



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Rapport från möte nr 109 i kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) den 24 juni 2026

1. Aktuellt möte

Möte nr 109 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) den 24 juni 2026

Tid/Plats

Tisdag 24 juni 2026 (10:00-18:00)

Albert Borschette Conference Centre (CCAB), 36 rue Froissart, 1040
Brussels, meeting room CCAB-0B

Svenska representanter

Robert Hellström, Transportstyrelsen (på distans)

Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

Monica Åsman, Transportstyrelsen

1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Beslut om mandat till ERA för revidering av gemensamma säkerhetsmetoder ("Common Safety Methods", CSM), övriga agendapunkter på dagordningen är endast för information och diskussion.

1.2 Förhandlingsläget

Mandat till ERA för revidering av gemensamma säkerhetsmetoder har föregåtts av ett arbete med ett visionsdokument ("CSM Vision Document") där Transportstyrelsen deltagit aktivt i framtagandet av underlaget.

1.3 Handlingslinje för aktuellt möte

Se avsnitt 6.

2. 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 i 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 artikel 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

3. Prioriteringsgrad (hög, medel, låg)

Låg.

4. Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

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

5. Påverkansarbete

Gällande mandat till ERA för revidering av gemensamma säkerhetsmetoder har Transportstyrelsen tagit fram ett förslag om att bryta ut den föreslagna självvärderingen från CSM ASLP och flytta till CSM MON. Förslaget har delats och diskuterats med övriga säkerhetsmyndigheter, samt distribuerats till RISC-representanter. Transportstyrelsen kommer även att delta vid möte den 18 juni med RISC-representanter från andra MS för att diskutera frågorna på agendan.

6. Svenska ståndpunkter

6.1 Adoption of the agenda

Dokument

- RISC 109 draft agenda



Handlingslinje

1. **SE kan** föreslå en övrig fråga om förtydligande av kopplingen mellan genomförandemilstolparna i TSD Telematik och tidsplanen i kapacitetsförordningen, särskilt avseende datumet den 5 mars 2028 och skillnaden mellan person- och godstrafik.
2. **SE kan** föreslå en övrig fråga grundad på utmaningen med att inte kunna kommunicera skriftligt med andra MS:s RISC-representanter och kan fråga om möjligheten att få tillgång till en lista med e-postadresser till RISC-representanterna efter individuella medgivanden.
3. **SE kan** i övrigt acceptera agendan.

Vad hände

Ordförande öppnade mötet och informerade om att två nya AOB-punkter från kommissionen hade lagts till dagordningen. Den första avsåg ett nytt format för förteckningen över ansökningar om undantag från tillämpning och den andra gällde utnämningen av nationella kontaktpunkter för TSD Telematik. Därutöver hade fyra AOB-punkter anmälts av medlemsstaterna: Sveriges punkt om milstolparna i TSD Telematik avseende kapacitetstilldelning, Nederländernas och Tysklands begäran om en lägesuppdatering om översynen av ERA-förordningen, Tysklands begäran om en lägesuppdatering om lokförardirektivet samt Tysklands fråga om godkännande av pionjärtåg i avsaknad av DAC-specifikationer i TSD.

SE begärde att ytterligare en AOB-punkt skulle läggas till dagordningen om möjligheten för medlemsstaternas RISC-representanter att kommunicera direkt med varandra mellan möten. SE framhöll att kommissionens nuvarande hantering av e-postutskick, där mottagarlistan inte längre är synlig, försvårar samordning och beredning mellan medlemsstaterna. SE föreslog därför att en kontaktlista med e-postadresser till RISC-representanterna skulle kunna göras tillgänglig, exempelvis baserat på individuella samtycken.

IT hänvisade till en tidigare begäran om att ta upp tillämpningen av cyberresiliensförordningen (Cyber Resilience Act) inom järnvägssektorn. IT redogjorde för att frågan hade diskuterats med kommissionen, som hänvisat till att ansvaret ligger hos DG CONNECT och inte inom DG MOVE ansvarsområde. IT önskade att kommissionens ståndpunkt skulle dokumenteras i mötesprotokollet eftersom frågan bedömdes ha stor betydelse för järnvägssektorn och flera medlemsstater visat intresse.

Ordförande bekräftade att protokollet kommer att ange att cyberresiliensförordningen är en rättsakt som antagits enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet och att den faller inom DG CONNECT ansvarsområde.

6.2 Adoption of the minutes of the 108th meeting of the Committee

Dokument

- *PV08EN02 RISC108 draft minutes_TC*



Handlingslinje

4. **SE kan** godkänna mötesanteckningarna.
5. **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Protokollet från föregående möte godkändes med inskickade ändringsförslag från DE och FR.

6.3 Draft Commission Implementing Decision on a mandate to the European Union Agency for Railways to review the common safety methods and common safety targets – *presentation by the Commission*

Dokument

- *Item 03 - MA03EN02 - CSM revision mandate - Act_TC*
- *Item 03 - MA03EN04 - CSM revision mandate - Annex_TC*
- *SE proposal - Transfer of self-assessment from CSM ASLP to CSM MON*
- *Item 03 - table of comments to the CSM revision mandate*



Bakgrund

Enligt artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet (EU) 2016/798 får kommissionen anta gemensamma säkerhetsmetoder ("Common Safety Methods", CSM) genom delegerade akter för att harmonisera hur säkerhetsnivåer bedöms, hur säkerhetsmål uppfylls och hur övriga säkerhetskrav efterlevs inom unionen. Direktivet anger även att kommissionen genom genomförandakter ska ge Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) mandat att utarbeta och vid behov revidera dessa metoder. Genomförandakten ska antas genom granskningsförfarandet, men om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandakt.

Inför det nu aktuella mandatet har ERA, baserat på interna erfarenheter samt synpunkter från sektorns aktörer och nationella säkerhetsmyndigheter, samlat in erfarenheter från tillämpningen av de nuvarande gemensamma säkerhetsmetoderna och gemensamma säkerhetsmålen. Resultaten

sammanställdes i ett visionsdokument som publicerades i februari 2025. Dokumentet pekar på behov av förenkling, förtydligande, harmonisering och vidareutveckling av regelverket, mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts vid utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg, övervakning av säkerhetsstyrningssystem ("NSA monitoring") samt godkännande- och tillsynsverksamhet. Transportstyrelsen deltog aktivt i arbetet med visionsdokumentet, vilket har legat till grund för kommissionens utkast till mandat.

Mot denna bakgrund innebär mandatet att ERA ska genomföra en samlad översyn av de gemensamma säkerhetsmetoderna och de gemensamma säkerhetsmålen i syfte att modernisera och vidareutveckla metoderna. Översynen ska säkerställa att regelverket är tydligt, harmoniserat och praktiskt tillämpbart, samtidigt som det stödjer en fortsatt hög säkerhetsnivå i hela unionens järnvägssystem och en enhetlig metodik för aktörer och myndigheter.

Revideringen ska stärka det riskbaserade angreppssättet och bidra till ökad säkerhetsmognad hos aktörerna genom att bättre integrera gemensamma säkerhetsmetoder i järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem. Mandatet betonar behovet av förenkling och klargörande där erfarenheter visat att regelverket är otydligt eller svårtolkat, samt att säkerställa en konsekvent tillämpning mellan medlemsstaterna.

Vidare ska översynen beakta teknisk utveckling, digitalisering och förändrade organisatoriska förutsättningar i sektorn. Den ska också tydliggöra hur säkerhetsansvar ska hanteras när säkerhetsrelaterade uppgifter läggs ut på externa aktörer och hur sådana aktörer omfattas av säkerhetsramen. Samtidigt ska revideringen genomföras så att den inte medför onödig eller oproportionerlig administrativ börda.

Transportstyrelsen konstaterar att mandatet genomgående betonar ett riskbaserat arbetssätt samt behovet av att tydliggöra ansvarsfördelningen i enlighet med järnvägssäkerhetsdirektivet, övriga gemensamma säkerhetsmetoder och relevanta TSD:er. Mandatet är i huvudsak generellt utformat och identifierar områden där förenkling, förtydligande och vidareutveckling kan vara nödvändig, utan att i förväg diktera utfallet för det kommande arbetet i arbetsgrupperna. I vissa delar anges dock en tydligare riktning, särskilt vad gäller CSM SMS, där kompetensstyrning samt

tillgångsförvaltning, underhåll och säker användning av fordon, infrastruktur och andra säkerhetskritiska system lyfts fram som prioriterade områden.

Under det parallella arbetet med CSM ASLP har Transportstyrelsen föreslagit att avsnittet som hanterar självutvärderingen inte bör regleras inom CSM ASLP utan istället analyseras och inkorporeras inom ramen för den kommande översynen av CSM MON. Självutvärderingen avser huvudsakligen planering, genomförande, övervakning och uppföljning av riskkontrollåtgärder inom säkerhetsstyrningssystemet. Dessa aktiviteter ligger nära syftet med CSM MON, som reglerar hur järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska övervaka effektiviteten hos sina riskkontrollåtgärder och säkerhetsstyrningssystem. Transportstyrelsen bedömer därför att självutvärderingen har en starkare koppling till övervakning än till rapportering och analys av säkerhetshändelser på unionsnivå. Dessutom är det ur ett rättsligt, praktiskt hänseende mindre lämpligt att reglera ett förfarande i två olika regelverk, särskilt om man nu vill åstadkomma en förenkling, transparens och nå högre effektivitet.

Transportstyrelsen har mot denna bakgrund föreslagit att den kommande översynen av CSM MON även bör omfatta en analys av hur en eventuell självutvärderingsmetod kan integreras i denna gemensamma säkerhetsmetod. En sådan lösning bedöms kunna minska risken för överlappande krav, bidra till en tydligare ansvarsfördelning mellan de olika gemensamma säkerhetsmetoderna och skapa en mer sammanhållen och proportionerlig regleringsstruktur för säkerhetsstyrning och säkerhetsövervakning.

Mot denna bakgrund har Transportstyrelsen föreslagit att självutvärderingsmekanismen utgår ur CSM ASLP och att mandatet för cwerevideringen av CSM MON kompletteras med en ny punkt f) med följande lydelse:

(f) *Integrate the self-assessment methodology initially developed under the CSM for assessing safety levels and safety performance into the framework of the CSM Monitoring, while ensuring that self-assessment activities form part of the monitoring processes within the Safety Management System and avoiding overlapping assessment, monitoring and reporting requirements.*

Vidare noterar Transportstyrelsen att bilagan till mandatet redan ger ERA betydande flexibilitet att identifiera och hantera ytterligare frågor som uppkommer under analysen eller samråden, förutsatt att dessa ligger inom

mandatets övergripande omfattning. Under avsnittet 2.3 *Working method* i bilagan anges uttryckligen att de identifierade granskningsområdena inte är uttömmande. Mot denna bakgrund bedömer Transportstyrelsen att formuleringarna i artikel 1 a) och b), som ger ERA möjlighet att vid behov utveckla ytterligare gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål (*"and, if needed, develop further common safety methods/ safety target"*), framstår som ogrundat breda i förhållande till de uppgifter som anges i bilagan.

Om avsikten med formuleringen i artikel 1 a) är att möjliggöra utvecklingen av en särskild gemensam säkerhetsmetod för kompetensstyrning, bör detta tydliggöras genom en uttrycklig hänvisning till bilagan, kapitel 2.1, avsnitt V. CSM SMS, punkt g), där behovet av antingen en särskild CSM eller förtydligade krav inom CSM SMS redan behandlas. Transportstyrelsen kan däremot inte identifiera något motsvarande behov av flexibilitet avseende utvecklingen av ytterligare gemensamma säkerhetsmål utöver de områden som omfattas av bilagan. Formuleringen i artikel 1 b) bedöms därför som överflödig och kan med fördel utgå. Sammantaget anser Transportstyrelsen att artikel 1 bör avgränsas tydligare till de uppgifter som avses omfattas av mandatet för att stärka tydligheten och förutsebarheten i det fortsatta arbetet. Om behov av ytterligare arbetsområden identifieras utanför mandatets nuvarande omfattning bör dessa hanteras genom en strukturerad och sedvanlig revidering av mandatet med nytt beslut som resultat.

I övrigt bedömer Transportstyrelsen att mandatet är relevant och ändamålsenligt i förhållande till uppdraget att revidera de gemensamma säkerhetsmetoderna.

Handlingslinje

6. **SE kan** hänvisa till de skriftliga kommentarer som tidigare lämnats avseende självutvärderingsmekanismen i CSM ASLP och framhålla att vi fortsatt anser att självutvärdering har en starkare koppling till övervakning av säkerhetsstyrningssystem än till rapportering och analys av säkerhetshändelser på unionsnivå. SE anser därför att självutvärderingsmekanismen bör utgå ur CSM ASLP och istället analyseras inom ramen för revideringen av CSM MON. Detta skulle enligt vår bedömning bidra till en tydligare ansvarsfördelning mellan de gemensamma säkerhetsmetoderna, minska risken för överlappande krav och skapa en mer sammanhållen regleringsstruktur.

7. **SE kan** påtala att formuleringarna i artikel 1 a) och b) om att ERA vid behov får utveckla ytterligare gemensamma säkerhetsmetoder respektive gemensamma säkerhetsmål framstår som breda i förhållande till de uppgifter som anges i bilagan. SE noterar att bilagan redan ger ERA betydande flexibilitet att identifiera och hantera ytterligare frågor som uppkommer under analysen eller samråden, förutsatt att dessa ligger inom mandatets övergripande omfattning. Om avsikten med formuleringen i artikel 1 a) är att möjliggöra utvecklingen av en särskild gemensam säkerhetsmetod för kompetensstyrning bör detta tydliggöras genom en uttrycklig hänvisning till bilagan, kapitel 2.1, avsnitt V. CSM SMS, punkt g). SE kan däremot inte identifiera något motsvarande behov av flexibilitet avseende utvecklingen av ytterligare gemensamma säkerhetsmål. Formuleringen i artikel 1 b) bedöms därför som överflödigt och kan utgå. Eventuella behov av ytterligare arbetsområden utanför mandatets nuvarande omfattning bör hanteras genom en strukturerad och sedvanlig revidering av mandatet med nytt beslut som resultat.
8. **SE kan**, oavsett resultatet av övriga inspel, avge ett positivt yttrande till beslutet.

Vad hände

Ordförande inledde agendapunkten och förklarade att avsikten var att diskutera utkastet till mandat för översyn av de gemensamma säkerhetsmetoderna och de gemensamma säkerhetsmålen, med målsättningen att hålla omröstning under dagen beroende på utfallet av diskussionen.

Akt

Kommissionen gick igenom akten och förklarade att ändringar skulle redovisas i förhållande till den version som diskuterades vid föregående RISC-möte. Kommissionen tackade medlemsstaterna för inkomna synpunkter och förklarade att vissa kommentarer hade lett till ändringar i texten, medan andra hade besvarats i kommentarstabellen eller bedömts vara mer relevanta för det kommande arbetet i ERA arbetsgrupper.

Kommissionen framhöll att kommentarerna i huvudsak pekade i samma riktning och att flera delar av texten hade förtydligats, samtidigt som kommissionens rättstjänst hade påpekat att texten redan i vissa delar var relativt utförlig.

Kommissionen gick därefter igenom skälen till akten. De inledande skälen beskrevs som en redogörelse för artiklarna 6 och 7 i järnvägssäkerhetsdirektivet och de nuvarande gemensamma säkerhetsmetoderna och gemensamma säkerhetsmålen. Kommissionen förklarade att skälen även behandlar bakgrunden till de befintliga CSM, ERA:s visionsdokument om revideringen av CSM och behovet av att öka sektorns säkerhetsmognad. Kommissionen redogjorde för vissa mindre ändringar i skälen, bland annat för att tydliggöra att översynen ska vara praktiskt inriktad och inte leda till överreglering. Kommissionen förklarade även att skrivningarna om samråd hade förtydligats för att tydligare omfatta fackliga organisationer och sociala parter.

Kommissionen gick vidare till artikel 1 och förklarade att vissa medlemsstater hade efterfrågat en snävare formulering av uppdraget att vid behov utveckla ytterligare gemensamma säkerhetsmetoder. Kommissionen angav att avsikten är att behålla en öppen formulering för att ERA ska kunna utgå från fakta, erfarenheter och resultat från arbetet. Kommissionen framhöll att frågan om en eventuell CSM för kompetensstyrning omfattas av detta, men att det även kan uppkomma andra behov under arbetets gång. Kommissionen ville därför inte begränsa artikel 1 till ett mer avgränsat område.

Bilaga

Kommissionen gick därefter igenom bilagan. Kommissionen förklarade att bilagan inledningsvis anger vilka rättsakter som omfattas av översynen och att hänvisningarna till befintliga CSM och CST även omfattar senare ändringar av dessa rättsakter. Kommissionen framhöll att målsättningen är att säkerställa samstämmighet mellan de olika CSM, järnvägssäkerhetsdirektivet och relevanta TSD, särskilt TSD Drift och trafikledning. Kommissionen förklarade också att bilagan innehåller en hänvisning till det kommande arbetet med CSM ASLP, eftersom resultaten därifrån ska kunna beaktas i översynen av övriga CSM.

Kommissionen gick vidare till avsnittet om källor och underlag för översynen. Kommissionen betonade att uppräkningslistan är vägledande och inte uttömmande. Utöver erfarenheter från ERA, nationella säkerhetsmyndigheter, tillstånds- och tillsynsverksamhet samt tillämpning av TSD ska även andra relevanta erfarenheter och underlag kunna beaktas om de tillför värde i arbetet.

I CSM MON

Kommissionen gick därefter igenom avsnittet om CSM MON.

Kommissionen redogjorde för skrivningar om ansvarsfördelning, gränssnitt till andra CSM, ett mer proaktivt arbetssätt för övervakning samt en tydligare riskbaserad ansats. Kommissionen förklarade att ett förtydligande hade införts för att bättre beskriva gränssnittet mot säkerhetsstyrningssystemet och underhållsstyrningssystemet.

SE hänvisade till tidigare skriftliga kommentarer om självutvärderingsmekanismen i CSM ASLP och upprepade att självutvärdering enligt SE uppfattning har en närmare koppling till övervakningen av säkerhetsstyrningssystemet än till rapportering och analys av säkerhetshändelser på unionsnivå. SE framhöll att frågan därför bör analyseras inom ramen för översynen av CSM MON. En sådan lösning skulle enligt SE bidra till en tydligare ansvarsfördelning mellan de gemensamma säkerhetsmetoderna, minska risken för överlappande krav och skapa ett mer sammanhållet och praktiskt tillämpbart regelverk.

En MS stödde SE förslag och framhöll att det skulle bidra till förenkling och effektivitet. Ytterligare en MS uppgav att sektorn hade välkomnat SE förslag, eftersom det skulle göra CSM MON mer sammanhållet. En annan MS stödde SE och frågade vilka konsekvenser detta skulle få för omröstningen och om ändringar i texten var nödvändiga. En annan MS anslöt sig därefter till stödet för SE.

SE kompletterade sitt inspel och framhöll att förslaget om att ERA ska bedöma enskilda operatörer inte fullt ut överensstämmer med principerna i järnvägssäkerhetsdirektivet. SE ansåg att sådana bedömningar ligger närmare de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsynsuppgifter, vilket bör beaktas vid bedömningen av var självutvärderingsmekanismen ska placeras.

Kommissionen tackade för synpunkterna och förklarade att den förstår bakgrunden till SE förslag. Kommissionen bedömde dock att det i detta skede inte var praktiskt att ändra mandatet på det sätt som föreslogs. Kommissionen framhöll att mandatet bör vara flexibelt och ge ERA möjlighet att analysera den bästa regleringsmässiga kopplingen mellan olika CSM:er. Frågan kunde enligt kommissionen beaktas i ERA kommande arbete och i den rekommendation som senare ska tas fram.

ERA påpekade att om självutvärderingen av riskkontrollåtgärder skulle flyttas till CSM MON så måste även bedömningsdel flyttas till CSM SUP och hanteras av de nationella säkerhetsmyndigheterna, för att säkerställa en harmoniserad ansats.

Ordförande konstaterade att diskussionen delvis föregriper den expertgruppsdiskussion om CSM ASLP som skulle hållas följande dag. Ordförande framhöll att kommissionen i sak har en annan utgångspunkt än SE när det gäller hur CSM ASLP bör utformas och att den diskussionen bör föras i rätt forum.

SE förtydligade att den nuvarande mandattexten enligt SE tolkning kan rymma en eventuell överföring av självutvärderingen från CSM ASLP till CSM MON, utan att det krävs större ändringar av mandatet. SE framhöll att texten i mandatet ger tillräckliga tolkningsmarginaler för detta men skulle tjäna på att det förtydligas.

En MS förklarade att den principiellt kunde acceptera texten, men efterfrågade ett klargörande om mandatet verkligen skulle ge utrymme för ändringar i CSM ASLP och CSM MON om kommissionen efter expertgruppsdiskussionen skulle finna argumenten övertygande.

Ordförande konstaterade att frågan var om den aktuella mandattexten ger tillräcklig flexibilitet oavsett vilken inriktning som väljs i den kommande diskussionen om CSM ASLP. Ordförande uppfattade SE inlägg som att större ändringar i texten inte nödvändigtvis krävdes om mandatet kan tolkas på detta sätt.

SE framhöll därefter att mandatet sätter ramen för den kommande översynen av CSM och att det därför bör finnas skrivningar som åtminstone möjliggör en eventuell överföring av självutvärderingen från CSM ASLP till CSM MON, utan att föregripa expertgruppsdiskussionen. SE hänvisade till ett tidigare förslag om en ny punkt under CSM MON och öppnade för att formuleringen kunde göras mer öppen.

Ordförande svarade att kommissionen inte kan acceptera en formulering som i praktiken föregriper diskussionen om CSM ASLP och redan anger att självutvärderingen ska flyttas till CSM MON. Ordförande framhöll att om den nuvarande texten anses tillräckligt flexibel för att rymma olika möjliga utfall kan diskussionen lämnas till expertgruppen.

SE läste upp sitt tidigare förslag till ny punkt under CSM MON, där självutvärderingsmetodiken skulle integreras i CSM MON och kopplas till övervakningsprocesserna inom säkerhetsstyrningssystemet, samtidigt som överlappande krav på bedömning, övervakning och rapportering skulle undvikas.

Ordförande konstaterade att den formuleringen enligt kommissionens uppfattning tydligt föregriper diskussionen om CSM ASLP och därför inte är acceptabel. SE svarade att formuleringen kunde göras mer öppen för att inte föregripa den kommande diskussionen, utan endast säkerställa att mandatet rymmer en sådan möjlighet.

En MS föreslog som lösning att det i protokollet skulle anges att den nuvarande versionen av mandatet ger tillräckligt utrymme för att, oavsett utfallet av diskussionen följande dag, göra ändringar i CSM ASLP i samspel med CSM MON. ERA hänvisade till avsnittet i bilagan om att översynen av CSM ska beakta arbetet med CSM ASLP och bedömde att denna skrivning redan ger tillräcklig flexibilitet.

Ordförande uttryckte stöd för att protokollet kan återspegla detta synsätt, med hänvisning till den relevanta delen av mandattexten, och framhöll att detta kunde vara en väg framåt.

II CSM CST

Kommissionen gick vidare till avsnittet om CSM CST och redogjorde för vissa mindre justeringar i texten. Kommissionen förklarade att ordet tillförlitlighet hade lagts till för att förtydliga arbetet med de nationella referensvärdena och att skrivningarna om medlemsstaternas säkerhetsförbättringsplaner hade justerats för att tydliggöra att järnvägssystemet är säkert men kan förbättras ytterligare.

III CSM REA

Kommissionen fortsatte därefter med CSM REA och redogjorde för ändringar som syftar till att förtydliga omfattningen, särskilt i fråga om operativa och organisatoriska ändringar oavsett om dessa leder till ändringar i säkerhetsstyrningssystemet. Kommissionen framhöll också behovet av tydligare definitioner för att skilja mellan signifikanta och icke-signifikanta ändringar samt tydligare krav och förfaranden för aktörer som delar eller överför risker, exempelvis vid upphandling eller underhåll.

En MS påtalade att en tidigare kommentar om stöd till nya aktörer vid upprättande av riskregister hade markerats som accepterad i kommentarstabellen men inte återspeglats i den visade texten. Kommissionen bekräftade att detta berodde på att olika versioner hade blandats samman och att texten skulle justeras.

En MS lyfte frågan om bedömningsorganens roll och framhöll att det saknas en tydlig rättslig grund för samordning och övervakning av dessa organ. MS ansåg att frågan bör omfattas av mandatet för att säkerställa harmonisering och kvalitet i bedömningsorganens arbete. Kommissionen svarade att den föreslagna ändringen, som den var formulerad, låg utanför mandatets omfattning eftersom den berörde driftskompatibilitetsdirektivet. Kommissionen instämde dock i att bedömningsorganens arbete bör kunna analyseras inom ramen för arbetsgruppen.

Kommissionen visade därefter den uppdaterade versionen av texten och förklarade att den innehöll de senaste ändringarna. Kommissionen redogjorde bland annat för ett tillägg om tillämpningen av CSM REA vid nya, moderniserade och ombyggda strukturella delsystem, där syftet är att tydliggöra användningen av bilaga I i metoden för riskvärdering och riskbedömning samt förhållandet till krav på säker integration och eventuellt godkännande.

En MS framförde en fråga om formuleringen ”harmonised process” och uttryckte oro för att den skulle kunna tolkas som ett krav på en enda riskbedömningsprocess för alla aktörer. MS föreslog att formuleringen i stället skulle hänvisa till gemensamma principer och minimikrav, för att säkerställa att metoden förblir proportionerlig och anpassad till aktörernas verksamhet och organisatoriska förutsättningar. Kommissionen förklarade att avsikten inte är att föreskriva en enda process, utan att harmonisera de grundläggande principerna för identifiering, analys, värdering och kontroll av risker.

IV CSM SUP

Kommissionen gick därefter vidare till CSM SUP och redogjorde för ändringar som gjorts i avsnittet. Kommissionen förklarade att hänvisningar till kopplingen mellan tillsyn och bedömning hade lagts till samt att skrivningarna om harmoniserade beslutskriterier för att bedöma säkerhetsstyrningssystem och deras effektivitet hade förenklats.

En MS framhöll att dess tidigare kommentarer om samordning mellan nationella säkerhetsmyndigheter i punkten f) inte fullt ut återspeglades i texten. MS föreslog att ordet samordnad skulle läggas till i skrivningen om tillsyn av aktörer från andra medlemsstater som verkar på en medlemsstats territorium. Kommissionen förklarade att den försökt hålla mandattexten enkel och inte alltför föreskrivande, men att medlemsstatens synpunkt noterades och skulle beaktas. En annan MS föreslog att formuleringen kunde ändras till samordnad tillsyn av aktörer.

V CSM SMS

Kommissionen gick därefter vidare till avsnittet om CSM SMS och redogjorde för de ändringar som gjorts utifrån inkomna synpunkter. Kommissionen förklarade att skrivningarna om arbetsförhållanden, hantering av trötthet (fatigue management) och arbetstid hade utökats, bland annat efter synpunkter från arbetsmarknadens parter. Kommissionen redovisade även förtydliganden av kraven på säkerhetsstyrningssystem, med fokus på en mer enhetlig och konsekvent tillämpning hos järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, inklusive nya aktörer. Vidare presenterade kommissionen förtydliganden om säkerhetsstyrningssystemets struktur och utvecklade skrivningar om kompetensstyrning, bland annat avseende kompetenskrav, utbildning, uppföljning och förbättring av kompetensstyrningssystemet.

3 Execution of the mandate

Kommissionen gick därefter vidare till avsnittet om mandatets genomförande och konstaterade att endast mindre justeringar hade gjorts. Kommissionen framhöll att ERA, efter synpunkter från medlemsstaterna, uttryckligen ska ta fram en färdplan med arbetsplan och milstolpar fram till den slutliga rekommendationen. Kommissionen betonade även att vägledningar i första hand ska innehålla praktiska exempel för att underlätta tillämpningen av de gemensamma säkerhetsmetoderna. Kommissionen upprepade också att arbetsmarknadens parter uttryckligen lagts till bland de aktörer som ska involveras i arbetet.

En medlemsstat tackade kommissionen för att synpunkter hade beaktats och frågade hur slutsatserna från ERA arbete om järnvägens klimatresiliens kommer att hanteras, eftersom dessa ännu inte uttryckligen omfattas av mandatet.

En annan medlemsstat tackade kommissionen för att dess synpunkter hade beaktats och betonade vikten av att den fortsatta översynen leder till ett harmoniserat regelverk med ett funktionellt perspektiv på järnvägssystemet. Medlemsstaten framhöll att gemensamma säkerhetsprinciper behöver harmoniseras ytterligare och ansåg att detta utgör en central utgångspunkt för den fortsatta utvecklingen av de gemensamma säkerhetsmetoderna.

Kommissionen svarade att klimatförändringarnas effekter självfallet kommer att beaktas inom ramen för översynen, även om de inte uttryckligen nämns i mandatet. Kommissionen konstaterade att frågan sannolikt kommer att behöva ges större utrymme i framtida regelutveckling, men kunde i nuläget inte ge något mer detaljerat besked om hur detta kommer att ske. Kommissionen instämde även i behovet av ett övergripande funktionellt perspektiv på säkerhetsregelverket och framhöll att detta är en viktig del av det arbete som ERA nu får i uppdrag att genomföra.

SE återkom därefter till artikel 1 i beslutet och hänvisade till tidigare skriftliga synpunkter. SE framhöll att artikel 1 bör spegla innehållet i bilagan tydligare för att stärka mandatets tydlighet, förutsebarhet och rättssäkerhet. SE ansåg att bilagan redan ger ERA tillräcklig flexibilitet att identifiera ytterligare frågor inom mandatets omfattning och föreslog därför att möjligheten att utveckla ytterligare gemensamma säkerhetsmetoder skulle begränsas till kompetensstyrning genom en uttrycklig hänvisning till motsvarande avsnitt i bilagan. SE föreslog samtidigt att skrivningen om möjligheten att utveckla ytterligare gemensamma säkerhetsmål skulle utgå, eftersom något motsvarande behov inte identifierats.

SE återkom även till frågan om självutvärdering och presenterade en omarbetad formulering som, enligt SE, inte föregriper den kommande diskussionen om CSM ASLP utan syftar till att ge mandatet utrymme att analysera det mest lämpliga regelverket för självutvärdering, med hänsyn till gränssnitten mellan CSM ASLP, CSM MON och säkerhetsstyrningssystemet samt behovet av att undvika överlappande krav.

Ordförande konstaterade att diskussionen blivit svår att följa eftersom frågan om artikel 1 redan hade behandlats tidigare under mötet. Ordförande uppfattade att SE nu återkom till samma fråga efter genomgången av bilagan.

SE förklarade att genomgången av bilagan visat att dess innehåll inte fullt ut återspeglas i artikel 1 och att artikeln därför borde anpassas så att den tydligare speglar mandatets innehåll.

Ordförande frågade hur SE förslag skulle kunna förenas med kommissionens önskan att behålla flexibiliteten att, efter genomförd analys, kunna avgöra om en särskild gemensam säkerhetsmetod för kompetensstyrning behövs eller om frågan bör hanteras inom CSM SMS.

SE svarade att förslaget inte innebär någon materiell begränsning utan endast tydliggör kopplingen till bilagan. SE framhöll också att den föreslagna skrivningen om självutvärdering inte innebär någon rättslig skyldighet utan endast beskriver hur översynen av CSM MON bör genomföras.

En medlemsstat betonade vikten av att diskussionen och kommissionens vilja att ge ERA tillräcklig flexibilitet tydligt återspeglas i protokollet, eftersom detta är viktigt för ERA planering och resursfördelning.

Ordförande konstaterade att protokollet kan användas för att tydliggöra diskussionen. Samtidigt framhöll ordförande att kommissionen fortsatt anser att mandatet bör vara tillräckligt flexibelt för att ge ERA möjlighet att genomföra sitt arbete utan att i förväg begränsa möjliga lösningar. Ordförande meddelade att ett reviderat textförslag med de begränsade ändringar som diskuterats under mötet skulle distribueras före omröstningen efter lunch.

Omröstning

Efter lunch redogjorde kommissionen för de ändringar som införts i den reviderade versionen av mandatet. Kommissionen förklarade att ett nytt tillägg införts under avsnitt 2.1.7 för att tydliggöra att översynen även ska omfatta gränssnitten mellan CSM ASLP och övriga gemensamma säkerhetsmetoder. Kommissionen framhöll att detta tillgodoser SE önskemål genom att skapa ett övergripande mandat att analysera samspelet mellan CSM ASLP och exempelvis CSM MON och CSM SUP, utan att i detta skede behöva ändra respektive del av mandatet.

Kommissionen redovisade även de ytterligare ändringar som gjorts efter synpunkter från andra medlemsstater. Dessa omfattade bland annat ett förtydligande om analys av bedömningsorganens roll inom CSM REA samt ett tillägg om samordning mellan nationella säkerhetsmyndigheter inom

CSM SUP. Kommissionen redogjorde också för ett förtydligande om tillämpningen av CSM REA vid nya, moderniserade och ombyggda strukturella delsystem.

En medlemsstat hänvisade till punkt j) under CSM REA och välkomnade att denna punkt inkluderats och betonade dess betydelse, men föreslog en justering av formuleringen. De ansåg att begreppen tillsyn och övervakning innebär en onödig dubblering och föreslog att tillsyn ersätts med samordning, eftersom frågan enligt medlemsstaten i första hand rör samordning och övervakning.

Ordförande konstaterade därefter att ingen medlemsstat begärde formell omröstning. Kommittén lämnade därför ett positivt yttrande genom konsensus.

ERA:s direktör tackade medlemsstaterna för det breda stödet och framhöll att genomförandet av mandatet kommer att kräva betydande resurser. ERA uppmanade medlemsstaterna att beakta detta i det fortsatta arbetet med den föreslagna revideringen av ERA-förordning.

6.4 Multiannual TSI request:

6.4.1 Progress update – presentation by the Agency

Dokument

- *Item 04.1 - Multiannual TSI Revision Request - Progress update*



Bakgrund

Statusrapport från ERA om det pågående arbetet med revidering av TSD:er inom ramen för det fleråriga arbetsprogrammet för TSD-revideringar (TSD-mandatet), se presentation.

Mandatet omfattar totalt 84 olika ämnesområden som berör samtliga TSD:er samt ett antal horisontella frågor. Tre områden har avslutats, 54 är under aktiv behandling och 27 är vilande eller planerade att starta vid ett senare tillfälle. Arbetet följs upp genom ett internt projektverktyg där framdrift, beroenden och leveranser övervakas löpande.

Flera av de frågor som ingår i programmet är beroende av externa leveranser från bland annat Europe's Rail Joint Undertaking, standardiseringsorganisationer och andra sektoraktörer. ERA har identifierat 22 externa beroenden som påverkar 15 av de pågående projekten. Detta innebär att vissa delar av programmet kan behöva senareläggas eller anpassas beroende på när underlagen blir tillgängliga.

ERA planerar att presentera en första större rekommendation om ändringar av TSD:erna under 2027. Rekommendationen väntas omfatta TSD ENE, INF, LOC&PAS, NOI, OPE, PRM, SRT och WAG samt eventuellt vissa indirekta konsekvenser för TSD CCS. Ett första utkast för samråd planeras till slutet av 2026, varefter ett formellt samråd ska genomföras under första kvartalet 2027. ERA:s slutliga rekommendation till kommissionen planeras till april 2027.

ERA menar att flera större utvecklingsområden ännu inte är tillräckligt mogna för att kunna inkluderas i den första rekommendationen. Detta gäller bland annat digital automatkoppel (DAC), FRMCS och framtida lösningar för tågdetektering. Dessa frågor förväntas istället hanteras inom senare revideringar av TSD:erna.

Handlingslinje

9. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA presenterade den andra årliga statusrapporten om genomförandet av kommissionens fleråriga mandat för revidering av TSD:erna, se presentation.

Rapporteringen avser enbart ERA:s eget arbete och omfattar inte de aktiviteter som genomförs av andra aktörer, såsom Europe's Rail, standardiseringsorganisationer eller sektorn. ERA redovisade de arbetsgrupper och tematiska arbetsgrupper som för närvarande är aktiva samt informerade om nya arbetsgrupper inom bland annat TSD Telematik, 1520 mm-nät, gränssnitt mellan fasta installationer och rullande materiel samt bromssystem. ERA beskrev även de tillfälliga expertgrupper som inrättats för särskilda frågor, bland annat brandsäkerhet, cybersäkerhet och registrering av lokförarens arbetstid och vilotid.

ERA presenterade därefter ett nytt projektverktyg som utvecklats för att följa genomförandet av de 84 ämnesområden som omfattas av mandatet. Verktöget används för att följa framdrift, beroenden mellan olika arbetsområden, externa beroenden samt identifierade risker och ska även underlätta den årliga rapporteringen till RISC. ERA framhöll att verktöget ger bättre överblick över beroenden mellan olika TSD:er och andra regelverk samt kan användas även för framtida mandat.

ERA redovisade den aktuella statusen för de olika arbetsområdena och konstaterade att vissa frågor kommer att kunna ingå i den första rekommendationen medan andra behöver senareläggas. Bland de områden som ännu inte bedöms vara tillräckligt mogna nämndes bland annat FRMCS, tågdetektering och delar av arbetet med cybersäkerhet. Samtidigt bedöms vissa frågor kunna färdigställas tidigare än ursprungligen planerat, exempelvis vissa öppna punkter inom TSD LOC&PAS, variabel spårvidd och delar av arbetet med specialfordon. ERA redovisade även att antalet inkomna ändringsförslag från sektorn och medlemsstaterna ökat till omkring 350.

ERA presenterade den fortsatta tidplanen för den första samlade rekommendationen om TSD-revideringar. Arbetet planeras vara färdigställt vid utgången av 2026, följt av ett tre månader långt offentligt samråd under början av 2027. ERA avser att presentera ett utkast till rekommendation vid RISC i februari 2027 och den slutliga rekommendationen vid RISC i juni 2027, efter överlämnande till kommissionen i april 2027. Den första rekommendationen omfattar TSD ENE, INF, LOC&PAS, NOI, OPE, PRM, SRT och WAG samt RINF. En senare rekommendation planeras för bland annat FRMCS och övriga återstående frågor.

En medlemsstat frågade hur slutsatserna från ERA:s arbete om klimatesiliens kommer att integreras i den fortsatta översynen av TSD:erna.

En medlemsstat välkomnade redovisningen men efterfrågade förtydliganden om arbetsgruppen för gränssnittet mellan kontaktledning och strömavtagare, syftet med att presentera ett utkast till rekommendation redan vid RISC i februari 2027, möjligheten att behålla nationella regler för tågdetektering till dess harmoniserade regler finns på plats samt hur arbetet med att öka samstämmigheten mellan olika TSD:er förhåller sig till ERA:s befintliga uppdrag. Medlemsstaten lyfte även frågor om numrering av framtida TSD-ändringar.

Flera medlemsstater betonade vikten av att kostnadskonsekvenserna av de kommande TSD-revideringarna analyseras noggrant, särskilt mot bakgrund av de omfattande investeringar som redan krävs för införandet av ERTMS. Två medlemsstater ställde även frågor om kvaliteten i RINF och om det är realistiskt att använda registret som underlag för lokförarens linjeböcker.

En medlemsstat efterfrågade ett förtydligande om vilka TSD:er som kommer att omfattas av det planerade offentliga samrådet.

En medlemsstat frågade hur den fortsatta processen ser ut efter ERA:s rekommendation och om RISC förväntas rösta om kommissionens förslag under 2028.

En medlemsstat frågade om det kan bli aktuellt att revidera kommissionens mandat mot bakgrund av de förseningar som redovisats och efterfrågade även förtydliganden om vissa arbetsområden i statusöversikten.

En medlemsstat efterfrågade information om hur arbetet med ontologier organiseras samt efterlyste en uppdatering om det digitala verktyget för kontroll av ruttkompatibilitet.

ERA svarade att samtliga rekommendationer kommer att föregås av konsekvensbedömningar och hänvisade även till det pågående arbetet med att utveckla metoder för bättre kostnadsanalyser. ERA bekräftade att nationella regler om tågdetektering kan fortsätta att tillämpas till dess att harmoniserade bestämmelser finns på plats. ERA förklarade vidare att presentationen av ett utkast till rekommendation vid RISC i februari 2027 syftar till att ge medlemsstaterna möjlighet att tidigt sätta sig in i innehållet och lämna synpunkter under samrådet.

ERA redogjorde även för möjligheterna att använda RINF som underlag för lokförarens linjeböcker och förklarade att detta redan är möjligt under förutsättning att infrastrukturförvaltarna har registrerat nödvändiga uppgifter. ERA erbjöd sig att bistå medlemsstater som har praktiska frågor kring detta. Beträffande verktyget för kontroll av ruttkompatibilitet uppgav ERA att utvecklingen prioriterats ned till förmån för utvecklingen av registren, men att frågan kan tas upp på nytt om ett brett intresse finns bland medlemsstaterna. ERA åtog sig att genomföra en enkät om behovet av ett sådant verktyg.

Kommissionen bekräftade att den planerade processen innebär att ERA:s slutliga rekommendation ska ligga till grund för ett kommissionsförslag som avses behandlas av RISC under 2028. Kommissionen framhöll samtidigt att det inte är avsikten att löpande revidera mandatet när tidplaner förändras, utan att den årliga rapporteringen till RISC är det instrument som ska ge medlemsstaterna insyn i eventuella förseningar och omprioriteringar.

ERA avslutade med att betona att förändringar i tidplanen främst beror på behovet av tillräcklig teknisk mognad och väl genomförda konsekvensbedömningar innan nya krav läggs fram för beslut. Detta bedömdes vara en förutsättning för ett robust och väl fungerande framtida regelverk.

6.4.2 Impact of Military Mobility proposal and High Speed Rail Plan – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 04.2 TSI request impact of MilMob and HSR*



Bakgrund

Paketet för militär rörlighet syftar till att skapa ett EU-omfattande ramverk för snabb och effektiv militär rörlighet över gränserna. Handlingsplanen för höghastighetsjärnväg utgör en del av kommissionens långsiktiga strategi för att utveckla ett sammanhängande europeiskt höghastighetsnät fram till 2040. Presentation från kommissionen om hur förslagen kan komma att påverka det fleråriga programmet för revidering av TSD:er (TSD-mandatet), se presentation.

Kommissionen föreslår tillägg till det befintliga TSD-mandatet med tre nya arbetsområden: militär rörlighet och krishantering (CS-38), resiliens och säkerhet (CS-39) samt höghastighetsjärnväg (CS-40). Syftet är att identifiera områden där framtida ändringar av TSD:er och europeiska register kan behövas till följd av kommande politiska initiativ på EU-nivå.

När det gäller militär mobilitet avser kommissionen analysera behovet av harmoniserade tekniska och operativa krav för militära transporter, särskilt vid transporter av överdimensionerad eller tung last samt vid användning av fordon och tåg för militära ändamål. Arbetet omfattar även beredskaps- och krishanteringsfrågor samt en översyn av nationella regler och

nätverksspecifika datakrav kopplade till militär mobilitet. Eventuella resultat kan leda till ändringar i både TSD:er och europeiska register.

Kommissionen avser även att initiera arbete om resiliens och säkerhet inom järnvägssystemet. Fokus ligger på att analysera om befintliga TSD:er och register i större utsträckning behöver beakta scenarier kopplade till säkerhetshot, kriser och störningar i transportsystemet. Även detta arbete kan leda till framtida ändringar av TSD:er och register.

Inom ramen för handlingsplanen för höghastighetsjärnväg föreslår kommissionen dessutom ett nytt arbetsområde med inriktning på att skapa en gemensam uppsättning krav för höghastighetståg. Syftet är att underlätta godkännandeprocesserna och bidra till en högre grad av harmonisering för höghastighetsfordon inom unionen.

Av presentationen framgår att både innehåll och tidplan är beroende av den slutliga utformningen av den kommande förordningen om militär mobilitet. Kommissionen avser återkomma vid kommande RISC-möten med mer detaljerad information om tidsplan, innehåll och eventuella behov av ändringar av det fleråriga TSD-mandatet.

Handlingslinje

10. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade det pågående arbetet med att ta fram ett tillägg till det fleråriga TSD-mandatet mot bakgrund av kommissionens initiativ om militär mobilitet och handlingsplanen för höghastighetsjärnväg, se presentation.

Kommissionen betonade att arbetet fortfarande befinner sig i ett förberedande skede och att innehållet kommer att anpassas till den slutliga utformningen av den kommande förordningen om militär mobilitet, som fortfarande förhandlas inom ramen för det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Syftet är att förbereda arbetet för att kunna påbörja det så snart den rättsliga grunden finns på plats.

Kommissionen redogjorde för tre nya arbetsområden som planeras ingå i ett kompletterande mandat till ERA. Det första avser militär mobilitet med

fokus på specialtransporter, krishanteringsförfaranden och tekniska förutsättningar för militära transporter. Det andra avser säkerhet och resiliens, där TSD:er och register kan behöva anpassas för att stödja järnvägssystemets funktion vid kriser. Det tredje området gäller höghastighetsjärnväg och syftar till att skapa en gemensam uppsättning tekniska krav för höghastighetståg för att möjliggöra ett gemensamt godkännandeförfarande och minska nationella särkrav. Kommissionen framhöll att de två förstnämnda områdena kommer att ges mycket hög prioritet, vilket kan påverka planeringen av det pågående TSD-arbetet.

En medlemsstat frågade hur ansvarsfördelningen mellan RISC och den kommitté som kommer att inrättas enligt den kommande förordningen om militär mobilitet kommer att se ut, eftersom samma genomförandeakter kan komma att beröras av båda kommittéerna.

En medlemsstat betonade vikten av att även beakta operativa frågor inom TSD Drift och trafikledning, bland annat möjligheten att upprätthålla trafiken på ERTMS-banor vid omfattande störningar samt behovet av harmoniserade reservlösningar. Medlemsstaten efterfrågade även fortsatt dialog om användning av satellitkommunikation som reservlösning vid extraordinära situationer.

Kommissionen förklarade att ändringar av TSD:erna även fortsättningsvis kommer att behandlas inom RISC, medan frågor som följer direkt av den kommande förordningen om militär mobilitet kommer att hanteras i den nya kommitté som inrättas genom den förordningen. Kommissionen framhöll att målsättningen är att så långt som möjligt reglera relevanta tekniska och operativa frågor inom befintliga TSD:er. När det gäller reservlösningar konstaterade kommissionen att satellitkommunikation för närvarande inte ingår i den första versionen av FRMCS, men att detta är en lösning som planeras för framtiden.

En medlemsstat informerade om att vissa föreslagna krav inom militär mobilitet, bland annat axellast, lastprofil och kapacitet för militära transporter, kan medföra särskilda utmaningar på det nationella järnvägsnätet och meddelade att skriftliga synpunkter kommer att lämnas.

En medlemsstat framhöll att beredskapsplanering i första hand bör regleras inom säkerhetsstyrningssystemet och de gemensamma säkerhetsmetoderna snarare än i TSD:erna.

Kommissionen instämde i att beredskapsplanering i huvudsak hör hemma inom säkerhetsstyrningssystemet men framhöll att TSD:erna samtidigt behöver innehålla tekniska reservlösningar som gör det möjligt att upprätthålla järnvägstrafiken om ordinarie system inte är tillgängliga. Kommissionen betonade att den slutliga omfattningen av dessa krav fortfarande är föremål för förhandling.

ERA uppmanade medlemsstaterna att redan nu identifiera lämpliga experter från bland annat försvarsmyndigheter som kan delta i de kommande arbetsgrupperna om militär rörlighet, eftersom arbetet kommer att kräva kompetens utanför den traditionella järnvägssektorn.

6.5 TSI Control-command and signalling:

6.5.1 EC solutions for ERTMS deployment acceleration – *presentation by the Commission*

Dokument

- *Item 05 - ERTMS deployment and BL3 upgrade to FRMCS*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om pågående initiativ för att påskynda införandet av ERTMS inom unionen, se presentation.

Kommissionen redovisar arbetet med ett så kallat ”ERTMS Blueprint”, vars syfte är att skapa en begränsad uppsättning tekniska specifikationer, funktionaliteter samt operativa och tekniska regler för markbaserade ERTMS-anläggningar baserade på ETCS utan nationella klass B-system och utan linjesignaler. Avsikten är att skapa en gemensam referenslösning som kan bidra till ökad harmonisering, minskad komplexitet och effektivare införande av ERTMS.

Presentationen omfattar även ett koncept för så kallad ”SERA Label”, som syftar till att skapa en tydligare och mer harmoniserad klassificering av mark- och fordonsutrustning för ERTMS. Frågor kopplade till systemversioner, nationella variationer och kvarvarande nationella system lyfts fram som centrala delar i arbetet.

Kommissionen redovisar vidare idéer om ett snabbare godkännandeförfarande för ERTMS-markutrustning. Utgångspunkten är att harmoniserade lösningar baserade på Blueprint-konceptet ska kunna granskas och godkännas mer effektivt än i dag, både av ERA och av de nationella säkerhetsmyndigheterna.

Arbetet utgör en del av de bredare diskussionerna om hur införandet av ERTMS kan accelereras samtidigt som driftskompatibilitet, harmonisering och kostnadseffektivitet förbättras inom det europeiska järnvägssystemet.

Handlingslinje

11. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade ett nytt initiativ för att påskynda införandet av ERTMS och minska kostnaderna för utbyggnaden, se presentation.

Kommissionen konstaterade att dagens digitala signalsystem kräver betydligt mer underhåll och fler uppdateringar än tidigare analoga system, samtidigt som nationellt anpassade lösningar leder till höga kostnader, stor resursåtgång och begränsade möjligheter till industrialisering. Mot denna bakgrund presenterade kommissionen ett koncept bestående av tre delar: en standardiserad ERTMS-lösning (Blueprint), ett klassificeringssystem (SERA Label) och ett snabbare förfarande för ERA:s godkännande av marksystem.

Kommissionen förklarade att Blueprint ska utgöra en frivillig, mer standardiserad ERTMS-lösning inom ramen för TSD CCS, med harmoniserade tekniska specifikationer samt gemensamma konstruktions- och driftsregler. Syftet är att skapa stordriftsfördelar, minska komplexiteten och underlätta driftskompatibilitet. Kommissionen framhöll att konceptet även omfattar standardiserade gränssnitt mot ställverk och annan signalutrustning, eftersom dessa utgör den största delen av kostnaderna vid införandet av ERTMS. En första version av Blueprint planeras vara färdig inför nästa fleråriga budgetram 2028, medan en mer komplett lösning med stöd för högre automationsnivåer planeras under början av 2030-talet.

Kommissionen redogjorde även för det föreslagna SERA Label-systemet, som ska visa hur nära ett projekt ligger den standardiserade Blueprint-lösningen. Kommissionen förklarade att systemet är tänkt att användas som

incitament för harmoniserade lösningar och att det på sikt kan kopplas till EU-finansiering. Ju närmare ett projekt följer Blueprint, desto bättre förutsättningar kan det få vid framtida ansökningar om unionsfinansiering. Samtidigt betonade kommissionen att ambitionen inte är att skapa nya administrativa processer utan att i största möjliga utsträckning bygga vidare på befintliga godkännande- och granskningsförfaranden.

Kommissionen beskrev vidare hur ett mer standardiserat införande av ERTMS kan möjliggöra ett snabbare godkännande av marksystem hos ERA. Eftersom standardiserade lösningar kräver färre individuella tekniska granskningar bedömer kommissionen att handläggningstiderna kan förkortas avsevärt. Kommissionen framhöll även att nationella säkerhetsmyndigheter på sikt kan få möjlighet att effektivisera sina godkännandeprocesser för standardiserade lösningar.

En medlemsstat välkomnade ambitionen att minska antalet nationellt anpassade lösningar men betonade samtidigt vikten av standardiserade produkter och gemensamma europeiska arkitekturer. Medlemsstaten framhöll att avvecklingen av tester för systemkompatibilitet måste genomföras varsamt och i nära samverkan med infrastrukturförvaltare och nationella säkerhetsmyndigheter. Medlemsstaten uttryckte även oro för att SERA Label kan leda till ökad administration om utformningen inte blir tillräckligt enkel.

Flera medlemsstater delade denna oro och efterfrågade närmare information om hur SERA Label ska fungera, vilka kriterier som ska tillämpas, vem som ska ansvara för certifieringen och hur systemet kommer att påverka befintliga godkännandeprocesser. Flera medlemsstater betonade vikten av att sektorn involveras i det fortsatta arbetet.

En medlemsstat välkomnade initiativet men betonade att tester för systemkompatibilitet fortfarande fyller en viktig funktion och inte bör avvecklas innan alternativa lösningar finns på plats. Medlemsstaten efterfrågade även möjligheten att på sikt utveckla en enklare och mer kostnadseffektiv ERTMS-lösning för lågtrafikerade banor.

En medlemsstat framhöll att ett framtida ERTMS-koncept endast kan accepteras om det inte leder till ytterligare kostnader för medlemsstater som redan investerat i ERTMS. Medlemsstaten efterfrågade även ett

övergripande tekniskt, ekonomiskt och förvaltningsmässigt konsekvensunderlag för de föreslagna förändringarna.

En medlemsstat instämde i tidigare synpunkter och uttryckte oro över att förslaget bedöms kunna öka den administrativa bördan. De framhöll vidare att de inte motsätter sig ambitionen att påskynda godkännandeprocesserna, men betonade vikten av att den fastställda ordningsföljden mellan olika godkännanden bibehålls. Medlemsstaten underströk att ERA:s förhandsgodkännande av ERTMS bör föregå godkännandet att ta infrastrukturen i drift, även om processen samtidigt behöver effektiviseras för att möjliggöra ett snabbt införande av ERTMS.

En medlemsstat framhöll att begreppen Blueprint och SERA Label fortfarande är alltför övergripande beskrivna och efterfrågade ett mer utvecklat underlag innan några närmare ställningstaganden kan göras.

Kommissionen betonade att leverantörerna behöver utveckla standardiserade produkter samtidigt som infrastrukturförvaltarna måste efterfråga dessa för att konceptet ska fungera. Kommissionen förklarade att kopplingen mellan SERA Label och EU-finansiering är avsedd att skapa sådana incitament, men underströk samtidigt att systemet inte får innebära ökad administration eller bli en ny flaskhals. Kommissionen bekräftade att Blueprint även fortsättningsvis är avsett att vara frivilligt, men att projekt som väljer andra lösningar kan få svårare att erhålla framtida unionsfinansiering. Befintliga anläggningar och redan pågående projekt kommer däremot inte att omfattas retroaktivt av SERA Label.

Kommissionen bekräftade även att TSD CCS även fortsättningsvis kommer att möjliggöra användning av ETCS nivå 1 där detta är lämpligt, samtidigt som utvecklingen i första hand kommer att fokusera på harmonisering av ETCS nivå 2 på TEN-T-nätet. På längre sikt uteslöt kommissionen inte att även enklare och billigare lösningar för ETCS nivå 1 kan utvecklas.

Kommissionen redogjorde vidare för att förenklingen av fordonsgodkännanden pågår parallellt inom ERA:s arbetsgrupper och kommer att bidra till en effektivare godkännandeprocess även för ERTMS-utrustade fordon.

En medlemsstat frågade hur konceptet är tänkt att fungera i förhållande till tredjeländer och särskilt länder inom OSJD.

Kommissionen svarade att inga särskilda regler för tredjeländer har tagits fram i nuläget, men att länder som väljer att införa ERTMS på sikt kommer att kunna behandlas på motsvarande sätt som medlemsstater när det gäller gränsöverskridande trafik. Kommissionen konstaterade avslutningsvis att många detaljer fortfarande återstår att utforma och uppmanade medlemsstaterna att delta aktivt i det fortsatta arbetet, bland annat vid det särskilda seminarium som planeras på eftermiddagen i samband med Connecting Europe Days 28 september.

6.5.2 Potential proposal for ETCS Baseline 3 affordable upgrade to FRMCS compatibility – *presentation by the Commission*

Dokument

- *Item 05.2 - ETCS-FRMCS compatibility*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om möjliga lösningar för att underlätta övergången från GSM-R till FRMCS för fordon som idag är utrustade med ETCS Baseline 3, se presentation.

Bakgrunden är behovet av att möjliggöra en kostnadseffektiv migrering till FRMCS samtidigt som tidigare investeringar i ERTMS skyddas och driftskompatibilitet bibehålls. Två alternativa lösningar undersöks: en begränsad uppgradering av ETCS Baseline 3 för att möjliggöra FRMCS-kompatibilitet samt en mer omfattande uppgradering mot en förenklad variant av ETCS Baseline 4.

Presentationen beskriver även de villkor som diskuteras för att sådana övergångslösningar ska kunna tillämpas. Dessa omfattar bland annat begränsningar av fordonens användningsområde efter uppgradering, restriktioner för införande av nya ETCS-funktioner före 2042, hantering av kända specifikationsfel, begränsningar av vilka fordon som kan omfattas av lösningarna samt krav på transparens kring kostnaderna för olika uppgraderingsalternativ.

Arbetet syftar till att hitta en kompromiss mellan olika intressenters behov, möjliggöra en successiv migration till FRMCS och samtidigt skapa förutsättningar för en framtida övergång till mer harmoniserade ETCS-

versioner. Efter sommaren 2026 planeras det formella ändringsarbetet inom ERA att inledas.

Handlingslinje

12. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade ett förslag till en övergångslösning för att möjliggöra en mer kostnadseffektiv uppgradering av ETCS Baseline 3 till kompatibilitet med FRMCS, se presentation.

Kommissionen redogjorde för bakgrunden till förslaget och konstaterade att FRMCS bygger på en annan teknisk arkitektur än GSM-R, vilket innebär att en uppgradering av ETCS är nödvändig. Samtidigt framhöll kommissionen att sektorn uttryckt stor oro över kostnaderna för en fullständig övergång till Baseline 4 och därför efterfrågat en mer kostnadseffektiv lösning.

Kommissionen betonade att den föreslagna modellen är en kompromiss som syftar till att skydda tidigare investeringar samtidigt som övergången till FRMCS möjliggörs.

Kommissionen presenterade två alternativa uppgraderingsvägar. Den första innebär en begränsad uppgradering av Baseline 3 med bibehållen systemversion och endast de förändringar som krävs för FRMCS-kompatibilitet. Den andra innebär en uppgradering till Baseline 4, vilket ger en högre grad av harmonisering genom att fler tidigare felrättningar inkluderas. Kommissionen framhöll att den senare lösningen innebär större tekniska förändringar men enligt sektorns uppskattningar fortfarande betydande kostnadsbesparingar jämfört med en fullständig uppgradering till den framtida harmoniserade systemversionen 3.0.

Kommissionen redovisade därefter de fem villkor som föreslås för övergångslösningen. För den begränsade Baseline 3-uppgraderingen föreslås bland annat att fordonets användningsområde inte får utökas efter uppgraderingen. Vidare föreslås en övergångsperiod fram till 2042, motsvarande tio år efter att de sista Baseline 3-fordonen förväntas ha godkänts. Kommissionen förklarade att detta ska ge fordonsägare rimliga förutsättningar att planera framtida investeringar och samtidigt undvika att infrastrukturförvaltare inför nya tekniska krav omedelbart efter en genomförd uppgradering. Samtidigt öppnas möjlighet för tidigare införande

genom överenskommelser mellan medlemsstater, infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inom ramen för de nationella genomförandeplanerna.

Kommissionen redogjorde även för villkor om hantering av felrättningar, tidsgränser för vilka fordon som ska omfattas av övergångslösningen samt krav på ökad transparens kring kostnaderna för de olika uppgraderingsalternativen. Kommissionen betonade att syftet är att säkerställa att den förenklade uppgraderingen faktiskt leder till lägre kostnader, samtidigt som den framtida övergången till en fullt harmoniserad europeisk lösning inte försvåras. Kommissionen avser nu att, förutsatt stöd från medlemsstaterna, låta ERA ta fram ett formellt ändringsförslag inom den ordinarie processen för ändringar av TSD CCS.

Flera medlemsstater välkomnade förslaget och uttryckte stöd för den föreslagna kompromissen som ett sätt att skydda tidigare investeringar samtidigt som införandet av FRMCS möjliggörs.

En medlemsstat framhöll att förslaget utgör ett viktigt steg framåt men uppmärksammade samtidigt att leverantörer uppgett att de, till följd av kraven i cyberresiliensförordningen, inte avser att utveckla produkter för Baseline 3 eller systemversion 2.1 utan endast för senare systemversioner. Medlemsstaten ansåg därför att frågan om cyberresiliensförordningen behöver analyseras vidare. Medlemsstaten efterfrågade även ett förtydligande om vilka felrättningar som ska tillämpas för den begränsade Baseline 3-uppgraderingen.

Flera medlemsstater betonade vikten av att även Baseline 3 systemversion 2.0 omfattas av den föreslagna lösningen. De efterfrågade också fortsatt analys av bland annat de ekonomiska konsekvenserna, kompensationsmekanismerna och konsekvenserna av de olika gränsvillkoren innan det slutliga förslaget tas fram.

En medlemsstat föreslog att tidsgränserna i övergångsbestämmelserna i stället bör kopplas till tidpunkten då fordon beställs, eftersom långa leveranstider kan innebära att fordon som beställts före tidsgränsen levereras långt senare.

Flera medlemsstater efterfrågade en mer detaljerad konsekvensanalys av de ekonomiska effekterna för både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag samt ett skriftligt svar på de frågor som medlemsstaterna lämnat inför mötet.

En medlemsstat uttryckte oro över den begränsade stabiliteten i de tekniska specifikationerna och framhöll att återkommande förändringar riskerar att försvåra långsiktig planering och effektiv användning av offentliga medel.

En medlemsstat frågade hur den föreslagna lösningen är tänkt att fungera i förhållande till tredjeländer, särskilt länder inom OSJD.

Kommissionen tackade medlemsstaterna för de positiva synpunkterna och bekräftade att förslaget nu kommer att vidareutvecklas inom ERA:s ordinarie ändringsprocess tillsammans med experter innan ett formellt ändringsförslag tas fram.

Kommissionen konstaterade att cybersäkerhet måste beaktas vid alla uppgraderingar till FRMCS och att ett fordon inte kan uppgraderas utan att samtidigt uppfylla relevanta krav på cybersäkerhet. De synpunkter som framförts om kopplingen till cyberresiliensförordningen kommer därför att analyseras vidare.

Kommissionen förtydligade att de föreslagna mindre uppgraderingarna för Baseline 3 endast omfattar de felrättningar som finns registrerade i RINF och inte samtliga ändringar i specifikationerna. Uppgraderingarna kommer att omfatta båda systemversionerna inom Baseline 3.

Kommissionen framhöll att konsekvensbedömningar kommer att genomföras inom ramen för det ordinarie ändringsarbetet, men påpekade samtidigt att kvaliteten i analyserna är beroende av vilka kostnadsuppgifter sektorn är beredd att tillhandahålla. De kostnadsuppgifter som hittills erhållits från järnvägsföretag indikerar att en fullständig uppgradering till Baseline 4 kan innebära en merkostnad på cirka 150 000–200 000 euro per fordon jämfört med en begränsad FRMCS-uppgradering.

Kommissionen förklarade vidare att de olika uppgraderingsnivåerna kommer att definieras tydligt i TSD CCS genom att ange vilka delar av de befintliga specifikationerna som ska tillämpas för respektive alternativ. Några nya tekniska specifikationer behöver därmed inte tas fram.

När det gäller de föreslagna tidsgränserna bedömde kommissionen att slutåret 2042 kan vara föremål för fortsatt diskussion, medan övergångsperioden fram till omkring 2032 i huvudsak följer den redan beslutade tidsplanen i TSD Trafikstyrning och signalering. Kommissionen

konstaterade samtidigt att förseningar i fordonsleveranser kan behöva hanteras genom ansökningar om undantag från tillämpning av TSD.

Kommissionen betonade också att arbetet med felrättningar syftar till att säkerställa kompatibilitet mellan olika versioner av ERTMS under övergångsperioden. Samtidigt kommer nya gränssnitt att behöva utvecklas för FRMCS och andra framtida lösningar för att möjliggöra samexistens mellan äldre och ny utrustning.

Beträffande finansiering framhöll kommissionen att ett billigare uppgraderingsalternativ också bör berättiga till en lägre nivå av EU-stöd. Ett enhetligt bidrag oavsett vald teknisk lösning skulle enligt kommissionen innebära en orättvis behandling av olika aktörer och ett ineffektivt utnyttjande av offentliga medel. Stödnivåerna bör därför vara proportionerliga i förhållande till den faktiska investeringskostnaden.

Avslutningsvis bekräftade kommissionen att skriftliga svar kommer att lämnas på de frågor som inkommit från bland annat SE och ES samt att den fortsatta utvecklingen av förslaget inte innebär några ändringar av de befintliga tekniska specifikationerna, utan endast tydliggör vilka delar av dagens specifikationer som ska tillämpas för respektive uppgraderingsnivå. Samtidigt uppmuntrade kommissionen järnvägsföretagen att, där det är möjligt, välja den mer framtidssäkra lösningen med full uppgradering till Baseline 4.

ERA framhöll avslutningsvis att förslaget utformats med målsättningen att skydda de investeringar som redan gjorts i ETCS samtidigt som den nödvändiga övergången från GSM-R till FRMCS möjliggörs på ett proportionerligt sätt. ERA konstaterade att förslaget bygger på de principer om stabilitet och skydd av gjorda investeringar som tidigare efterfrågats av medlemsstaterna och sektorn.

6.6 TSI PRM Common priorities and criteria – *presentation by the Commission*

Dokument

- *Item 06 - TSI PRM Common Priorities and Criteria v4 concept*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om arbetet med att identifiera gemensamma prioriteringar och kriterier för genomförandet av TSD PRM.

Enligt artikel 8 i TSD PRM ska medlemsstaterna upprätta nationella genomförandeplaner för att successivt undanröja identifierade hinder för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet. Planerna ska bland annat innehålla en strategi och prioriteringsregel för modernisering och ombyggnad av stationer och rullande materiel. Medlemsstaterna ansvarar för omfattningen och takten i genomförandet av dessa planer.

Artikel 8.7 i TSD PRM anger att kommissionen, på grundval av medlemsstaternas nationella genomförandeplaner och i samarbete med det rådgivande organ som avses i TSD:n, ska identifiera gemensamma prioriteringar och kriterier för att främja genomförandet av TSD PRM. Dessa prioriteringar ska därefter integreras i kapitel 7 i TSD PRM i samband med framtida revideringar av specifikationen.

Kommissionen redovisar att en jämförande analys av medlemsstaternas nationella genomförandeplaner, som genomfördes 2021, visade att medlemsstaterna prioriterar tillgänglighetsåtgärder på olika sätt och att några naturliga gemensamma prioriteringar inte kunde identifieras. Samtidigt konstateras att alltför detaljerade gemensamma prioriteringar riskerar att påverka pågående nationella genomförandeprogram negativt.

För att hantera dessa utmaningar har kommissionen, tillsammans med det rådgivande organet för TSD PRM och ERA:s arbetsgrupp för gränssnittet mellan plattform och tåg (TWG PTI), tagit fram ett reviderat koncept för gemensamma prioriteringar och kriterier. Förslaget bygger på en successiv förbättring av tillgängligheten genom att införa grundläggande krav på tillgänglighet ("basic access") vid stationer, samtidigt som medlemsstaterna ges flexibilitet att avgöra hur och när mer omfattande anpassningar ska genomföras.

Det föreslagna konceptet innehåller två parallella krav. Dels ska minst en station på varje huvudlinje inom varje stadsnod ("urban node") erbjuda grundläggande tillgänglighet inom tio år från ikraftträdandet, dels ska andelen passagerare som betjänas av stationer med grundläggande

tillgänglighet successivt öka enligt fastställda milstolpar under en trettioårsperiod. Befintliga tillgänglighetslösningar som inte fullt ut uppfyller TSD PRM:s krav ska kunna godtas efter självutvärdering, förutsatt att de accepteras av användarna. Uppföljning och synliggörande av genomförandet föreslås ske genom det europeiska registret för tillgänglighet ERSAD (European Railway Stations Accessibility Database) i kombination med medlemsstaternas nationella genomförandeplaner.

Kommissionen konstaterar att det reviderade förslaget kräver ytterligare tekniska underlag från ERA:s arbetsgrupp innan det kan färdigställas. Arbetet med gemensamma prioriteringar och kriterier kommer därför att anpassas till tidsplanen för ERA:s tekniska arbete och integreras i den rekommendation om revidering av TSD PRM som planeras till december 2028.

Handlingslinje

13. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade det pågående arbetet med att ta fram gemensamma prioriteringar och kriterier för genomförandet av TSD PRM, se presentation.

Kommissionen förklarade att arbetet genomförs inom det rådgivande organ som inrättats genom TSD PRM och syftar till att ta fram de gemensamma prioriteringar och kriterier som enligt artikel 8.7 ska integreras i kapitel 7 i TSD PRM vid en framtida revidering. Kommissionen betonade att presentationen syftade till att informera RISC om det pågående arbetet och uppmuntra medlemsstaterna att delta aktivt i den fortsatta beredningen inom det rådgivande organet.

Kommissionen redogjorde för bakgrunden till arbetet och konstaterade att de nationella genomförandeplanerna innehåller olika nationella prioriteringar, vilket inneburit att några gemensamma europeiska prioriteringar inte kunnat identifieras enbart genom en jämförelse av medlemsstaternas planer. Kommissionen framhöll samtidigt att medlemsstaterna sedan flera år arbetar med att genomföra sina nationella planer och att ett nytt regelverk därför inte bör störa redan pågående investeringar. Kommissionen redovisade även det Europeiska

järnvägsstationsregistret för tillgänglighet (ERSAD), som successivt kommer att ge ett bättre faktaunderlag om tillgängligheten vid Europas järnvägsstationer.

Kommissionen redogjorde därefter för de rättsliga utgångspunkterna för arbetet. Kommissionen hänvisade till driftskompatibilitetsdirektivet, TSD PRM och FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och betonade att målet är att successivt uppnå ett europeiskt järnvägssystem där alla resenärer ges möjlighet att resa självständigt och spontant på lika villkor. Samtidigt konstaterade kommissionen att detta behöver balanseras mot ekonomisk och praktisk genomförbarhet.

Kommissionen beskrev hur det ursprungliga förslaget, som utgick från full efterlevnad av TSD PRM inom en harmoniserad tidsplan, mött omfattande kritik från medlemsstater och sektorn. Mot bakgrund av dessa synpunkter presenterade kommissionen ett reviderat angreppssätt som i stället bygger på successivt förbättrad tillgänglighet genom ett begränsat antal grundläggande tillgänglighetskrav. Kommissionen framhöll att medlemsstaterna även fortsättningsvis ska ha stor frihet att prioritera vilka stationer som byggs om, samtidigt som gemensamma europeiska kriterier ska säkerställa en kontinuerlig förbättring av tillgängligheten. Arbetet kommer att samordnas nära med ERA:s tekniska arbetsgrupp för tillgänglighet och ingå i ERA:s rekommendation om TSD PRM 2028.

En deltagare frågade hur de föreslagna kriterierna är tänkta att tillämpas i förhållande till länder som omfattas av OSJD.

Flera medlemsstater välkomnade det fortsatta arbetet men uttryckte samtidigt oro över ambitionen att på sikt göra samtliga stationer tillgängliga. Medlemsstaterna framhöll att kostnaderna för att uppfylla kraven vid mindre stationer riskerar att bli så höga att vissa stationer i stället kan komma att avvecklas. Medlemsstaterna betonade därför vikten av ett proportionerligt och flexibelt regelverk som förbättrar tillgängligheten utan att minska tillgången till järnvägstrafik, särskilt i glest befolkade områden.

En medlemsstat framhöll att den slutliga lösningen kommer att kräva nationell parlamentarisk behandling och efterfrågade därför att det slutliga förslaget görs tillgängligt i god tid före ett kommande beslut i RISC.

En medlemsstat frågade om den reviderade tidplanen även innebär att tidsfristen för uppdatering av de nationella genomförandeplanerna kommer att skjutas fram.

En medlemsstat efterfrågade en samlad version av de texter som tas fram inom det rådgivande organet respektive ERA:s tekniska arbetsgrupp. Medlemsstaten ställde även frågor om hur användarnas bedömning av stationers tillgänglighet ska genomföras och vem som ska ansvara för dessa bedömningar.

En deltagare redogjorde för nationella erfarenheter och betonade värdet av en gemensam europeisk färdplan för tillgänglighet.

En deltagare frågade om målsättningen om full täckning omfattar samtliga hållplatser och stationer i järnvägsnätet.

En medlemsstat betonade vikten av en väl avvägd lösning som samtidigt tar hänsyn till ambitionen att förbättra tillgängligheten och de betydande kostnader samt planeringsutmaningar som åtgärderna innebär för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

En medlemsstat bekräftade sitt stöd för ett harmoniserat genomförande men framhöll samtidigt att medlemsstaterna behöver tillräcklig flexibilitet för att själva avgöra hur tillgänglighetsbedömningar och självdeklarationer ska organiseras nationellt.

Kommissionen betonade att syftet inte är att stationer ska behöva stängas till följd av de gemensamma prioriteringarna. Samtidigt framhöll kommissionen att målsättningen även fortsättningsvis är att järnvägen ska vara tillgänglig för alla resenärer och att det därför är svårt att redan nu identifiera stationer som permanent skulle undantas från detta mål. Kommissionen konstaterade att undantag även fortsättningsvis kan hanteras genom de befintliga förfarandena för undantag från TSD:erna.

Kommissionen förklarade vidare att arbetet fortfarande befinner sig på konceptnivå och att ett samlat textförslag kommer att tas fram först efter fortsatt beredning inom det rådgivande organet och ERA:s tekniska arbetsgrupp. Kommissionen bekräftade också att frågan om uppdatering av medlemsstaternas nationella genomförandeplaner behöver analyseras vidare

mot bakgrund av att arbetet nu planeras vara färdigt först 2028 och meddelade att återkomma i den frågan.

6.7 NB-Rail activities – presentation by NB-Rail (P)

Dokument

- *Item 07 - NB-Rail update for RISC109*



Bakgrund

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

Handlingslinje

14. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

NB-Rail presenterade en uppdatering om pågående arbete, se presentation.

NB-Rail informerade om att presentationen förenklats jämfört med tidigare rapporteringar och att fokus lagts på de mest aktuella frågorna. NB-Rail återkom kort till den tidigare frågan om möjligheten att utse en observatör från RISC till NB-Rails möten och konstaterade att något besked ännu inte lämnats.

NB-Rail presenterade därefter en uppdatering av organisationens webbplats och informerade om en ny prenumerationstjänst som gör det möjligt att automatiskt få information när nya eller reviderade "Recommendation for Use" (RFU) publiceras. Tjänsten är öppen för både anmälda organ och övriga aktörer inom järnvägssektorn.

NB-Rail redogjorde även för det pågående arbetet med RFU om laboratoriers oberoende vid provning. NB-Rail förklarade att frågan ännu inte är slutligt löst och att olika nationella ackrediteringsorgan gör olika tolkningar av kraven i driftskompatibilitetsdirektivet. NB-Rail framhöll att detta skapar olika förutsättningar mellan medlemsstaterna och efterfrågade därför ett klagörande från ERA som kan användas som en gemensam teknisk tolkning inom hela unionen. NB-Rail betonade att frågan har stor betydelse för sektorns kostnader eftersom ett krav på att all provning ska

utföras av oberoende tredje part skulle kunna få betydande ekonomiska konsekvenser.

Med anledning av detta hänvisade en medlemsstat till ett tidigare brev till ERA och efterfrågade besked om när ett svar kan förväntas.

Kommissionen beklagade att något svar ännu inte kunnat lämnas och förklarade att frågan fortfarande analyseras av kommissionens rättstjänst. Kommissionen uppgav att flera påminnelser skickats och att ett svar kommer att lämnas så snart den rättsliga analysen är avslutad.

En medlemsstat instämde i behovet av ett klagande och betonade vikten av att ackrediteringsorgan tillämpar samma bedömningsgrunder i hela Europa för att säkerställa en harmoniserad tillämpning.

En medlemsstat framhöll vikten av att sektorn involveras tidigt när RFU tas fram, eftersom detta ökar acceptansen och underlättar den praktiska tillämpningen.

NB-Rail konstaterade att olika ackrediteringsorgan i dag gör olika tolkningar av samspelet mellan ackrediteringsreglerna och driftskompatibilitetsdirektivet. NB-Rail framhöll att syftet inte är att förespråka någon särskild lösning utan att få ett tydligt och harmoniserat ställningstagande som kan tillämpas enhetligt i hela unionen. NB-Rail betonade även att en eventuell tolkning om krav på oberoende tredje part bör omfatta hela processen och inte enbart provningsmomentet.

Ordförande konstaterade att inget intresse hade framförts för att utse en observatör från RISC till NB-Rails möten och ansåg därför att frågan kunde avslutas. Ordförande noterade samtidigt den utestående frågan om laboratoriers oberoende och upprepade att kommissionen kommer att lämna ett svar så snart den rättsliga bedömningen är klar.

6.8 Assessment of achievement of safety targets – presentation by the Agency

Dokument

- *Item 08 - Assessment of CST 2026*



Microsoft
PowerPoint Presenta

Bakgrund

Presentation från ERA om den årliga bedömningen av om de gemensamma säkerhetsmålen (Common Safety Targets, CST) uppnås inom unionens järnvägssystem, se presentation.

Bedömningen bygger på en jämförelse mellan observerad risk under den senaste femårsperioden och de nationella referensvärden (National Reference Values, NRV) som ligger till grund för de nuvarande gemensamma säkerhetsmålen.

Årets analys baseras på uppgifter om olycksutfall för perioden 2020–2024 samt trafikvolymen för perioden 2010–2024. Enligt ERA:s preliminära resultat bedöms säkerhetsnivån på unionsnivå fortsatt vara acceptabel för samtliga kategorier av järnvägens användare. Samtidigt identifieras ett antal medlemsstater där säkerhetsutvecklingen avviker negativt från referensvärdena. Sverige nämns som ett av de länder där analysen indikerar en sannolik försämring av säkerhetsutvecklingen inom kategorin personal.

För svensk del baseras bedömningen på att två anställda eller entreprenörer omkom och fyra skadades allvarligt under 2024. Ett av dödsfallen inträffade i samband med en plankorsningsolycka där ett tåg kolliderade med en lastbil och lokföraren omkom. Det andra dödsfallet inträffade vid växlingsarbete på en bangård där en anställd omkom efter att ha klämts mellan buffertar i samband med tågsammansättning. De allvarliga personskadorna inträffade i samband med växlingsarbete, arbete i spårmiljö, en elolycka samt en urspårning med ett tungt spårgående arbetsfordon. Transportstyrelsen konstaterar att de händelser som resulterat i dödsfall och allvarliga personskador skiljer sig åt avsevärt och att det inte har identifierats några tydliga gemensamma orsaker eller bakomliggande faktorer. Detta försvårar möjligheten att peka ut enskilda åtgärder som kan förklara den negativa utvecklingen.

Transportstyrelsen konstaterar samtidigt att säkerhetsutvecklingen för anställda och entreprenörer har försämrats över tid och att 2023 och 2024 är de år då flest anställda varit inblandade i allvarliga olyckor sedan 2010. Särskilt växlingsrelaterade händelser utgör en betydande andel av de allvarliga olyckorna, samtidigt som ett relativt stort antal olyckor och tillbud rapporteras från arbete i spårmiljö. Antalet händelser är dock fortsatt begränsat, vilket försvårar säkra slutsatser om långsiktiga trender.

Mot bakgrund av utvecklingen har Transportstyrelsen under flera år genomfört tillsynsinsatser med fokus på kompetensstyrning, riskhantering och säkerhetskultur. Transportstyrelsen samverkar även med bland annat Arbetsmiljöverket och Statens haverikommission i frågor som rör anställdas säkerhet. Inom sektorn pågår dessutom ett antal initiativ för att minska riskerna vid växlingsarbete, bland annat genom förändrad utformning av fordon, begränsningar av arbete utanpå fordon samt införande av tekniska lösningar för förbättrad sikt vid växling.

ERA redovisar även begränsningar i den nuvarande metoden. Enligt presentationen bygger de nationella referensvärdena på äldre data och en annan datakälla än den som används för dagens uppföljning, vilket innebär att metoden i vissa fall har begränsad förmåga att identifiera försämringar i säkerhetsutvecklingen. ERA lyfter även fram att de nuvarande säkerhetsmålen i begränsad utsträckning driver en fortsatt förbättring av säkerhetsnivån utöver tidigare nationella resultat.

Mot denna bakgrund avser ERA att se över de nationella referensvärdena och den gemensamma säkerhetsmetoden för de gemensamma säkerhetsmålen. Arbetet föreslås samordnas med den pågående översynen av CSM ASLP för att skapa ett mer ändamålsenligt och sammanhållet ramverk för säkerhetsuppföljning på unionsnivå.

Handlingslinje

15. **SE kan** informera om att vi tar ERA:s bedömning av säkerhetsutvecklingen på stort allvar. SE kan framhålla att de allvarliga olyckor som inträffat under 2024 är av skiftande karaktär och att det inte har identifierats några tydliga gemensamma bakomliggande orsaker. Samtidigt konstaterar SE att utvecklingen för anställdas säkerhet har försämrats över tid och att ett fortsatt fokus på området är nödvändigt.
16. **SE kan** vidare informera om att Transportstyrelsen under flera år har genomfört tillsynsinsatser med fokus på kompetensstyrning, riskhantering och säkerhetskultur samt samverkar nära med Arbetsmiljöverket, Statens haverikommission och sektorns aktörer för att identifiera och genomföra relevanta åtgärder.
17. **SE kan** slutligen informera om att en redogörelse i enlighet med artikel 5 i kommissionens beslut 2009/460/EG kommer att översändas till

kommissionen inom kort. SE välkomnar även ERA:s avsikt att se över de nationella referensvärdena, då nuvarande referensperiod bedöms ge ett begränsat underlag för en rättvisande bedömning av den långsiktiga säkerhetsutvecklingen för kategorin anställda och entreprenörer.

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

Vad hände

ERA presenterade den årliga bedömningen av om de gemensamma säkerhetsmålen (Common Safety Targets, CST) uppnås inom unionens järnvägssystem. ERA redogjorde för syftet med de gemensamma säkerhetsmålen och den tillhörande gemensamma säkerhetsmetoden, som ska säkerställa att en hög säkerhetsnivå upprätthålls och successivt förbättras inom unionen. ERA konstaterade samtidigt att den nyligen beslutade översynen av de gemensamma säkerhetsmetoderna kommer att ge möjlighet att vidareutveckla både metodiken och de gemensamma säkerhetsmålen.

ERA redovisade den metod som används för bedömningen, där den observerade risken under den senaste femårsperioden jämförs med de nationella referensvärden som ligger till grund för de gemensamma säkerhetsmålen. På unionsnivå bedömdes säkerhetsnivån fortsatt vara acceptabel för samtliga kategorier av järnvägens användare. Samtidigt identifierades ett antal medlemsstater där säkerhetsutvecklingen avviker från referensvärdena och där ytterligare analyser därför behöver genomföras. ERA påminde om att medlemsstater där en möjlig försämring identifieras ska lämna en redogörelse till kommissionen enligt den gemensamma säkerhetsmetoden.

ERA betonade samtidigt att resultaten måste tolkas med försiktighet eftersom metodiken bygger på nationella referensvärden från perioden 2004–2009 och på olika historiska datakällor. Enligt ERA begränsar detta metodens förmåga att ge en rättvisande bild av dagens säkerhetsutveckling. ERA framhöll därför behovet av att uppdatera de nationella referensvärdena som en första förbättringsåtgärd samt att samordna detta arbete med den pågående översynen av de gemensamma säkerhetsmetoderna och CSM ASLP.

SE konstaterade att Sverige är ett av de länder där analysen visar en sannolik försämring av säkerhetsutvecklingen och betonade att detta tas på stort

allvar. SE redogjorde för att bedömningen grundas på två dödsolyckor och fyra allvarliga personskador under 2024 samt framhöll att olyckorna skiljer sig åt och att några gemensamma bakomliggande orsaker inte har identifierats. SE redovisade även att Transportstyrelsen under flera år genomfört riktade tillsynsinsatser inom bland annat kompetensstyrning, riskhantering och säkerhetskultur samt fördjupat samarbetet med Arbetsmiljöverket och Statens haverikommission. SE informerade vidare om att en redogörelse enligt artikel 5 kommer att lämnas till kommissionen inom kort. Slutligen välkomnade SE den planerade översynen av de nationella referensvärdena och framhöll att den nuvarande referensperioden ger ett begränsat underlag för att bedöma den långsiktiga säkerhetsutvecklingen.

En medlemsstat välkomnade ERA förslag att se över de gemensamma säkerhetsmålen och de nationella referensvärdena. Medlemsstaten framhöll att enstaka allvarliga olyckor under en begränsad tidsperiod kan få ett oproportionerligt stort genomslag i resultaten och uttryckte sitt stöd för en översyn av metodiken. Medlemsstaten meddelade även att de avser att delta aktivt i det fortsatta arbetet.

6.9 National rules: update on state of play – presentation by the Commission

Dokument

- *Item 09 - National Rules cleaning-up*
- *Item 09.2 - SRD status*



Bakgrund

Sedvanlig statusuppdatering från kommissionen kring upprepning av nationella regler.

Handlingslinje

19. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade en snabb lägesuppdatering om arbetet med översyn och avveckling av nationella regler, se presentation. Kommissionen betonade att arbetet fortsatt är en av de viktigaste gemensamma uppgifterna för både kommissionen, ERA och medlemsstaterna och samtidigt ett

område som kräver betydande resurser. Målsättningen är att successivt minska behovet av nationella regler och därmed bidra till ett mer harmoniserat europeiskt järnvägssystem.

Kommissionen redovisade den aktuella statusen i databasen för nationella regler (Single Rules Database, SRD). Av de drygt 830 anmälda nationella reglerna har mer än hälften bedömts negativt av ERA. Kommissionen uppmanade de medlemsstater där dialogen ännu inte slutförts att snarast kontakta ERA för att komma överens om en handlingsplan för att avveckla eller anpassa de regler som inte längre bedöms nödvändiga. Kommissionen upprepade även uppmaningen till de medlemsstater som ännu inte lämnat besked om nationella regler för fasta installationer eller fordonsgodkännande att slutföra detta arbete tillsammans med ERA.

Kommissionen presenterade därefter en uppdatering av utvecklingen av SRD. Kommissionen informerade om att funktionaliteten från den tidigare databasen för nationella regler om fordonsgodkännande (RDD) successivt kommer att överföras till SRD. När migreringen är avslutad kommer samtliga nationella regler om säkerhet, fasta installationer och fordonsgodkännande att hanteras i en gemensam databas. Kommissionen förklarade att migreringen kommer att genomföras stegvis i nära samarbete med respektive medlemsstat.

NB-Rail frågade om den information om utsedda organ som i dag finns i RDD också kommer att överföras till SRD.

En medlemsstat erbjöd fortsatt teknisk dialog med ERA om ett tidigare tekniskt yttrande avseende nationella regler för fordonsgodkännande och efterfrågade samtidigt information om tidplanen för migreringen till SRD.

Kommissionen svarade att frågan om information om utsedda organ behöver analyseras vidare och att återkoppling kommer att lämnas skriftligt. ERA bekräftade samtidigt att den tekniska dialogen med den berörda medlemsstaten kommer att återupptas med målsättningen att nå en gemensam lösning. ERA förklarade vidare att migreringen till SRD kommer att inledas med de medlemsstater där översynen av de nationella reglerna redan slutförts och där reglerna är anpassade till de senaste TSD, för att undvika att regler som fortfarande behöver ses över förs över till den nya databasen.

Ordförande avslutade diskussionen med att betona att arbetet med att minska antalet nationella regler är en av de viktigaste uppgifterna för både ERA och medlemsstaterna och en central förutsättning för att uppnå ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

6.10 Cooperation with international organisations:

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

Dokument

- *Item 10 - OTIF presentation*



Bakgrund

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

Handlingslinje

20. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

OTIF presenterade en uppdatering om de viktigaste tekniska besluten från det artonde mötet med kommittén för tekniska experter (Committee of Technical Experts, CTE).

OTIF informerade om att den reviderade UTP WAG antagits. Ändringarna innebär bland annat anpassning till bestämmelserna om transport av farligt gods (RID) samt anpassning till den senaste versionen av TSD WAG. Även den reviderade UTP LOC&PAS antogs och anpassades till den senaste versionen av motsvarande TSD, inklusive bestämmelser om personalvagnar. OTIF redovisade vidare att en uppdatering av UTP TAF, tillämpningsguiderna för UTP LOC&PAS och UTP PRM, handboken för tillämpning av APTU- och ATMF-reglerna samt ett nytt förklarande dokument om ECM-certifiering också godkändes. Förslaget om ett reviderat enhetligt certifikatsformat antogs däremot inte och kommer att omarbetas inför nästa års möte.

OTIF redovisade därefter de viktigaste frågorna i det fortsatta arbetsprogrammet. Arbetet omfattar bland annat hur specifikationerna i

TSD Telematik kan införas inom COTIF med hänsyn till konventionens rättsliga omfattning, utveckling av ett rättsligt ramverk för godsvagnar som ska kunna trafikera mellan Arabiska halvön och Europa samt vägledning för hur OTIF tekniska regler kan användas vid godkännande av fordon som endast används i inrikes trafik i länder utanför EU. OTIF informerade även om det pågående arbetet med digitala sigill och digitala signaturer för tekniska dokument och certifikat inom COTIF.

OTIF redovisade avslutningsvis den fortsatta processen efter CTE-mötet. Beslutsförteckningen kommer att publiceras kort efter mötet och de antagna rättsakterna kommer att notifieras till OTIF medlemsstater under juli 2026. Därefter följer en invändningsperiod om fem månader innan bestämmelserna, under förutsättning att tillräckligt få invändningar framförs, planeras träda i kraft den 1 januari 2027. OTIF informerade även om de planerade mötena i arbetsgruppen WG Tech under hösten 2026 och nästa möte i kommittén för tekniska experter i juni 2027.

6.11 A.O.B.

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Det finns inga föranmällda övriga frågor.

Handlingslinje

21. **SE kan** notera informationen.

6.11.1 List of non-application of TSIs

Kommissionen informerade om ett nytt format för sammanställningen av ansökningar om undantag från tillämpning av TSD. Från och med detta möte kommer två separata dokument att finnas tillgängliga i CIRCABC. Det tidigare Word-dokumentet kommer att fungera som ett arkiv över samtliga ansökningar, medan en ny Excel-fil kommer att användas för att följa statusen för pågående ärenden. Kommissionen uppmanade medlemsstaterna att använda Word-dokumentet för historiska ärenden och Excel-filen för aktuella ansökningar.

Kommissionen informerade även om att handläggningen av ansökningar om undantag tillfälligt påverkas av personalfrånvaro inom enheten.

Kommissionen bad därför medlemsstaterna att, i den mån det är möjligt, skjuta upp nya ansökningar om undantag till mitten av september 2026 för att ge möjlighet att prioritera de ärenden som redan är under handläggning.

Ordförande tackade medlemsstaterna för förståelsen och uttryckte förhoppning om att de, där så är möjligt, kan bidra genom att senarelägga nya ansökningar.

6.11.2 Nomination of national contact points for TSI Telematics

Kommissionen påminde medlemsstaterna om att utse nationella kontaktpunkter enligt den nya TSD Telematik. Kommissionen förklarade att de nationella kontaktpunkterna behövs för att kunna etablera den arbetsgrupp som ska stödja genomförandet av TSD och konstaterade att endast två länder hittills hade lämnat sina nomineringar. Kommissionen uppmanade därför övriga medlemsstater att snarast utse sina nationella kontaktpunkter och meddelade att en påminnelse även kommer att skickas ut efter mötet.

SE konstaterade att tidsfristen för att utse nationella kontaktpunkter löper ut först den 2 december 2026 och frågade om det är lämpligt att inleda arbetsgruppens arbete redan under tredje kvartalet innan medlemsstaterna formellt är skyldiga att ha utsett sina kontaktpunkter.

Kommissionen svarade att ERA behöver påbörja arbetet med rekommendationen om TSD Telematik under hösten 2026 och att arbetsgruppen därför behöver etableras innan den formella tidsfristen löper ut. Kommissionen förklarade att medlemsstaterna redan nu kan nominera en representant till arbetsgruppen och därefter formellt utse den nationella kontaktpunkten senast den 2 december 2026. Samtidigt framhöll kommissionen att det av praktiska skäl är en fördel om samma person utses både till arbetsgruppen och som nationell kontaktpunkt för att säkerställa kontinuitet i arbetet.

6.11.3 TSI telematics deadlines

SE återkom till frågan om tidsfristerna i TSD Telematik för kapacitetstilldelning. SE hänvisade till presentationen vid RISC 108 där den 5 mars 2028 angavs som tidsfrist för kapacitetstilldelning för persontrafik och

konstaterade att Sverige, trots tidigare skriftväxling med kommissionen och en genomgång av både kapacitetsförordningen och dess bilagor, fortfarande inte kunnat identifiera den rättsliga grunden för detta datum. SE efterfrågade därför en förklaring till hur datumet härletts samt varför olika tidsfrister tillämpas för person- respektive godstrafik.

Kommissionen beklagade att något skriftligt svar ännu inte lämnats och meddelade att frågan kommer att besvaras både genom ett formellt brev till SE och genom att inkluderas i de frågor och svar (FAQ) som publiceras på ERA webbplats för att underlätta informationsspridningen till samtliga medlemsstater.

Kommissionen förklarade att tidsfristen den 5 mars 2028 inte följer direkt av TSD Telematik utan är en följd av samspelet mellan kraven på kapacitetstilldelning och trafikdata. För att kunna uppfylla kraven på trafikdata måste uppgifter om tilldelade tåglägen finnas tillgängliga i ett tidigare skede. Kommissionen hänvisade till tidslinjen i bilaga I i kapacitetsförordningen, där ansökningar om tåglägen för persontrafik ska lämnas 9,5 månader före tidtabellens ikraftträdande. Detta innebär enligt kommissionen att system för kapacitetstilldelning behöver uppfylla kraven redan den 5 mars 2028 för att tidsfristen för trafikdata i december 2028 ska kunna hållas.

Kommissionen förklarade vidare att skillnaden mellan person- och godstrafik följer den successiva införandestrategi som beslutades vid antagandet av TSD Telematik. Persontrafiken införs tidigare eftersom den utgör huvuddelen av järnvägstrafiken, medan den gränsöverskridande godstrafiken samtidigt har en större internationell betydelse. Den stegvisa införandetakten bedömdes därför ge en ändamålsenlig balans mellan driftskompatibilitet och genomförbarhet.

Kommissionen besvarade även frågan om skillnaden mellan tidsfristerna i TSD Telematik och kapacitetsförordningen. Kommissionen förklarade att den nuvarande TSD Telematik antogs innan kapacitetsförordningen var färdigförhandlad och därför innehåller tidigare genomförandedatum. I samband med den kommande revideringen av TSD Telematik kommer ytterligare funktioner och tidsfrister att anpassas till kapacitetsförordningens genomförande med tidtabell T31.

SE tackade för förklaringen men konstaterade att kopplingen mellan regelverken fortfarande inte var helt tydlig. SE framhöll att frågan kanske inte kan diskuteras i detalj vid detta möte men efterfrågade en tydligare tidslinje som visar hur datumen hänger samman. SE noterade att datumen enligt kommissionen behöver synkroniseras mellan regelverken, men ifrågasatte hur vissa tidsfrister kan ligga redan 2028 när kapacitetsförordningen ska tillämpas från T31, vilket ger upphov till ett tidsmässigt glapp. SE föreslog att frågan kan följas upp bilateralt eller genom skriftlig återkoppling.

Ordförande instämde i att frågan bör hanteras vidare utanför mötet och hänvisade till att kommissionen avser att återkomma skriftligt. Ordförande uppmanade SE att återkomma om frågan fortfarande kvarstår efter den skriftliga återkopplingen.

En medlemsstat uttryckte också intresse för den skriftliga förklaringen och konstaterade att även de haft svårt att följa kopplingen mellan de olika datumen. De efterfrågade därför att svaret görs tillgängligt för samtliga medlemsstater.

Kommissionen bekräftade att det slutliga skriftliga svaret kommer att delas med samtliga medlemsstater.

6.11.4 State of play ERA Regulation and Train Drivers Directive

Kommissionen lämnade på begäran av två medlemsstater en lägesuppdatering om arbetet med revideringen av ERA-förordningen och lokförardirektivet.

Kommissionen informerade om att arbetet med förslaget till reviderad ERA-förordning befinner sig i slutfasen. Målsättningen är att kommissionen ska kunna anta förslaget omkring slutet av september 2026. Kommissionen påpekade samtidigt att tidplanen kan komma att förskjutas något eftersom den pågående stödstudien ännu inte slutförts.

Kommissionen redovisade även den preliminära tidplanen för revideringen av lokförardirektivet. Arbetet med detta förslag prioriteras efter ERA-förordningen och kommissionens målsättning är att kunna anta förslaget före utgången av 2026, sannolikt under det fjärde kvartalet.

6.11.5 DAC pioneer trains

En medlemsstat efterfrågade information om hur de så kallade DAC Pioneer Trains ska kunna tas i kommersiell gränsöverskridande trafik innan de tekniska specifikationerna har fastställts. De konstaterade att praktisk drift behövs för att ta fram de slutliga specifikationerna, samtidigt som godkännande normalt förutsätter att sådana specifikationer redan finns.

ERA förklarade att myndigheten enligt nuvarande plan ska lämna ett tekniskt yttrande i april 2027, vilket sammanfaller med den tidpunkt då de första pionjärtågen planeras tas i kommersiell drift. ERA informerade om att en preliminär version av det tekniska yttrandet kommer att publiceras i slutet av juni 2026 med de delar som redan kunnat färdigställas. ERA bedömde samtidigt att vissa delar av verksamheten kommer att behöva genomföras med stöd av undantag från TSD eftersom alla tekniska krav ännu inte är fastställda.

Kommissionen förklarade att vissa pionjärtåg kommer att trafikera endast nationellt medan andra kommer att användas i gränsöverskridande trafik. ERA tekniska yttrande ska ge stöd både till ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna vid handläggningen av ansökningar om fordonsgodkännande. Kommissionen framhöll därför att även de nationella säkerhetsmyndigheterna behöver vara förberedda på att hantera ansökningar inom ramen för pionjärprojektet.

6.11.6 Mailing lists to RISC representatives

SE lyfte frågan om möjligheten för medlemsstaternas RISC-representanter att kommunicera direkt med varandra mellan mötena. SE konstaterade att det i dag saknas en aktuell och fullständig kontaktlista, vilket försvårar samordning och informationsutbyte mellan medlemsstaterna. SE föreslog därför att möjligheten att tillhandahålla en gemensam lista med kontaktuppgifter utreds, exempelvis baserad på frivilligt samtycke från respektive representant.

Ordförande konstaterade att frågan omfattar både praktiska och rättsliga aspekter. Ordförande framhöll att det först behöver klargöras om medlemsstaterna har ett gemensamt behov av en sådan kontaktlista och om representanterna är villiga att dela sina kontaktuppgifter. Om så är fallet behöver kommissionen därefter analysera hur detta kan genomföras i enlighet med bestämmelserna om skydd av personuppgifter.

Två medlemsstater instämde i att det finns ett behov av en gemensam kontaktlista.

En medlemsstat hänvisade till att en motsvarande lösning redan används inom ERA:s styrelse.

Ordförande konstaterade att det finns ett intresse bland medlemsstaterna och meddelade att kommissionen kommer att undersöka hur frågan har lösts i andra forum samt återkomma med besked vid ett senare tillfälle.

6.12 Next RISC meeting: 18-19 November 2026 (subject to meeting room availability)

Bakgrund

Information om nästa kommittémöte.

Handlingslinje

22. **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Ordförande meddelade att nästa RISC-möte preliminärt planeras till den 18–19 november 2026 i hybridformat. Med hänsyn till osäkerhet kring tillgången på möteslokaler har även den 9–10 november reserverats som alternativ. Kommissionen kommer att bekräfta de slutliga mötesdatumen så snart lokalbokningen är klar.

Ordförande informerade även deltagarna om det efterföljande expertgruppsmötet den 26 juni och påminde om att detta inleds klockan 09.30 i samma möteslokal.

Avslutningsvis meddelade Sten-Olov Södergård att mötet blir hans sista efter tio års deltagande i RISC inför den kommande pensioneringen. Han framförde sitt tack till kommissionen, ERA och medlemsstaternas representanter för ett gott samarbete och värdefulla diskussioner genom åren samt riktade ett särskilt tack till de svenska kollegorna.

Ordförande tackade SE för det mångåriga engagemanget och de värdefulla bidragen till kommitténs arbete samt önskade lycka till inför pensioneringen. Därefter tackade ordförande samtliga deltagare och tolkarna för deras insatser och avslutade mötet.

Items for information only

Dokument

- *Item for information - DV69EN01 - list of non-applications (new format)*
- *Item for information - DV04EN27 - list of non-applications (old)*
- *Item for information - DV02EN29 - RISC Rolling plan - RISC109*



7. 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 behörighetsprövning 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
- lokförardirektivet 2007/59/EG

8. Konsekvensanalyser

8.1 Förslagets förenlighet med grundlagarna

8.2 Gällande svenska regler i övrigt

8.3 Budgetära konsekvenser

När KOM har identifierat gemensamma prioriteringar och kriterier för genomförandet av TSD PRM krävs vidare analys för att bedöma om det uppstår ekonomiska konsekvenser för medlemsstaterna, särskilt om det kommer att omfatta tidsatta mål för tillgänglighetsåtgärder.

9. Ärendeinformation

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

Ansvarig handläggare, departement/enhet, mobiltelefon: Hanna Lindgren, LI/TM, +46 (0)70-337 46 65

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

Ansvarig på representationen, mobiltelefon: Gustaf Molander, +32479591305

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

Eventuella bilagor