baseline Light” ersatts av en lösning där man istället reducerar förbättringar (”enhancements”) från BL4 och endast tillämpar felrättningar. Arbetsnamnet är Baseline -4 (minus fyra).

Handlingslinje

SE kan notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade den senaste utvecklingen inom ERTMS, med fokus på medlemsstaternas implementeringsplaner, utmaningar med FRMCS och framtiden för ETCS Baseline 3, se presentation.

20 MS har lämnat in sina nationella genomförandeplaner ("National Implementation Plan", NIP), men det saknas fortfarande rapportering från flera länder. De flesta planerna visar en hög ambition, men brister identifierades gällande samråd, gränsöverskridande koordinering och finansiering av ombordutrustning. För SE saknas uppgifter om tågdetekteringssystem i genomförandeplanen.

Kommissionen påpekade att flera medlemsstater, inkl. SE, riskerar att missa TEN-T-målen för 2030 och 2040, särskilt på grund av bristande projektkontraktering och finansiering. FRMCS-implementeringen är försenad, med en ny plan för specifikationer i december 2025. ETCS Baseline 3 kräver tydligare kostnadseffektiviseringsåtgärder, och kommissionen fortsätter diskussioner med sektorn för att minimera nödvändiga uppgraderingar.

Sammanfattningsvis uppmanade kommissionen medlemsstaterna att påskynda implementeringen, förbättra finansieringsstrategierna och stärka den gränsöverskridande koordineringen för att säkerställa att målen för ERTMS och TEN-T uppfylls. Diskussioner kring dessa frågor kommer att fortsätta under året.

Kommissionen presenterade sedan status för FRMCS ("Future Railway Mobile Communication System") och dess implementering. ETSI-specifikationerna har försenats på grund av beroenden till 3GPP och UIC-ERA, vilket har skjutit upp den ursprungliga planen att leverera fas 1 i januari 2025. Den nya förväntade leveransen är nu december 2025, med möjlighet att använda resultaten för tester från juni 2025. Kommissionen planerar att uppdatera sin standardiseringsbegäran och konsulterar ETSI parallellt för att säkerställa att specifikationerna är färdiga senast Q3 2025.

Gällande kopplingen mellan ETCS Baseline 3 och FRMCS efterfrågade kommissionen tydligare vägledning från sektorn om vilka funktioner i SV3.0 som kan uteslutas för att minska kostnader. Järnvägsleverantörer måste specificera vilka kostnadsbesparingar som kan uppnås genom att begränsa

uppgraderingsbehoven. En mindre arbetsgrupp diskuterar frågan innan den tas upp i RISC/Expertgrupperna, och ett möte med ERA och representativa organisationer planeras 3 mars.

Kommissionen betonade vikten av att hålla implementeringen av FRMCS i linje med ERTMS-utbyggnaden och att en uppdatering om arbetet kommer att ges till RISC innan sommaruppehållet.

Den MS vars genomförandeplan fortfarande saknas informerade att deras NIP skickades in den 10 juni föregående år.

En deltagare meddelade att de skickade in sin NIP för information i juni 2024, men att TSD 2023 ännu inte har införlivats i EES-avtalet. Förseningar i ERTMS-projektet på leverantörssidan har lett till en översyn av hela det nationella ERTMS-programmet. En uppdaterad NIP planeras under året.

En MS rapporterade att de till 2028 kommer att ha 100 % ETCS-utrullning på TEN-T-nätet och 2030 för resten av fordonsflottan, vilket förklarade varför ingen särskild fordonsstrategi finns i NIP.

En MS noterade att det verkar saknas information i deras NIP trots omfattande utbyte med ERA. De vill säkerställa att uppgradering av ETCS Baseline 3 kan genomföras helt utan hårdvaruförändringar, då de redan påbörjat utrullning vill de av finansiella skäl inte behöva uppdatera systemen igen 2030.

En MS efterfrågade mer information om mötet den 3 mars och uttryckte att de också hade synpunkter på olika lösningar för att installera FRMCS.

En MS redogjorde för sina planer men noterade att sektorns input inte nämnts i deras NIP, trots att dialog genomförts.

En MS har redan hela nätet utrustat med ETCS, men vidare utrullning sker stegvis. Det är viktigt att samarbeta med grannländer för en smidig övergång till nivå 2.

Två MS lyfte vikten av att FRMCS implementeras under perioden 2030–2035.

Kommissionen informerade att det pågår arbete inom tekniska och juridiska grupper samt en särskild migreringsgrupp för FRMCS. Det är viktigt att aktörer förbereder sig inför förändringarna. Kommissionen efterfrågade åtminstone initiala FRMCS-planer i medlemsstaternas NIP och uppmanade till dialog med infrastrukturförvaltare om felrättningar och eventuella kompromisslösningar.

Kommissionen förklarade att möjligheten att uppdatera ETCS-systemet utan hårdvarubyte beror på om en Ethernetport finns i utrustningen samt hur leverantörerna implementerar BL3 MR2. I vissa fall kan det vara en ren mjukvaruuppdatering, men i andra kan hårdvarubyte vara nödvändigt. Kommissionen ville undvika att ge falska förhoppningar om lösningar som inte är tekniskt genomförbara.

Gällande mötet den 3 mars menade kommissionen att det var nödvändigt med en arbetsgrupp som är mindre än 75 personer för att diskutera FRMCS. Kommissionen förklarade att gruppen inkluderar bl.a. CTO Council, AERRL, ERFA, UNIFE, UNISIG samt representanter från leverantörer, järnvägsföretag inom gods- och passagerartrafik och ERA. Syftet är att hitta en lösning som hela sektorn kan stödja. Enligt kommissionen finns ett nytt förslag som ligger mer i linje med ERA:s rekommendationer och nu behöver analyseras för att bedöma påverkan på infrastruktur och potentiella förenklingar av godkännandeprocessen.

Kommissionen betonade vikten av att experterna säkerställer återrapportering till bredare forum och att ett expertgruppsmöte kommer att hållas när det finns mer information att rapportera. I nuläget ansåg kommissionen inte att MS bör involveras, utan diskussionen bör fortsätta på expertnivå innan en lösning kan presenteras för vidare utvärdering, och utfäste att man kommer att informera MS omedelbart.

5.7.3 Introduction of ETCS-only operation in CZ – feedback and lessons-learned – *presentation by CZ RISC Members^(P)*

Dokument

- *Item 07.3 - ETCS Exclusive Operation in CZ - Feedback and lessons learnt*



Bakgrund

Presentation från CZ om erfarenheter och lärdomar från implementeringen av ETCS, se presentation.

Handlingslinje

22 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

CZ presenterade erfarenheter från införandet av ETCS och de utmaningar och lösningar som identifierats under processen, se presentation.

I Tjeckien har implementeringen av ETCS-exklusiv drift gradvis utökats och omfattar nu 622 km järnvägslinjer, vilket motsvarar 42 % av trafikvolymen. Erfarenheterna visar att ETCS har förbättrat säkerheten, men att det fortfarande finns stora utmaningar med praktisk driftskompatibilitet.

De största problemen har varit bristen på standardisering mellan olika leverantörer, vilket har skapat tekniska och funktionella hinder. Det har även försvårat konkurrensen genom att skapa inlåsnings effekter där järnvägsföretag tvingas köpa hela system från en och samma leverantör, snarare än att kunna välja komponenter från olika aktörer. Detta har bidragit till högre kostnader och längre implementeringstider. Det har även uppstått kompatibilitetsproblem mellan certifierade mark- och ombordutrustning, samt svårigheter att koppla samman ETCS-system vid gränsövergångar. Dessutom har godkännandeprocesserna inom ERA och NoBo varit långa, kostsamma och krävt separata godkännanden för även mindre modifieringar, vilket har fördröjt utrullningen.

Tillgången på reservdelar är en annan stor utmaning, där leverantörer ofta kräver att hela ombordsystemet uppgraderas vid mjukvarufel istället för att tillhandahålla enskilda uppdateringar. Detta har lett till ökade kostnader och längre driftstopp. Dessutom saknas enhetliga trafikeringsregler, vilket gör att varje järnvägsförvaltare hanterar ETCS på sitt eget sätt, vilket försvårar den europeiska driftskompatibiliteten.

För att hantera dessa utmaningar föreslås en starkare central styrning från EU-kommissionen samt en tydligare roll med en programansvarig för ETCS på europeisk nivå. Vidare behövs en närmare samordning mellan infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och industrin, samt bättre

kommunikation kring tekniska lösningar. Offentlig finansiering genom EU-program såsom CEF och sammanhållningsfonder är avgörande för att stödja fortsatt utrullning av ETCS.

Sammanfattningsvis har drift med enbart ETCS i Tjeckien bidragit till ökad säkerhet och modernisering av järnvägen, men för att uppnå full driftskompatibilitet i Europa krävs bättre standardisering, effektivare godkännandeprocesser och ett starkare samarbete mellan alla aktörer i branschen. Särskilt med användare av ETCS, inte bara med industrin.

En MS uttryckte att de ser liknande problem med bristande kompatibilitet mellan olika leverantörer.

En annan MS noterade att missbruk av dominerande marknadsställning även förekommer i deras land och att frågan behöver adresseras. De stöttade den analys som presenterades på sida 12 i presentationen och betonade vikten av stark styrning, men menade att detta inte bör ske genom ytterligare reglering utan snarare genom en tydligare inriktning på styrningsåtgärder.

En annan MS höll med om bristerna i kompatibilitet och påpekade utmaningar relaterade till bakåtkompatibilitet i övergången till FRMCS. CZ meddelade att vissa tidigare problem nu har lösts och att situationen förbättrats.

ERA uttryckte uppskattning för det arbete som genomförts i Tjeckien och föreslog en dialog om hur dessa lärdomar kan inkluderas i koordinatorsplan för ETCS-implementering. ERA betonade att det är viktigt att hitta konkreta åtgärder för att lösa de identifierade problemen och att de lärdomar som dragits i Tjeckien kan bidra till framtida förbättringar inom EU. Utöver säkerhetshöjningen, undrade ERA om CZ även kunnat öka kapaciteten?

CZ rapporterade att de ännu inte har sett en direkt kapacitetsökning genom införandet av ETCS, men att säkerheten har förbättrats avsevärt. En nödbromsning har redan förhindrat en potentiell kollision, och det har inte förekommit några otillåtna signalpassager (OSPA) sedan systemet infördes. CZ lyfte även fram att en av de största praktiska förbättringarna med ETCS är att förare nu har bättre insyn i trafikflödet, vilket förbättrar deras möjlighet att reagera på framförvarande tåg och bidrar till en mer smidig och förutsägbar tågtrafik.

5.8 Requests for non-application of TSI:

5.8.1 Summary of requests received in 2024 – *presentation by the Commission*^(P)

Dokument

- *Item 08.1 - Non-application of TSIs - overview RISC104*



Bakgrund

Sammanställning och statistik från kommissionen över undantagsansökningar från TSD under 2024.

Handlingslinje

23 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade en uppdatering över MS ansökningar om undantag från TSD och noterade en ökning av sådana förfrågningar. Under 2024 inkom totalt 34 ansökningar, varav 19 var ofullständiga och 12 drogs tillbaka. Hittills under 2025 har redan 7 ansökningar registrerats. En tydlig trend är att fler medlemsstater än tidigare lämnar in ansökningar, inklusive sådana som inte har gjort det på länge.

För att stödja en mer effektiv ansökningsprocess påminde kommissionen om att förordning 2020/424 reglerar dessa förfaranden och att standardiserade ansökningsmallar finns tillgängliga. Kommissionen betonade vikten av att medlemsstaterna använder dessa mallar och inkluderar all nödvändig information för att undvika förseningar. Medlemsstaterna uppmanades också att boka möten med kommissionen vid behov av att få vägledning i specifika fall.

Det ökade antalet undantagsansökningar visar på ett behov av ytterligare stöd och tydligare riktlinjer för att säkerställa en enhetlig och effektiv tillämpning av regelverket i hela EU. Diskussionerna om förbättringar av processen kommer att fortsätta vid kommande möten.

5.8.2 Draft Commission Implementing Decision laying down rules for the application of Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council as regards a request from Italy not to apply the requirement to install GSM-R in a tunnel set out in Commission Regulation (EU) No 1303/2014 (case DC2024-IT-29) – *presentation by the Commission*^(D, O)

Dokument

- *Item 08.2 - Draft LA granting derogation from TSI CCS to Italy - case DC2024-IT-29*



Bakgrund

IT bygger en ny cirka tre kilometer lång tunnel för järnväg på sträckan Mungivacca – Noicattaro. Tunneln är en del av ett projekt för dubbelspår på sträckan Bari – Taranto. IT har begärt undantag från punkt 4.2.1.8. (a) i TSD Tunnel^[1] till och med 2029. Enligt denna punkt ska det finnas radiokommunikation via GSM-R mellan tåget och infrastrukturförvaltarens ledningscentral i alla tunnlar som är längre än 1 km.

Att tillämpa kravet i TSDn för tunneln skulle innebära en extra kostnad för IT på fyra miljoner €. Detta eftersom kravet skulle innebära att ungefär 60 km spår i omgivande delar också skulle behöva utrustas med GSM-R.

Som alternativ till kravet i 4.2.1.8 (a) avser IT att istället tillämpa en nationell regel. (Ministerial Decree 28/10/2005 ”Safety in railway tunnels”). Regeln är notifierad till EU och innebär att ett det ska finnas ett radiokommunikationssystem som möjliggör kommunikation mellan ombordpersonalen och ledningscentralen.

Undantaget grundar sig på artikel 7.1c i direktiv (EU) 2016/797. Utifrån de ekonomiska konsekvenserna anses villkoren i artikel 7.1c och 7 (4) i direktiv (EU) 2016/797 vara uppfyllt och undantaget bör beviljas.

Handlingslinje

- 24 **SE kan** rösta JA till förslaget vid en kommande skriftlig omröstning.
- 25 **SE kan** notera informationen.

[1] Kommissionens förordning (EU) nr 1303/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende ”säkerhet i järnvägstunnlar” i järnvägssystemet i Europeiska unionen

Vad hände

Kommissionen presenterade kortfattat utkastet till genomförandebeslut om Italiens begäran om undantag från kravet på GSM-R i en ny tunnel på Mungivacca – Noicattaro-linjen. Enligt TSD CCS måste radioförbindelse med infrastrukturförvaltaren finnas i tunnlar längre än 1 km. Italien begär att få avvika från detta krav fram till 31 december 2029.

Kommissionen bedömer att Italiens ansökan uppfyller villkoren i artikel 7(1)(c) och artikel 7(4) i direktiv (EU) 2016/797 och godkänner undantaget, under förutsättning att Italien överväger en långsiktig kommunikationslösning efter 2029.

5.9 NB-Rail activities – presentation by NB-Rail ^(P)

Dokument

- *Item 09 - NB-Rail update for RISC104*



Bakgrund

Sedvanlig återrapportering från NB-Rail om aktiviteter sedan förra RISC-mötet.

Handlingslinje

- 26 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

NB-Rail presenterade en uppdatering sedan förra RISC-mötet. De planerar för tre möten under 2025: ett distansmöte i mars, ett fysiskt möte i juni och ett distansmöte i november. En ny ordförande, Jens Wolff (TÜV Rheinland Rail Certification, NL) och en ny vice ordförande Christoph Held (TÜV Nord Luxembourg, LU) har utsetts.

Flera rekommendationer för användning (RFU) har uppdaterats. En ny RFU (RFU-ENE-093) har införts för att definiera minimikraven för en deklARATION om strömförsörjning. RFU-RST-026 har anpassats till TSD2023-paketet, vilket innebär att det tidigare kravet på fritt utrymme mellan två vagnar inte längre är obligatoriskt. Dessutom har RFU-STR-022 om laboratorier omformulerats för att harmonisera bedömningsförfarandet mellan NoBos. Det har också införts en ändring i RFU-STR-060 gällande

innehållet i EC-certifikat, där giltighetstiden för typcertifikat för driftskompatibilitetskomponenter för rullande materielområden nu är fem år istället för obegränsad.

Flera RFU-dokument har arkiverats eftersom de täcks av TSD2023-paketet; RFU-RST-074, RFU-RST-314, RFU-RST-317, RFU-PRM-054 och RFU-PRM-077. Gruppen arbetar också med frågor kring ackreditering och erkännande i förhållande till TSD2023, där skillnader i nationella tillämpningar skapar osäkerhet. Vissa nationella ackrediteringsorgan kräver fullständig omcertifiering för TSD2023, särskilt för TSD CCS, vilket har hindrat utfärdandet av vissa certifikat. NB-Rail förväntar sig att en harmoniserad lösning införs genom en framtida ändring av TSD CCS och LOC&PAS.

Kommissionen och NB-Rail fortsätter att samarbeta för att harmonisera ackrediteringsförfaranden och säkerställa en enhetlig tillämpning av TSD inom hela EU.

En MS framförde kritik från sektorn om att RFU utvecklas utan tillräckligt inflytande från berörda aktörer och att det saknas återkoppling om processen. De påpekade att RFU i praktiken används som obligatoriska trots att detta inte var avsikten, vilket påverkar kontrollförklaringar. De menade att infrastrukturförvaltare borde vara involverade i framtagandet av RFU för infrastrukturrelaterade frågor och efterfrågade en mer inkluderande process.

NB-Rail förklarade att tillämpningen av RFU är obligatorisk för NoBo enligt driftskompatibilitetsdirektivet och att NoBo ska använda den gemensamma tolkningen som samordnas inom NB-Rail. Samordningen har fungerat på samma sätt i 20 år och organiserades initialt av industrin, där observatörer deltog för att säkerställa en oberoende bedömning av NoBo. Många frågor som behandlas i NB-Rail är projektbaserade, där vissa problem endast dokumenteras i mötesanteckningar. Om problemen är mer generella tas en RFU fram.

ERA är representerade och deltar i processen, men på grund av resursbrist kan de inte alltid närvara vid möten. ERA lämnar dock alltid kommentarer på RFU och deltar i möten där RFU slutligen granskas. Dessutom sker bilaterala möten mellan NB-Rail och ERA vid behov. RFU syftar till att harmonisera tolkningen av TSD-kraven, men förändrar inte innehållet i dem. Om en infrastrukturförvaltare har invändningar mot en RFU kan de vända

sig till tekniska experter för att föreslå förändringar. NB-Rail betonade att en effektiv process är avgörande, eftersom ändringar tidigare kunde ta flera år att genomföra innan CR-processen infördes.

En MS ansåg att svaren inte var tillräckliga och ifrågasatte hur infrastrukturförvaltare kan få insyn i processen när de inte är inbjudna till möten. De noterade att inte ens ERA alltid deltar på grund av resursbrist och att det i andra tekniska processer, såsom för Telematik, finns en bredare involvering. De efterfrågade tydlighet kring huruvida RFU är obligatoriska och hur berörda aktörer kan delta.

En stor MS stödde dennes oro och betonade att RFU inte får definiera nya krav utöver TSD. Om de delas med ERA måste det säkerställas att de inte förändrar de grundläggande kraven i TSD.

NB-Rail svarade att tillämpningen av RFU är obligatorisk för NoBo, eftersom de ska följa de gemensamma besluten från koordineringen. Arbetsprocessen har godkänts av RISC och alla medlemsstater har accepterat denna. Om det finns en önskan om att förändra arbetssättet behöver ramarna för processen omdefinieras. NB-Rail vidhöll att RFU inte ändrar innehållet i TSD-kraven utan harmoniserar metodiken för hur de tillämpas.

5.10 CSM vision document – presentation by the Agency^(P)

Dokument

- *Item 10 - CSM vision document*
- *Item 10 - CSM Review_Agency vision document*



Bakgrund

Artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet¹¹ ger kommissionen möjlighet att via delegerade akter anta gemensamma säkerhetsmetoder ("Common Safety Methods", CSM). Kommissionen ska via genomförandakter ge byrån mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmetoder.

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet

Flera av CSM:erna har många år på nacken och erfarenhetsåterföring från tillämpning av SSC, NSA monitoring och utveckling av CSM ASLP har gett uppslag till förbättringar. ERA har även sett brister kring kompetensstyrning, varför de förslår att detta regleras i en separat CSM.

Det genomfördes inledningsvis en första sondering ("Quick Scan") bland ERA:s experter för att samla ihop revideringsbehov. Resultatet från övningen har sammanställts i ett "visionsdokument" som beskriver identifierade förbättringsområden. Revideringen kommer att utgå från dessa fem grundprinciper:

- Ingen ändring av etablerade principer
- Ytterligare förtydligande av säkerhetsstyrningssystemets funktion
- Att använda sig av koncept från CSM ASLP
- Förenklingar baserad på erfarenheter
- Bygga vidare på ett riskbaserat tillvägagångssätt

Efter ett antal workshops och kommentarsrundor har ERA uppdaterat dokumentet och skapat en ny struktur där endast huvudpunkterna framgår i "visionsdokumentet". Detaljerna har placerats i en bilaga. "Visionsdokumentet" kommer senare att ligga till grund för ett mandat till ERA för CSM-revideringen.

Handlingslinje

27 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA presenterade arbetet med visionsdokumentet som beskriver innehållet i den framtida översynen av CSM, se presentation.

Syftet är att säkerställa att CSM kompletterar säkerhetsstyrningssystemet och stödjer en kontinuerlig förbättring av säkerheten inom järnvägssektorn. Översynen utgår från erfarenheter inom det fjärde järnvägspaketet, där olika säkerhetsbedömningar och tillsynsaktiviteter har identifierat förbättringsområden. Arbetet har genomförts i samverkan med säkerhetsmyndigheter och järnvägssektorn och resulterat i ett visionsdokument, som ska fungera som underlag för ett mandat från EU-kommissionen att revidera CSM. Processen har inkluderat insamling av

synpunkter från sektorn genom workshops och omröstningar, där de viktigaste områdena för utveckling identifieras.

De huvudsakliga riktlinjerna fokuserar på förenkling, riskbaserad tillsyn och bättre samverkan mellan olika CSM-processer. Detta innebär att rollerna för riskbedömning, tillsyn och säkerhetsövervakning ska tydliggöras samt att tillsynen av underleverantörer och externa aktörer stärks. Visionen omfattar även förbättringar av nationella referensvärden (NRV) och säkerhetsmål (CST) samt en utveckling från reaktiv till proaktiv säkerhetsövervakning.

Kommissionen kommer att analysera visionsdokumentet och avgöra om det ska ligga till grund för ett formellt mandat för CSM-översynen. ERA kommer i så fall att leda arbetet med en rekommendation till revidering.

En MS lyfte vikten av att inkludera CSM om kompetensstyrningssystem ("Competence Management System", CMS) i arbetet. De påpekade att tidigare försök att harmonisera dessa processer mött motstånd, men menade att det i praktiken inte leder till ökad arbetsbörda utan snarare till effektivare säkerhetsstyrning. De efterfrågade också en tydligare tidsplan från kommissionen gällande nästa steg.

En annan MS noterade att kraven på CMS idag är fördelat över flera CSM och frågade vad det slutliga målet är med CSM CMS.

En MS efterfrågade ytterligare förtydliganden kring CSM ASLP och uttryckte oro över de potentiella kostnaderna. De underströk vikten av att se hur detta arbete utvecklas innan beslut fattas.

En stor MS välkomnade förenklingar av CSM och förbättrad praktisk tillämpning men var tveksamma till att en ny CSM CMS tillför ett mervärde. De ser fram emot vidare diskussioner inom ERA:s arbetsgrupp.

En annan MS uttryckte stöd för arbetet och de slutsatser som presenterats.

ERA svarade att frågan om tidsplan lämnas till kommissionen. Gällande målet för CSM CMS förklarades att det inte handlar om en detaljerad lista över specifika funktioner, utan snarare ett ramverk med verktyg för operatörer att implementera processer för kompetensstyrning inom SMS. Det ska utgöra högnivåkrav för processer och vägledning för implementering.

ASLP syftar till att underlätta informationsutbyte mellan aktörer och förenkla tillämpningen av övriga CSM. Nyckelfrågan i det vidare arbete är hur informationsdelning kan effektiviseras och integreras i CSM.

Ordföranden bekräftade att sektorns input har mottagits och att detta dokument nu kommer att ligga till grund för ett kommande mandat. Kommissionen har ännu ingen tydlig plan, men de har bett ERA att inkludera arbetet i arbetsprogrammet för 2026 ("Single Programming Document", SPD). Diskussioner måste föras i ERA:s styrelse om hur arbetet bäst tas vidare och när resurser kan avsättas.

5.11 National rules: update on state of play – presentation by the Commission^(P)

Dokument

- *Item 11 - National Rules cleaning-up*



Bakgrund

Sedvanlig statusuppdatering från kommissionen kring upprepning av nationella regler.

Handlingslinje

28 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade en uppdatering om arbetet med att rensa upp nationella regler, se presentation.

Inga förändringar har skett sedan det senaste RISC-mötet vad gäller säkerhetsregler. SI har informerat att de har överfört sina regler till SRD ("Single Rules Database"), medan PL och RO uppmanades att kontakta ERA för att påbörja sin migrering till SRD. Diskussioner om befintliga regler pågår, men inga nya tekniska utlåtanden har tillkommit sedan det senaste mötet.

När det gäller fordonsregler håller diskussionerna med AT och IT på att färdigställas. Processen är i sitt slutskede i diskussioner med NL, DE och FR

och förväntas avslutas inom kort. Kommissionen väntar fortfarande på besked från CZ om deras inställning i frågan.

För fasta installationer pågår fortsatt arbete för att säkerställa harmonisering och anpassning till EU:s regelverk. Diskussionerna fortsätter för att slutföra processen och säkerställa en enhetlig tillämpning av lagstiftningen inom hela unionen.

5.12 Task Force on Standard Inputs for Economic Analyses in rail – presentation by the Agency⁽⁹⁾

Dokument

- *Item 12 - TF on standard inputs to economic analyses*



Bakgrund

ERA:s ”Task Force on Standard Inputs for Economic Analyses in rail” syftar till att validera, utveckla och samla in genomsnittliga värden, intervall och enhetskostnader för att definiera standardvärden/intervall för en uppsättning publicerade indikatorer som ska användas i konsekvensbedömningar och ekonomiska analyser. Gruppen har en varierande och bred sammansättning från industrin, internationella organisationer, NSA och akademi.

Bakgrunden är att MS och sektorn ofta efterfrågar flera kvantitativa konsekvensanalyser för ändringar, men analyserna är ofta utmanande att genomföra. Publikt tillgängliga data är ofta bristfälliga eller otillförlitliga och breda enkäter är tidskrävande, med varierande svarsfrekvens och sällan statistiskt relevanta. Sekundära datakällor är ofta partiella, utdaterade eller med nationellt- eller företagsfokus, vilket leder till att ERA tvingas fylla luckor med otydliga eller vågade antaganden, använda otydliga modeller eller förlita sig på enkäter med få svarande. I de fall det finns robust data är de ofta ägarstyrda eller svårtillgängliga efter avslutade projekt.

Inom andra områden arbetar man med fastställda listor med kostnader och referensvärden som grund för analyser. Inom järnväg skulle dessa kunna vara EU-genomsnittliga kostnader (värden eller intervall) per enhet för specifika tillgångar, utrustning, verksamhet eller andra mätvärden. Främst inhämtat från litteratur men validerat av industrin och regelbunden uppdatering, revidering och utökning efter behov eller tillgång till nya data.

ERA vill skapa en central samling med indikativa, men robusta, EU-referensvärden, för att frigöra tid till fokuserade riktade kortare enkäter och för ökad transparens av modellerna bakom kostnadsnyttoberäkningarna, samt öka effektiviteten och tillgänglig tid för ekonomiska analyser.

Handlingslinje

29 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA presenterade arbetet med att utveckla standardiserade ingångsvärden för ekonomiska analyser inom järnvägssektorn. Detta initiativ har tagits fram för att förbättra kvaliteten på konsekvensbedömningar, minska belastningen på järnvägssektorn vid datainsamling och säkerställa mer enhetliga referensvärden för kostnader kopplade till infrastruktur, rullande materiel och drift.

Arbetet har genomförts av ERA "Economic Steering Group" (ESG), där experter från järnvägssektorn och ekonomiska analytiker har samverkat i en arbetsgrupp. Gruppen har utvecklat en databas med över 100 indikatorer, som omfattar kostnader för investeringar, drift och underhåll. Syftet är att skapa en referensram för ekonomiska analyser och finansieringsbeslut samt att möjliggöra mer robusta och transparenta kostnadsberäkningar inom EU:s järnvägssektor.

Ett av de stora problemen har varit bristen på enhetliga kostnadsdata, då uppgifter ofta är fragmenterade och känsliga ur ett affärsperspektiv. ESG Task Force har därför utvecklat en säker process för datainsamling, inklusive anonymiserade enkäter samt en metod för att säkerställa affärssekretess.

Den första versionen av "Standard Inputs for Economic Analyses in Rail" har nu publicerats och kommer att uppdateras årligen. Fortsatt arbete fokuserar på att öka sektorns engagemang, förbättra svarsfrekvensen i enkäter och utöka databasen för att möjliggöra mer omfattande kvantitativa analyser. ERA kommer att integrera dessa standardiserade ingångsvärden i framtida konsekvensbedömningar och policyanalyser för att skapa mer välunderbyggda beslut inom järnvägssektorn.

En stor MS efterfrågade en tidsplan för när dessa ingångsvärden kan bli praktiskt användbara. En annan stor MS frågade hur ofta dessa data kommer

att uppdateras. En MS undrade vad medlemsstaterna kan göra för att stödja arbetet och informerade att de internt analyserar kostnader.

En annan MS frågade om det kommer att genomföras en andra insamlingscykel av kostnadsdata och hur medlemsstaterna kan bidra. De noterade att i deras land finns ett universitet som fokuserar på livscykelkostnader och att kostnader för uppgradering av fordon varierar kraftigt beroende på serievolym, vilket skapar höga kostnader för mindre järnvägsföretag. De efterfrågade hur detta beaktas i ERA:s analys.

ERA svarade att uppdateringar av kostnadsdata sker årligen, kopplat till ESG-möten som hålls en gång på våren och en gång på hösten. ERA bekräftade att värdena redan nu kan användas, men att vissa parametrar har stort variationsspann och därmed begränsad användbarhet, medan andra parametrar har mer precisa värden som ger en bra indikation för kostnader. ERA ser detta som en bra utgångspunkt som kommer att förbättras över tid.

Gällande frågorna från medlemsstater om hur de kan bidra, välkomnar ERA allt stöd och uppmanade medlemsstater att sprida informationen och öka svarsfrekvensen i sektorn för att samla mer robusta data. ERA förklarade också att prisvariationer baserade på volym är en vanlig marknadsfaktor och att de hittills inte har kunnat separera kostnader mellan små och stora aktörer i analysen, men att detta är något som kan vidareutvecklas i framtiden.

5.13 Cooperation with international organisations:

5.13.1 OTIF latest developments – presentation by OTIF ^(P)

Dokument

- *Item 13.1 - OTIF Developments*



Bakgrund

Sedvanlig återrapporering om senaste utvecklingen inom OTIF (”Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail”).

Handlingslinje

- 30 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

OTIF presenterade en uppdatering om pågående utveckling inom OTIF:s tekniska regelverk och dess påverkan på EU-medlemsstaterna. Hittills har 17 medlemsstater godkänt de senaste ändringarna i OTIF:s regelverk, men fler godkännanden krävs för att de ska träda i kraft fullt ut. För att ändringar i basfördraget ska gälla krävs godkännande från 32 medlemsstater, medan ändringar i bilagorna D (CUV), F (APTU) och G (ATMF) kräver godkännande från 22 medlemsstater.

En viktig fråga är revideringen av tekniska föreskrifter (UTP), särskilt för godsvagnar (UTP WAG), buller (UTP Noise) och tågsammansättning och ruttkompatibilitet (UTP TCRC). Dessa ändringar, som antogs under det 16:e mötet för OTIF:s tekniska expertkommitté och trädde i kraft 1 januari 2025. Dessutom uppdaterades bilaga I till UTP TAF, som styr teletjänster för godstrafik.

Arbetet fortsätter med förberedelser inför det 17:e mötet för OTIF:s tekniska expertkommitté (CTE) den 17–18 juni 2025 i Bern. Under detta möte planeras beslut om bindande föreskrifter, inklusive revidering av UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking och UTP INF samt ändringar i bilaga I till UTP TAF. Dessutom kommer flera vägledningsdokument att uppdateras, såsom handboken för APTU och ATMF, samt vägledning för buller- och godsvagnsregler.

OTIF diskuterade även den pågående utvecklingen av Appendix H till COTIF, där ett nytt förslag till ”Common Safety Method for Supervision” (CSM-S) håller på att tas fram. Vidare behandlades frågan om att migrera godsvagnsrelaterade krav från RID till UTP WAG, samt möjligheten att inkludera fler järnvägssystem i UTP-regelverket, särskilt i förberedelserna för en eventuell anslutning av GCC-länderna (”Gulf Cooperation Council”) till COTIF.

OTIF och kommissionen fortsätter att övervaka implementeringen av reglerna och vidta åtgärder för att säkerställa att de tillämpas korrekt av alla avtalsslutande parter.

5.14 A.O.B.

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Inga föränmällda övriga frågor.

Handlingslinje

- 31 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

5.14.1 Hyperloop

Kommissionen informerade om den pågående konsekvensbedömningen för en eventuell reglering av Hyperloop. Arbetet inleddes för två år sedan, men på grund av att tekniken då inte var tillräckligt mogen övergick processen till en faktainsamling. De preliminära slutsatserna presenterades föregående vecka vid ett möte, vilket ansågs vara ett värdefullt steg för att färdigställa studien under de kommande veckorna. Den slutliga rapporten förväntas bli klar i mars, med ett offentliggörande planerat till mitten eller andra halvan av april.

En MS frågade om studien kommer att göras tillgänglig och var den kan hittas. Kommissionen bekräftade att rapporten kommer att vara publik men att det ännu inte har beslutats hur den bäst sprids. Möjliga alternativ inkluderar publicering på CIRCABC samt på kommissionens officiella webbplats, i linje med tidigare arbeten.

5.14.2 Platform Train Interface

ERA informerade om det pågående arbetet med PTI ("Platform Train Interface") inom ramen för det nuvarande TSD-mandatet. Kommissionen har gett ERA i uppdrag att se över gränssnittet mellan plattform och tåg, och en teknisk arbetsgrupp (TWG PTI) arbetar med att ta fram en enkät för att samla in erfarenheter och identifiera problem i det nuvarande regelverket.

Enkäten kommer att användas som underlag för konsekvensbedömningen som ska åtfölja ERA:s rekommendation. Målet är att samla in information

om tekniska utmaningar, kostnader och eventuella förbättringsåtgärder. Enkäten kommer att skickas ut till MS, nationella säkerhetsmyndigheter, järnvägssektorn och representanter för personer med nedsatt rörlighet. Input har redan mottagits, bland annat genom arbetet med ”standard inputs”, se avsnitt 5.12 ovan.

Ett förslag till enkäten kommer att skickas till WP-medlemmar i mitten av mars, och den slutliga versionen förväntas skickas ut under våren.

5.14.3 EMS (Energimätningssystem)

ERA informerade om ett pågående arbete med en enkät om energimätningssystem (EMS) som syftar till att samla in kunskap för en studie kopplat till TSD ENE. Enkäten planeras att genomföras under våren och sker i samordning med järnvägssektorn.

ERA betonade vikten av att medlemsstaterna bidrar till studien genom att identifiera rätt personer inom sina organisationer som kan ge relevanta svar. ERA uppmanade samtliga medlemsstater att sprida informationen och stödja insamlingen av data för att säkerställa en så heltäckande och informativ studie som möjligt.

5.14.4 Revidering av lokförardirektivet

Ordföranden informerade att detta är ett av de prioriterade områdena inom järnvägsområdet. Arbetet med att revidera lokförardirektivet fanns med i programmet för 2022, och därför finns det inte upptaget i kommissionens program för 2026. Nu ska en slutlig konsekvensanalys genomföras, och en realistisk bedömning är att ett förslag till reviderad text kommer att läggas fram i början av 2026.

5.14.5 Tidsramar för dokumentleveranser i arbetsordning (Rules of Procedure)

En MS inledde diskussionen med att framföra en önskan om att få underlag för TSD- och CSM-diskussioner minst två veckor i förväg för att möjliggöra bättre interna diskussioner med experter och sektorn. De betonade att detta skulle förbättra kvaliteten på mötesdiskussionerna.

En stor MS stödde detta och föreslog att tidskraven borde gälla även andra dokument utöver de som röstas om, för att underlätta medlemsstaternas interna processer.

Ordföranden ansåg att detta var ett rimligt krav och bekräftade att de kommer att sträva efter att uppfylla det. Samtidigt påpekade han att kommissionen inte helt styr produktionskedjan och att dokumentens tillgänglighet påverkas av internremsor som inte alltid sammanfaller med mötesplaneringen. Han lyfte som exempel telematikfrågan, där en presentation togs fram för att underlätta framtida diskussioner i april. Ordföranden efterfrågade feedback från medlemsstaterna om de föredrar strikt tillämpning av tvåveckorsregeln för allt material eller om flexibilitet i vissa fall är önskvärd?

Flera medlemsstater, däribland en stor MS, uttryckte stöd för att få dokument i god tid och betonade vikten av att kunna diskutera med sektorn för att förbereda argument inför kommitténs arbete.

En MS påpekade att timing är avgörande och att tekniskt komplext material kräver längre förberedelse, särskilt gällande politiskt känsliga ämnen som telematik.

SE hänvisade till diskussionerna vid RISC#92 där liknande problem diskuterades, och föreslog att kalenderdagar ersätts med arbetsdagar för att ge MS och sektorn mer tid för analys och politisk förankring.

Ordföranden svarade att de kommer att förhålla sig till 14 kalenderdagar och att teamet instrueras att hålla dessa tidsramar. Om dokument inte kan levereras i tid kommer punkterna att strykas från agendan om de inte är av avgörande vikt.

En MS stödde tidigare inlägg och underströk vikten av att få dokument för röstning i förväg för att kunna ge användbar input. De påpekade att presentationen om TSD Telematik var användbar för det öppna samrådet men mindre relevant för diskussionen dagen innan vid kommittémötet.

Ordföranden förklarade att samrådet främst är ett verktyg för sektorn, medan medlemsstaterna har parallella processer. Kommissionen ser gärna att MS tar direktkontakt.

SE tog därefter ordet och tackade ordföranden för en konstruktiv inställning och ser fram emot effektivare möten framöver.

En MS påminde om erfarenheterna från TSD 2023, där medlemsstaterna fick granska nya förslag under lunchen inför röstning på eftermiddagen, och betonade att de inte vill hamna i en liknande situation för TSD Telematik i juni.

5.15 Next RISC meeting: 8-9 April 2025

Bakgrund

Information om nästa kommittémöte.

Handlingslinje

32 SE kan notera informationen.

Vad hände

Nästa RISC-möte är planerat att hållas som ett hybridmöte den 8–9 april 2025. Kommissionen undersöker vilken lokal som kommer att användas, det är möjligt att mötet hålls i DG AGRI:s lokaler.

5.16 Items for information only

Dokument

- *Item for info - Implementation of TSIs - list of non-applications - RISC104_2025 2 11.docx*
- *Item for info - ERA Resources for Authority Tasks report*



6. Bakgrund

RISC, som står för Railway Interoperability and Safety Committee, är en genomförandekommitté som utvecklar regler för driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet inom Europa samt regler med anknytning till behörighetsprovning för lokförare. Kommitténs ansvarsområde motsvaras av följande rättsakter.

- Förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå 2016/796,
- Driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797/EU,
- direktivet (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet och

- Lokförordirektivet 2007/59/EG

7. Konsekvensanalyser

7.1 Förslagets förenlighet med grundlagarna

Förslaget om personalvagnar (avsnitt 6.3) bedöms vara förenliga med grundlagarna. Beträffande de övriga förslag som nu bereds i kommittén är det för tidigt att bedöma vilka konsekvenser dessa kommer att få.

7.2 Gällande svenska regler i övrigt

Förslaget om personalvagnar (avsnitt 6.3) bedöms inte påverka svenska regler i övrigt. Beträffande de övriga förslag som nu bereds i kommittén är det för tidigt att bedöma vilka konsekvenser dessa kommer att få.

7.3 Budgetära konsekvenser

Förslaget om personalvagnar (avsnitt 6.3) bedöms inte medföra några effekter på statens budget. Beträffande de övriga förslag som nu bereds i kommittén är det för tidigt att bedöma vilka budgetära konsekvenser dessa kommer att få.

8. Ärendeinformation

Dokumentbeteckning/KOM-nummer: Se respektive punkt i avsnitt 6.

Ansvarig handläggare, departement/enhet, mobiltelefon: Enar Lundgren, LI/TM, +46 73-066 76 52

Ansvariga handläggare hos Transportstyrelsen samt svenska representanter i kommittén: Robert Hellström +46 1049 555 43, Monica Åsman +46 10-49 573 85 och Sten-Olov Södergård +46 10-49 557 33

Ansvarig på representationen, mobiltelefon: Nariné Svensson +32479591352

Andra berörda departement: SB, Fi, Ju, Fö, S, Kn

Rådsformation: TTE

Rådsarbetsgrupp: Land

Ansvarig kommissionär och generaldirektorat: Apostolos Tzitzikostas,
DG MOVE

Ansvarigt EP-utskott: TRAN

Faktapromemoria (läggs i förekommande fall som bilaga till instruktionen).