



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Rapport från möte nr 106 i kommittén för driftskompatibilitet och
säkerhet inom järnväg (RISC) den 2 – 3 juli 2025

1. Aktuellt möte

Möte nr 106 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) den 2–3 juli 2025.

Tid/Plats

Onsdag 2 juli 2025 (10:00-17:30)

Torsdag 3 juli 2025 (09:30-17:00)

Albert Borschette Conference Centre (CCAB), 36 rue Froissart, 1040 Brussels, meeting room CCAB-4D

Svenska representanter

Robert Hellström, Transportstyrelsen (på distans)

Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

Monica Åsman, Transportstyrelsen

1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Beslut om revideringar av TSD Telematik och TSD Godsvagnar, övriga punkter på dagordningen är för information och diskussion.

1.2 Förhandlingsläget

Förslaget till TSD Telematik har diskuterats sedan hösten 2023, med ett flertal versioner. SE har löpande lämnat kommentarer och ändringsförslag och vunnit gehör för många av dessa. Vid ett bilateralt möte med kommissionen den 1 april kring biljetthantering uttalade kommissionen att stora delar av den svenska lösningen som bygger på OSDM och hanteras av Samtrafiken går i linje med utkastet till TSD:n. Vid ett möte med andra medlemsstatsrepresentanter den 25 juni framkom att flera MS har utestående synpunkter som gör att de inte kan ställa sig positiva till förslaget. SE:s uppfattning är konsekvenserna av förslaget inte är tillräckligt utredda.

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

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

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.

3. Prioriteringsgrad (hög, medel, låg)

Medel

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

4. Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

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

5. Påverkansarbete

Den 1 april träffade Transportstyrelsen, SJ och Samtrafiken kommissionen för ett bilateralt möte gällande biljetthantering och utkastet till TSD Telematik.

6. Svenska ståndpunkter

6.1 Adoption of the agenda

Dokument

- Item 01 - AG06EN02 - RISC 106 draft agenda_TC



Handlingslinje

- 1 **SE kan** framföra att röstningen i agendapunkt 3 (TSD Telematik) senareläggs till hösten för att möjliggöra för sektorn att analysera förslaget och bedöma dess konsekvenser.
- 2 **SE kan** i övrigt acceptera agendan.

Vad hände

Ordföranden öppnade mötet, hälsade deltagarna välkomna och informerade om praktiska detaljer kring mötets genomförande. Under punkten aviserades information om en undantagsansökan från TSD från NL. Agendan godkändes med detta tillägg.

6.2 Adoption of the minutes of the 105th meeting of the Committee

Dokument

- *PV05EN02 RISC105 draft minutes_TC*



Handlingslinje

- 3 **SE kan** godkänna mötesanteckningarna med inskickade ändringar.
- 4 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Mötesanteckningarna godkändes med inskickade kommentarer från SE och FR.

6.3 Draft Commission Implementing Regulation on a technical specification relating to the telematics subsystem of the rail system in the European Union for interoperability of data sharing in rail transport and repealing Regulations (EU) No 454/2011 and (EU) No 1305/2014 – presentation by the Commission ^(D)

Dokument

- *Item 03 - ST16EN09 - TSI Telematics - Act_Tracked*

Microsoft Word-dokument
- *Item 03 - ST16EN09 - TSI Telematics - Annex_Tracked*

Microsoft Word-dokument
- *Item 03 - 1st ERA Advisory Note updated_TSI Telematics_v2.0*

Item 03 - 1st ERA Advisory Note upda
- *Item 03 - 2nd ERA Advisory Note updated_TSI Telematics_v1.0*

Item 03 - 2nd ERA Advisory Note upda
- *Item 03 - ERA Advisory notes on TSI Telematics*

Item 03 - ERA Advisory notes on T
- *Item 03 - ERA Telem TDs update v1.1*

Item 03 - ERA Telem TDs update v1.1.ppt

Bakgrund

TSD TAF⁶ och TSD TAP⁷ reglerar formatet på digital kommunikation mellan olika järnvägsaktörer och mellan järnvägsaktörer och kunder. TSD TAF avser godstrafik medan TSD TAP avser persontrafik. I en pågående revidering föreslås att båda dessa förordningar slås samman till en gemensam rättsakt för TSD Telematik.

Syftet med revideringen är att modernisera regelverket och möjliggöra effektivare datadelning mellan järnvägssektorns aktörer. För både gods- och

⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 1305/2014 av den 11 december 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av förordning (EG) nr 62/2006

⁷ Kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Telematikapplikationer för persontrafik" i det transeuropeiska järnvägssystemet

persontrafik på järnväg omfattas kapacitetshantering, tågförberedelse och trafikledning. För godstrafik omfattas hantering av godsvagnar och deras last. För persontrafik omfattas biljetthantering och reseinformation till tågresenärer, bl.a. tillgång till data, gemensamma dataformat, informationsutbyte för reseplanering, inkludering av realtidsdata enligt tågpassagerarförordningen, standarder för biljettsystem, stängning av öppna punkter m.m. Målet är att möjliggöra effektivt datautbyte mellan olika järnvägsaktörer, inklusive järnvägsföretag och biljettförsäljare.

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

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

Tillgång till data för reseplanering och prisinformation (artikel 6)

Frågan om standard för utbyte av tidtabell- och biljettinformation har länge varit föremål för diskussioner. Kommissionens förslag bygger på en europeisk standard för datamodellering inom kollektivtrafik kallad Transmodel. Datamodellen används som grund för NeTEx-standardens ("Network and Timetable Exchange") som föreslås vara lösningen för att tillgängliggöra tidtabellsdata via den nationella åtkomstpunkten (NAP). Datautbytet sker via filer i XML-format.

Stora delar av sektorn (CER, CIT, EPTO, UIC, EU Travel Tech m.fl.) har istället förespråkat den öppna standarden OSDM ("[Open Sales and Distribution Model](#)"). OSDM är en teknisk standard för internationell biljettförsäljning och informationsutbyte mellan olika aktörer, som inkluderar både järnvägsföretag och tredjepartsdistributörer. Den utvecklas och förvaltas av International Union of Railways (UIC) i samarbete med andra branschaktörer. Istället för filutbyte via XML och en central kontaktpunkt sker direkta API-anrop mellan operatörernas system (API, "Application Programming Interface" är ett gränssnitt som gör det möjligt för olika program och system att kommunicera med varandra via Internet).

Flera företag i Europa är i färd med att implementera lösningar baserat på OSDM, bl.a. i Sverige där det nationella distributionssystemet, Samtrafikens nya digitala infrastruktur för tågbokning, togs i bruk 5 mars 2024, med försäljningsstart 16 april. Den svenska lösningen innefattar också att tidtabellsdata samtidigt tillgängliggörs i NeTEx-format via den nationella åtkomstpunkten.

NeTEx saknar i dagsläget stöd för dynamisk prissättning, d.v.s. att biljettpriserna varierar beroende på faktorer som efterfrågan, bokningstidpunkt och tillgång på platser. Istället för fasta priser justeras biljettpriset i realtid för att optimera intäkter och beläggning. Dynamisk prissättning är något som transportmarknaden eftersträvar och tillämpar brett redan idag. För denna hantering krävs istället en API-lösning så att järnvägsföretag och tredjepartsförsäljare kan utbyta data från varandra i realtid, alternativt via en distributör.

Kommissionen har gett ett uppdrag till standardiseringsorganet CEN/CENELEC om vidareutveckling av NeTEx för att hantera dynamiska priser genom att inkludera API:er för multimodal biljettförsäljning, men denna leverans ligger flera år framåt i tiden. I avvaktan på ett framtida Transmodelbaserat boknings-API har kommissionen istället valt att nyttja API-lösningar från OSDM för tillgänglighet och reservation, genom att dessa inkluderas i det tekniska dokument "ERA TD B.05 - Electronic reservation of seats/berths and electronic production of travel documents" som hanteras och förvaltas av ERA.

Sektorn är kritiska till att dela information kring utformningen av de dynamiska priserna, eftersom detta är känsligt ur ett konkurrensperspektiv. Förslaget kräver att operatörerna ska tillgängliggöra information om de prisintervall som tillämpas per kategori, samt en förteckning över de variabler som används i de prissättningsregler som järnvägsföretaget kan tillämpa på kategorier eller prisintervall. Denna information ska finnas tillgänglig via den nationella åtkomstpunkten, dock är åtkomsten reglerad med en viss begränsning, där åtkomsten kan överenskommas mellan respektive part. Eftersom informationen inte är offentligt tillgänglig kan den svenska sektorn ändå acceptera nuvarande lösning, även om den kommer att generera stora mängder data till tveksam nytta.

Den svenska sektorn är positiva till att OSDM får ett formellt erkännande via det tekniska dokumentet B.05, sammantaget anser de att frågan om biljetthantering hanteras på ett acceptabelt sätt i förslaget.

Tilldelning av platskoder (artikel 9)

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

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

Transportstyrelsen har förstått att hanteringen av platskoder fungerar på olika sätt inom Europa och att det kan vara ett problem i vissa MS. Även om koderna endast utgör en enkel referensmekanism till platser i järnvägssystemet är tillgång till relevanta platskoder centralt för tillämpningen av regelverket. Arbetet med framför allt underplatser kräver koordinering mellan aktörerna på nationell nivå och processen riskerar att kompliceras ytterligare genom att involvera ERA. Infrastrukturförvaltarna är dock redan idag ansvariga för att tillhandahålla denna information till RINF och det finns etablerade arbetssätt på plats för denna hantering.

Stationsförvaltare (artiklarna 6.2 och 15)

I förslaget ansvarar stationsförvaltaren för att beräkna och tillhandahålla anslutningstider mellan olika zoner inom en station (t.ex. mellan olika

plattformar eller mellan stationsdelar), dels som standardtid för genomsnittliga resenärer, dels för resenärer med särskilda behov (mobilitetshinder etc.). Åtkomst till anslutningstider ska minst tillhandahållas via den nationella åtkomstpunkten.

Transportstyrelsen har inga egentliga invändningar mot förslagen i denna del, men det kommer att krävas nationella åtgärder för att möjliggöra implementering av regelverket. Begreppet stationsförvaltare förekommer även i andra sammanhang inom europeiska järnvägsregelverket, t.ex. PRR⁸ och TSD PRM. På den svenska marknaden som är avreglerad finns flera aktörer (t.ex. Trafikverket, Jernhusen, kommuner) som har deluppgifter inom ramen för stationsförvaltarnas ansvar, men det finns inte tydligt utpekad i nationell reglering vem som är stationsförvaltare. Frågan behöver hanteras inför genomförandet av förslaget och stationsförvaltarna behöver ha en organisationskod tilldelad av ERA för att utföra arbetet.

Förslaget medger att stationsförvaltarna, eller MS, kan delegera ansvaret för att publicera anslutningstider via den nationella åtkomstpunkten till ett utsett organ. I SE är det Trafikverket tillsammans med Samtrafiken som ansvarar för att utveckla och förvalta den nationella åtkomstpunkten, så dessa ligger närmast till hands om ansvaret ska delegeras vidare.

Samtrafiken tillhandahåller redan idag anslutningstider för de biljetter som ingår i Respluskonceptet. Resplus är en kombinerad resa bestående av två eller flera trafikoperatörer med minst ett byte. Med Resplus får resenären hela resan i sammanhängande resekedja, oavsett vilken trafikoperatör som trafikerar de olika sträckorna. För att kunna garantera hela resan samverkar Samtrafiken tillsammans med kollektivtrafikbranschen kring Resplus. Samtrafiken ägs av alla regionala kollektivtrafikmyndigheter samt många av de kommersiella trafikoperatörerna med nationell trafik, så de har inget egentligt ansvar för stationerna. Men med nuvarande skrivningar i utkastet skulle Samtrafiken (eller Trafikverket) kunna agera stationsförvaltare inom ramen för TSD Telematik, förutsatt att de skaffar en organisationskod.

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer

Deadlines (artiklarna 16, 17, 27 och bilaga G)

Tidsfrister för implementering av kraven i förordningen finns angivna på flera ställen i rättsakten och i bilagan. SE har tidigare framfört att läsbarheten skulle öka med en annan struktur, men har inte fått gehör i frågan.

När förordningen har trätt ikraft (vilket är den tjugonde dagen efter publicering av förordningen, se artikel 27) ska den tillämpas på alla nya telematikapplikationer som driftsätts därefter. Dock ska ett antal artiklar istället tillämpas sex, nio resp. tolv månader efter publiceringen. Dessa artiklar handlar framför allt om uppgifter och ansvar som ERA har för webbapplikationer, förvaltning och processer kring till exempel koder och nätverksspecifika datakrav.

I artikel 16 och med hänvisning till bilaga G finns bestämmelser om när befintliga telematikapplikationer måste följa den nya förordningen. Samma tidsgränser som i ursprungsförslaget har hittills angetts i de olika versionerna av förslaget. I nuvarande version har deadlines justerats. Tidigare har deadline inom områdena tågbiljettförsäljning och reseinformation för tågresenärer varit den 14 december 2025 och deadline inom områdena kapacitetshantering, tågförberedelse och trafikledning samt hantering av godsvagnar och deras last har varit den 13 december 2026. I nuvarande version är deadline ändrad till den 12 december 2027 för alla dessa områden.

En extra respit på 12 månader utöver datumet ovan finns för operatörer av tjänsteanläggning för gods inom områdena kapacitetshantering, tågförberedelse och trafikledning. Dessutom finns en bestämmelse som anger att om planeringen eller genomförandet av delsystemet telematik i enlighet med TSD TAF eller TSD TAP har nått en punkt där dess överensstämmelse med denna förordning kan äventyra genomförbarheten av ibruktagandet av det delsystemet, får de redan nämnda tidsfristerna förlängas med 12 månader.

I bilaga G anges ett antal funktioner och grundläggande parametrar, med tidsfrister som ska följas, om övergripande deadlines ska kunna hållas. Varje parameter har en specifik tidsfrist inom spannet 31 mars 2026 – 12 december 2027. Ett datum ligger utanför spannet, nämligen parametern för passagerares tidtabellsdata, vilket anges till den 14 december 2025. Detta eftersom datumet bör överensstämma med artikel 4 (3)(f) i den så kallade MMTIS-förordningen.

Enligt artikel 17 ska det finnas kontroll över att förordningen implementeras i tid. De som träffas av kraven (telematics stakeholders) ska via en webbapplikation som ERA tillhandahåller rapportera om sin status för genomförande samt redovisa genomförandeplaner.

Rapportering ska göras senast inom 18 månader (för kapacitetshantering, tågförberedelse och trafikledning) respektive 24 månader (godstrafikföretag: tågförberedelse och hantering av godsvagnar och deras last – operatörer av tjänsteanläggning för gods: trafikledning – stationsförvaltare: tågbiljettförsäljning och information till tågresenärer – persontrafikföretag: tågförberedelse, tågbiljettförsäljning och information till tågresenärer).

I tidigare versioner har tidsgränserna för rapportering av status inte varit helt logiska i förhållande till deadlines för genomförande av förordningen, men detta är nu justerat.

Konsekvensanalys

ERA har kompletterat sin tidigare analys för att bedöma genomförbarhet och effekter av tillkommande element i förslaget. Det är en faktabaserad analys snarare än en formell konsekvensbedömning och bygger på ERA:s metodik för enklare konsekvensbedömningar ("Light Impact Assessment", LIA).

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

ERA har identifierat ett antal potentiella tillkommande kostnader för olika aktörer. Dessa kostnader är generellt inte kvantifierade, men beskrivs som engångs- eller anpassningskostnader kopplade till tekniska förändringar och implementering av nya krav.

Tillkommande kostnader rör främst anpassning av IT-system hos infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, terminaloperatörer och IT-leverantörer. För infrastrukturförvaltare handlar det om utveckling av API:er och gränssnitt för datadelning samt uppgraderingar för att hantera nya krav på informationsutbyte. Järnvägsföretag kan påverkas av kostnader kopplade till anpassning av befintliga databaser och meddelandestrukturer, särskilt vad

gäller tågsammansättning och vagnmeddelanden. Terminaloperatörer kan behöva investera i system för övervakning och datadelning. För vissa aktörer tillkommer även engångskostnader för att möjliggöra offentliggörande av data samt för att möta ökade krav på datatillgänglighet och tillsyn.

ERA:s konsekvensbedömning är till stor del kvalitativ och baseras inte på kvantitativa uppskattningar av kostnader eller nyttor. Detta eftersom det i stor utsträckning saknas indata från berörda aktörer eller sekundärkällor som skulle kunna användas för att beräkna effekter. ERA konstaterar att de flesta förväntade fördelar med den nya TSD Telematik är tydliga, men att det varit svårt att särskilja vilka kostnader som orsakas av själva förordningsförslaget och vilka som snarare beror på försenat genomförande av redan gällande krav i TAF/TAP TSD och MMTIS-förordningen. Kostnader som rapporteras av aktörer gäller även anpassningar som borde ha genomförts tidigare, snarare än nya skyldigheter i förslaget. ERA:s slutsats är därför att nyttan med den nya TSD:n är övervägande positiv, men att den bristande datagrunden för kvantifiering försvårar en exakt bedömning per aktörsgrupp.

Motsvarande gäller även i SE, där aktörerna har svårt att uppskatta kostnaderna av förslaget. Transportstyrelsen saknar därför i dagsläget relevanta kostnadsuppskattningar från den svenska sektorn för att implementera tillkommande krav i TSD Telematik. Trafikverket har uppskattat kostnaderna till 30 mkr per år under tre års tid kopplat till anpassningar utifrån TSD Telematik, men det verkar finnas stor osäkerhet i uppskattningarna.

Tidigare kostnadsuppskattningar från sektorn för biljettförsäljning byggde på att man var tvungen att införa ett separat försäljningsflöde med NeTEx vid sidan av OSDM. Eftersom API:er från OSDM nu har inkluderats som en ny bilaga B till det tekniska dokumentet B.05 blir kostnaderna inte lika stora för sektorn. Istället för 55-60 mkr i investeringskostnad rör det sig uppskattningsvis om ett par miljoner för Samtrafikens ägare och partners, och ca 10 mkr för branschen som helhet i engångskostnader, plus någon miljon i årlig driftskostnad. Delar av dessa kostnader är inte heller direkt kopplade till telematikförslaget, utan befintliga krav i MMTIS-förordningen⁹.

⁹ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster

Trafikverket arbetar fortsatt med en gap-analys där de bl.a. konstaterat att påverkan från TSD Telematik är inte enbart på IT-system, utan det påverkar även planering och trafikering av nationell samt internationell trafik på järnväg, systemstöd för planering och trafikering på järnväg, processer för planering och drift av kapacitet på järnväg, begrepp och information som används till vardags för de som arbetar med planering och trafikering på järnväg.

Trafikverket anför att de inte har haft möjlighet att skapa sig en tillräckligt tydlig bild av de konsekvenser som förslaget för med sig – varken finansiellt eller verksamhetsmässigt. Bland annat bidrar den stora mängd öppna punkter i förslaget också till att konsekvenserna av det blir otydligt; kostnaderna för den IT-arkitektur som det ställs krav på går därför inte att beräkna. Den samlade bilden bland Trafikverkets experter är att förordningsförslaget är otydligt samt att konsekvenserna av ett införande är svåröverblickbara.

Europeiska sektorrepresentanter menar att den ekonomiska påverkan inte kan bedömas eller kvantifieras eftersom krav, koncept och åtgärder inte är tillräckligt tydliga eller detaljerade. Föreslagna åtgärder innebär ett paradigmskifte och omintetgör i stort sett de insatser och investeringar som järnvägssektorn hittills gjort för att uppfylla gällande krav i TSD TAF och TAP, eftersom de nya systemkraven för telematikapplikationer inte är kompatibla med de tidigare. Därtill är många begrepp i det nya förslaget fortfarande oklara och de föreslagna lösningarna saknar mognad. Genomförandetiderna som anges i texten är därför varken realistiska eller logiska. Trafikverket ser det över huvud taget inte som realistiskt att kunna uppfylla den föreslagna lagstiftningen så tidigt som 2027.

Transportstyrelsens samlade bedömning är att förslaget över tid utvecklats i rätt riktning i många delar, bl.a. gällande biljetthantering och att många av de tidigare förslagen kring genomförande och uppföljning tagits bort. Det är dock problematiskt att sektorn, som i slutändan ska implementera Telematikförordningen, haft otillräckligt med tid för att analysera utkastet. Detta gör att de inte fullt ut förstår kraven och kan ta ställning till kostnader eller föreslagna genomförandetider. Transportstyrelsen anser därför att röstningen av TSD Telematik bör skjutas upp till hösten för att möjliggöra för sektorn att göra en fullständig analys och kunna rätta till eventuella oklarheter som kvarstår.

Handlingslinje

- 5 **SE kan** fortsatt ifrågasätta att ERA ska allokera platskoder eftersom det saknas lagstöd och riskerar att göra processen onödigt komplicerad.
- 6 **SE kan** i första hand föreslå att röstningen skjuts upp till hösten för att ge sektorn tillräcklig med tid för att analysera förslaget, i andra hand **kan SE** rösta NEJ.
- 7 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Ordföranden redogjorde för att det aktuella förslaget, tillsammans med ERA:s konsekvensbedömning, skickades ut den 28 maj, alltså en månad och en vecka före RISC-mötet, för att ge medlemsstaterna tillräcklig tid att studera materialet. Presentationer relaterade till ERA:s bedömning och tillhörande tekniska dokument skickades ut den 10 juni, tillsammans med en länk för att få åtkomst till dokumenten. Samma dag publicerade ERA de tekniska dokumenten, i enlighet med det åtagande som gjordes vid föregående RISC-möte. ERA informerade också medlemmarna i sina arbetsgrupper, inklusive nationella representanter.

Ordförande informerade vidare att en påminnelse skickades ut den 12 juni, inklusive länk till dokumenten. De tekniska dokumenten är resultatet av diskussioner med medlemmar i ERA:s arbetsgrupper. Det nuvarande förslaget till TSD är frukten av omfattande samråd med intressenter och bilaterala möten med medlemsstater under de senaste fem åren. Sedan RISC 105 i april har över 30 ytterligare bilaterala möten hållits med företag, sektorsorganisationer och medlemsstater för att identifiera möjliga ändringar och kompromisser. Alla ändringar i det nu aktuella textförslaget speglas också i ERA:s konsekvensbedömning, som enligt kommissionen visar på en positiv påverkan för sektorn, inte bara för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Kommissionen meddelade att en presentation därefter skulle hållas om de huvudsakliga ändringar och förtydliganden som införts i version 9 av utkastet. Diskussionen skulle därefter struktureras per artikel eller textblock för att undvika förvirring mellan olika sakområden.

SE önskade lämna ett öppningsanförande gällande läget och förutsättningarna för förslaget till TSD Telematik. Inledningsvis framfördes ett erkännande till kommissionen för det engagemang som visats under hela

processen och den snabba tillgängligheten vid frågor från medlemsstaterna. Det underströks att det rör sig om en mycket omfattande och unik regleringsuppgift inom ett område som är komplext, tekniskt och juridiskt sammanvävt med annan reglering – exempelvis kapacitetsförordningen – samt starkt beroende av hur långt utvecklingen kommit i sektorn och dess förmåga att implementera förslaget i tid.

Mot bakgrund av detta uppmanade SE kommissionen att skjuta upp omröstningen om TSD Telematik. Det framhölls att regelverket är mycket komplext och att det stora antalet revideringar har gjort det svårt för sektorn att bedöma konsekvenserna. Samtidigt välkomnades de senaste förbättringarna inom biljettdelen, men den svenska järnvägssektorn har inte haft tillräcklig tid att analysera det slutliga utkastet i detalj. Väsentliga osäkerheter kvarstår gällande både operativa och finansiella konsekvenser, vilket enligt SE är en situation som delas med många andra europeiska aktörer – något som diskuterats i återkommande möten.

SE ansåg att en uppskjuten omröstning skulle möjliggöra en mer grundlig och transparent utvärdering och därmed också bidra till en mer välgrundad och hållbar implementering. Samtidigt uppmanades kommissionen att öppna för en intensiv och nära dialog med sektorn och medlemsstaterna inför nästa RISC-möte i november. Avslutningsvis konstaterade SE att man under nuvarande omständigheter inte kunde stödja förslaget vid detta möte.

Ordföranden uttryckte en preferens för att diskussionen om huruvida en omröstning är ändamålsenlig eller inte borde hållas efter att sakfrågorna har diskuterats och presentationen av de gjorda ändringarna har genomförts. Eftersom omröstningen är planerad till följande dag ansåg ordföranden att det fortfarande fanns gott om tid för andra medlemsstater att ge sina synpunkter om huruvida en omröstning är önskvärd. Det föreslogs att texten först borde diskuteras i sak och att eventuella ändringar skulle kunna påverka medlemsstaternas inställning. I det sammanhanget ansåg ordföranden att det även borde hållas en diskussion om arbetsmetoderna. Det betonades att om medlemsstaterna vill ha ett öppet utbyte är det inte konstruktivt att skicka in synpunkter kvällen före mötet, exempelvis kl. 19:55 dagen innan. Förslaget var därför att inleda diskussionen med en nulägesanalys och därefter diskutera innehållet, för att sedan återkomma till frågan om omröstningen ska hållas – antingen senare under dagen eller följande dag.

Kommissionen inledde presentationen av de huvudsakliga förändringar som gjorts i det nya utkastet till TSD Telematik sedan det föregående kommittémötet i april. Presentationen var inte uttömmande, utan fokuserade på de mest väsentliga justeringarna.

Skäl 8 och artikel 4(2)

Inledningsvis förtydligades att de data som ska göras tillgängliga för myndigheter inom unionen avser rådata. Om en myndighet inte själv vill bearbeta rådata men istället önskar färdigbearbetad information från den som innehar data eller en branschorganisation, kan detta omfattas av avgifter. Detta är tillåtet enligt datalagen (förordning (EU) 2023/2854), där artikel 9 reglerar ersättningsmekanismen. Eurostats regelverk lyftes fram som ett rättsligt prejudikat för vad som kan betraktas som rimlig ersättning i sådana fall.

Artikel 5 – Plattformer för datadelning

Kommissionen gick vidare till artikel 5, där det betonades att data som ska utbytas enligt artikel 4.2 också är rådata. Det finns inget krav på att tillhandahålla användarvänliga gränssnitt – det är endast rådata som omfattas. De aktörer som har rätt att återanvända data kan därefter erbjuda egna tjänster för databearbetning, vilket i så fall får ske mot ersättning.

I artikel 5.1 föreskrivs att tågtrafik- och tågsammansättningsdata ska delas via plattformar. För järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare kvarstår skyldigheten att utbyta data direkt, peer-to-peer. Men för andra aktörer blir datadelning via plattform standard, vilket innebär att de inte längre behöver ingå separata avtal för att få tillgång till information. Detta väntas underlätta datatillgången och minska byråkrati för dessa aktörer.

Utöver detta föreskrivs att data även ska göras offentligt tillgänglig och utan avgift – men endast under vissa förutsättningar som anges i artikelns punkter 2, 3 och 5. Kommissionen betonade att det inte medför någon betydande extra arbetsinsats för infrastrukturförvaltare, eftersom den ytterligare informationen (tågsammansättning) endast behöver skickas en gång per tågtjänst, till skillnad från trafikinformation som skickas löpande för varje rapporteringspunkt. Plattformarna ska automatiskt filtrera vilken information som får bli offentlig, till exempel genom att utesluta data om farligt gods (enligt RID-regelverket), eller att dölja identiteten på järnvägsföretag som begärt anonymitet. För godstransporter begränsas den

offentliga informationen till fordons-ID och intermodala lastbärare. All annan uppgift, såsom uppgifter om lasten, utesluts. Vidare ska publika användare identifieras vid åtkomst, för att möjliggöra åtgärder vid missbruk enligt licensvillkoren.

Artikel 6 – Reseplanering och biljettpriser

Kommissionen fortsatte med artikel 6. Det förtydligades att behöriga myndigheter är dataägare när det gäller data för offentliga persontrafiktjänster. Det klargjordes även att nationella åtkomstpunkter betraktas som betrodda källor för korrekt, fullständig och aktuell information. Medlemsstaterna uppmanades att se över hur regelverket från 2017, som redan kräver att sådan information finns via nationell åtkomstpunkt, faktiskt efterlevs i praktiken.

När det gäller tariffdata förtydligades att det enda som måste delas om dynamiska priser ("yielded prices") är statisk information – såsom om ett pris är dynamiskt, vilket prisspann som tillämpas, och vilka faktorer som kan påverka prissättningen. Realtidspriser för dynamiska produkter ska däremot tillgängliggöras bilateralt i enlighet med artikel 6.4, genom lösningar som uppfyller kraven i tekniskt dokument B5. Där nämns OSDM som en möjlig interoperabel lösning. Valet av teknisk lösning ska göras bilateralt mellan distributör och järnvägsföretag. Om en myndighet har en rättsligt grundad skyldighet enligt offentlig trafikplikt, kan den kräva en viss lösning, men detta är inte en fråga om driftskompatibilitet.

Kommissionen hänvisade till bilagan, punkt 4.3.1.2b, där det specificeras att endast övergripande beskrivningar av dynamiska prisregler behöver tillhandahållas. Det rör sig alltså inte om affärskritisk eller känslig information. Informationen är nödvändig för att kunna fråga efter det faktiska priset i ett andra steg.

Artikel 7 – Dataformat

Det klargjordes att data, objekt och meddelanden som delas enligt förordningen ska serialiseras i ett format som parterna enas om bilateralt baserat på ERA:s ontologi. Denna möjlighet är särskilt relevant för att möjliggöra användningen av JSON-serialisering för biljettdata och XML för andra processer. I förslagets version 9 har texten ytterligare anpassats för att stödja användningen av lämpliga format baserat på bilaterala överenskommelser. Kommissionen hänvisade också till ERA:s tekniska

dokument där ontologins tillämpning och relation till befintliga XSD-format förklaras. Det framhölls att full överensstämmelse krävs mellan ERA:s ontologi och de tekniska format som används för meddelandeutbyte i TSD Telematik, särskilt för att undvika fragmentering mellan TAF XSD och NeTEx.

Artikel 9 – Platsdata i RINF

Kommissionen redogjorde därefter för artikel 9, där det hänvisades till att vägledningen för RINF (det europeiska infrastrukturnätregistret) publicerades den 31 mars 2025. Den information som rör telematikrelaterade platser ska göras tillgänglig i RINF senast den 31 mars 2026, vilket innebär ett år efter publicering. Denna tidsfrist är anpassad till den gällande rättsliga ramen.

En viktig fråga har varit hur man säkerställer övergången till ett enhetligt system, då platsdata idag är spridda mellan olika konkurrerande sektorsaktörer. Kommissionen lyfte exempel där det kan vara oklart för användare vilken platskod från vilken aktör som gäller. Eftersom det handlar om samma plats i infrastrukturen, men kodad på olika sätt, är det nödvändigt att samla all information under en gemensam struktur med europeisk styrning – vilket i detta fall innebär ERA.

Infrastrukturförvaltare ansvarar enligt RINF-förordningen för att säkerställa att denna information laddas upp. Men artikel 9 medger att detta ansvar får delegeras till en annan behörig enhet inom unionen, förutsatt att den anses kompetent av den ansvariga infrastrukturförvaltaren.

När det gäller datakvalitet har det förekommit viss förvirring kring huruvida de tröskelvärden som anges i bilagorna är bindande. Kommissionen klargjorde att dessa värden är målnivåer, inte absoluta krav, och att en tolerans på 5 % ska gälla jämfört med målvärdet.

Artikel 11 – Nätverksspecifika datakrav

Efter synpunkter från medlemsstater vid RISC-mötet i april har artikel 11 ändrats. I stället för att behandla nätverksspecifika datakrav inom ramen för nationella regler, placeras dessa krav nu under ERA:s etablerade process för ändringshantering (CCM). Detta ska minska risken för dubbelreglering och göra det möjligt för ERA att samla in kraven direkt från infrastrukturförvaltare. Infrastrukturförvaltarna får en deadline för att

anmäla sina krav, varefter ERA ansvarar för att harmonisera parametrarna genom gällande CCM-process. Kommissionen underströk att denna lösning svarar mot medlemsstaternas önskemål och är positivt utvärderad i ERA:s konsekvensanalys.

Artiklarna 17 och 27 – Tidsfrister

Kommissionen gick därefter vidare till artiklarna 17 och 27, som rör ikraftträdande och genomförandetid. Förslaget är att den övergripande tidsfristen ska vara slutet av december, med målet att aktörer gradvis ska kunna uppfylla kraven inför tidtabellen 2028. Införandet ska ske stegvis, i linje med ERA:s uppdaterade konsekvensbedömning.

ERA har rekommenderat ett gradvis införande för att kunna uppfylla de uppgifter som byrån åtagit sig enligt artikel 23 i ERA-förordningen, vilket även avspeglas i artikel 27 i TSD Telematik. Artikel 27 tillåter alltså en successiv tillämpning av dessa uppgifter, vilket ger ERA möjlighet att bygga upp nödvändig kapacitet för att stödja sektorn.

Väsentliga krav – Säkerhetsrelaterad användning av telematikmeddelanden

Kommissionen tog därefter upp en fråga som åter aktualiserats efter synpunkter från flera tillsynsmyndigheter - huruvida telematikmeddelanden får användas för säkerhetsrelaterade ändamål. Trots att den nuvarande TSD TAF säger att sådan användning inte är tillåten, används data i praktiken för säkerhet av vissa järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, till exempel vid transporter av farligt gods. Därför är det enligt kommissionen nödvändigt att införa ett ramverk för att säkerställa att sådan användning uppfyller säkerhetskraven i direktivet.

Kommissionen pekade även på att nuvarande skrivning i TSD TAF står i strid med driftskompatibilitetsdirektivet, där säkerhet ingår som ett väsentligt krav. Det föreslås därför att texten förtydligas så att meddelanden får användas för säkerhetsändamål, men endast om lämplig dataintegritet och tillförlitlighet har definierats och säkerställts. Det ska ske inom ramen för säkerhetsstyrningssystem och riskbedömning enligt CSM REA. Om dessa villkor inte är uppfyllda, ska informationen inte anses kunna användas för säkerhetsändamål, vilket innebär att dagens ordning kvarstår. Förslaget skapar därför inga ändringar i praktiken, men förbereder för framtida vidareutveckling.

Planerade tillfälliga kapacitetsinskränkningar (TCR)

Avslutningsvis förtydligade kommissionen vad som avses med tillfälliga kapacitetsinskränkningar (TCR). Det rör sig inte om kapacitetsbegränsningar i sig, utan om tillfälliga ändringar i nominella infrastrukturkaraktistika – till exempel hastighetsbegränsningar, spänningssystem eller tillgänglighet i kontaktledningen.

Sådana förändringar omfattas redan av RINF och TSD OPE, som antogs 2023. I TSD Telematik tydliggörs nu att endast planerade och publicerade förändringar omfattas, och att de karaktistika som ska publiceras anges i bilaga 7. Exempelvis nämndes hastighet, spårvidd och om det finns kontaktledning som karaktistika som kan påverkas. Syftet är att dessa uppgifter ska vara tillgängliga även när det rör sig om tillfälliga förändringar, då det påverkar driften av tågen.

Kommissionen poängterade att denna klargörande skrivning inte innebär någon förändring i sak jämfört med tidigare versioner, utan endast en precisering.

Ordförande hänvisade till presentationen och föreslog att diskussionen struktureras i block med grupperade artiklar utifrån ämnesområde. Det första diskussionsblocket omfattade artiklarna 1, 2, 7–10 och 14, samt bilagans avsnitt 1 (med undantag för punkt 1.6 och Tillägg F). Syftet var att undvika osammanhängande inlägg om olika artiklar.

En MS uttryckte tveksamhet inför att dela upp diskussionen enligt kommissionens föreslagna struktur, eftersom detta skulle kunna motverka syftet att undvika en djupdykning av det slag som präglade tidigare revideringar av TSD. Det lyftes att MS kunde kommentera nästan varje sida i presentationen, men i stället valde att peka ut några av de mest kritiska frågorna. För det första lyftes frågan om säkerhetsrelaterade meddelanden. Dessa togs bort i version 8 men har återinförts i version 9. MS hänvisade till sin tidigare ståndpunkt att sådana meddelanden bör hanteras inom ramen för TSD Drift och TSD CCS, inte TSD Telematik. Det betonades att vissa meddelanden är både öppna data och säkerhetsrelevanta, vilket är motsägelsefullt. Vidare framfördes kritik mot bestämmelserna om tillgång till tågtrafikdata och tågsammansättningsdata, som bedömdes som mycket problematiska. Även införandetidpunkterna uppfattades som för korta. Om omröstningen skjuts upp, måste även tidsfristerna justeras framåt i tiden.

Ytterligare kommentarer gällde planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar, ontologifrågor, och licensmodeller som Creative Commons samt andra eventuella öppna licenser. MS avslutade med att det fanns många synpunkter men att det inte var önskvärt att gå in i detaljer, och lämnade istället ordet till andra medlemsstater eller kommissionen för vidare vägledning.

Ordförande svarade att det är nödvändigt att gå in på detaljerna i texten för att kunna avgöra om den är acceptabel. Den föreslagna uppdelningen av artiklar hade skickats ut i förväg i presentationsmaterialet inför mötet. Ordföranden framhöll att det är viktigt att förstå vilka frågor som är särskilt känsliga för medlemsstaterna, i motsats till sådant som kan betraktas som redaktionella justeringar. Kommissionen behöver denna förståelse för att kunna ta nästa steg i processen.

SE återkom till tidigare kritik mot artikel 9.3. Sverige har vid upprepade tillfällen lyft frågan om att det i texten anges att byrån ska tilldela gemensamma platskoder. Enligt SEs tolkning innebär detta att tilldelningen är ett rättsligt bindande beslut. En sådan rättsverkan kräver enligt svensk uppfattning ett tydligt rättsligt mandat. Det konstaterades att artikel 23 i ERA-förordningen reglerar byråns uppgifter, och att någon befogenhet att fatta bindande beslut om referensdata inte finns där. Det finns enligt SE inte heller något annat rättsligt stöd för att ge byrån denna roll. Slutsatsen från SE:s sida var därför att förslaget i nuvarande form inte kan kvarstå.

En MS tackade kommissionen för presentationen och för de förbättringar som identifierats i det senaste förslaget, särskilt vad gäller Tillägg F och hanteringen av säkerhetsrelaterade meddelanden. Dessa förändringar uppfattades som avgörande för MS:s ställningstagande vid röstningen. Det betonades att frågan diskuterats utförligt vid tidigare möten och att nuvarande version av texten tillgodoser MS:s behov.

Kommissionen besvarade SE:s kommentar om artikel 9.3 genom att upprepa och förtydliga tidigare utbyten. Det hänvisades till artikel 23 i ERA-förordningen, som ålägger ERA att agera som systemmyndighet för telematikapplikationer. Enligt kommissionen innebär detta att ERA har ett uppdrag att säkerställa en samordnad utveckling av telematikapplikationer, vilket förutsätter att gemensamma referensdata hanteras på unionsnivå. Detta uppdrag anses utgöra den rättsliga grunden för att i TSD:n precisera denna uppgift och föreslå att ERA tilldelar gemensamma referensdata.

Kommissionen ansåg därför att förslaget är i linje med artikel 23.1–3 i ERA-förordningen och artikel 9 i TSD:n.

I relation till synpunkter från en annan MS, gällande säkerhetsrelaterade meddelanden, hänvisade kommissionen till bilaga 1.1 och Tillägg F. Det klargjordes att kraven på integritet och tillförlitlighet vid lagring och delning av data, enligt direktivets väsentliga krav, definieras i de tekniska specifikationerna i TSD:n. Dessa nivåer gäller den datamodell och de specifikationer som rör referenskode. Därutöver anges det att ytterligare nivåer kan tillämpas av datainnehavare och mottagare om data används i drift i syfte kopplat till säkerhet. Detta är dock inte ett krav utan en möjlighet. Kommissionen påpekade att det finns ett behov av harmonisering av sådana ytterligare nivåer, men att det inte är möjligt i nuläget. Därför behandlas dessa ytterligare nivåer som en öppen punkt i punkt 3. Det framhölls även att när sådana nivåer används i enlighet med säkerhetsdirektivet bör de fastställas i säkerhetsstyrningssystemet (SMS), utifrån gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering (CSM REA), samt definieras i samförstånd. För att möjliggöra framtida harmonisering uppmanas berörda att dela dessa nivåer med ERA. Kommissionen menade att detta utgör en miniminivå för acceptabel kompromiss som möjliggör ett beslut, samtidigt som det inte påverkar de MS som ännu inte är redo att använda sådana meddelanden för säkerhetsändamål.

En annan MS framförde ett mer generellt inlägg och uppskattade kommissionens metod att gruppera artiklarna i diskussionen. Det ansågs skapa struktur och underlätta mötesförberedelserna. MS uttryckte viss oro för att vissa MS har skickat in omfattande ändringsförslag i sista stund, vilket försvårar förberedelser och skapar obalans i arbetssättet. MS efterfrågade mer förutsägbarhet och bättre framförhållning i framtida processer, både från kommissionen och från medlemsstaternas sida. Vidare betonades att nationella sektoraktörer ofta behöver mer tid för att bearbeta och förstå förslagen, och att flera av de invändningar som framförts, bland annat av SE, innehåller viktiga synpunkter.

Ordförande uttryckte att det var svårt att förstå innebörden i föregående kommentar. För att tiden i mötet ska användas effektivt måste kommissionen få klarhet i var problemen ligger. Ordföranden uppmanade medlemsstaterna att lyfta kommentarer på en mer övergripande nivå, till exempel frågor kopplade till datadelning, snarare än att gå in på detaljer som

inte lämpar sig för diskussion i kommittén. Flera medlemsstater hade skickat in detaljerade skriftliga kommentarer, men dessa kan inte behandlas punkt för punkt under mötet.

En MS menade att det mest konstruktiva vore att gå tillbaka till presentationens struktur, där artiklarna 1 till 7 behandlas i turordning. De påpekade att även om infrastrukturförvaltare enligt förslaget ska förse andra aktörer med data, syns inte motsvarande krav på järnvägsföretagen att förse infrastrukturförvaltare med den data som krävs för att möjliggöra detta. Som texten är skriven verkar kraven främst träffa infrastrukturförvaltare, vilket inte anses tillräckligt.

Ordförande frågade om det fanns stöd bland medlemsstaterna för att fortsätta diskussionen utifrån presentationens struktur.

MS klargjorde att de enbart hade svarat på ordförandens tidigare förslag om att strukturera diskussionen annorlunda. Deras kommentarer utgår från den struktur som presenterades i presentationen, vilket accepterades av ordföranden.

Samma MS tog då upp artikel 5.1 c och menade att det framgår att infrastrukturförvaltare är skyldiga att tillhandahålla information, men att det är oklart hur ansvaret för järnvägsföretagen ser ut. De betonade att detta redan hade påtalats tidigare, men ville även lyfta artikel 5.1 d, som handlar om historiska uppgifter om tågdata. I kombination med punkt 2.7 i bilagan verkar det som att varje infrastrukturförvaltare och varje terminal skulle behöva ha en egen databas för dessa uppgifter, kopplad till RNE:s IT-verktyg. En sådan lösning skulle enligt MS leda till ett stort antal fragmenterade databaser över historiska uppgifter utan egentlig funktion. De bad kommissionen förklara hur detta är tänkt att fungera, och underströk att frågan inte var menad som kritik utan som ett försök att förstå intentionen bakom texten.

En MS tackade för presentationen och uttryckte uppskattning för att kommissionen delat upp artiklarna tematiskt inför diskussionen. Med hänvisning till artikel 5 lyfte MS en invändning mot principen om kostnadsfri tillgång till data. De betonade att sektorns aktörer är villiga att dela data, men många av dem har investerat i verktyg för att strukturera och presentera data på ett användarvänligt sätt. Dessa tilläggstjänster bör kunna erbjudas mot skälig ersättning. Det vore olyckligt om användare enbart fick tillgång till

rådata utan möjlighet att förstå informationen utan egna investeringar i gränssnitt och tolkning. Vidare framhölls att de motsätter sig att data om tågsammansättning och historik över tågdata omfattas av offentlig tillgång. Sådan information kan, om den kombineras med statistik, ge insyn i företags affärsmodeller och riskerar att tränga ut mindre järnvägsföretag från marknaden.

En annan MS framförde ett allmänt ställningstagande mot att göra all data offentligt tillgänglig enligt artikel 5. Detta ansågs stå i strid med affärssekretess, konkurrensrätt och särskilt med intermodala godstransportörers och deras kunders intressen. Det ansågs även kunna medföra säkerhetsrisker kopplade till militära transporter och transporter av farligt gods. De menade att även begränsade mängder rådata skulle kunna kombineras och tolkas med hjälp av digital teknik, exempelvis artificiell intelligens, för att dra slutsatser om vilka tåg som transporterar farligt gods. Vidare önskade de ett förtydligande i skäl 12 för artikel 5.1, så att det klart framgår att infrastrukturförvaltare kan ta ut avgift för kommersiella produkter baserade på denna data – på samma sätt som det redan är förtydligat i ett skäl kopplat till artikel 4.

Kommissionen svarade att artikel 2.5.1 innehåller en skyldighet för järnvägsföretag att lämna information om tågsammansättning till infrastrukturförvaltare. Om dessa inte får den informationen är det alltså inte infrastrukturförvaltarens ansvar. Kommissionen förklarade även att punkt 2.7 i bilagan inte är ny – den har endast omnumrerats – och att den nu inkluderar tågsammansättning som en del av de uppgifter som ska lagras. Infrastrukturförvaltare kan använda en gemensam europeisk lösning för detta och behöver därmed inte upprätta separata databaser.

Gällande invändningarna om att data ska tillhandahållas kostnadsfritt klargjorde kommissionen att artikel 5.1 innehåller två nivåer: dels tillgång till data via gemensamma webbaserade gränssnitt, dels offentlig och kostnadsfri tillgång. För att möta kritiken föreslog kommissionen att skäl 12 kompletteras så att det tydliggörs att det handlar om rådata, och att tilläggstjänster som innebär databehandling kan vara föremål för avgifter, förutsatt att de sker enligt skäliga och icke-diskriminerande villkor. Dessa regler återfinns även i artikel 9 i dataakten.

Vad gäller säkerhetsaspekten för delning av data om farligt gods och militära transporter, förtydligade kommissionen att version 9 av artikel 5 innebär att all information – inte enbart om tågkompositioner – undantas från offentlig tillgång i dessa fall. Alltså kommer en användare inte kunna se några data alls om dessa tåg, vilket eliminerar den risk som påtalades.

En MS återkom till artikel 4.2 och invände även där mot krav på avgiftsfri tillgång till data.

Kommissionen bekräftade att även artikel 4.2 handlar om tillgång till rådata, men att databehandling och visualiseringstjänster kan tillhandahållas mot avgift. Detta framgår av skäl 8 i texten. För andra aktörer än myndigheter gäller artikel 5, och där är det artikel 9 i dataakten som anger de tillämpliga ersättningsprinciperna.

En MS tackade ordföranden och kommissionen för förklaringarna hittills, men uppgav att det fortfarande fanns tre frågor kopplade till artikel 5. För det första framfördes att det borde vara tillräckligt att distribuera data enligt Rotterdamdeklarationen. Att gå längre än så – till exempel att trafikdata ska spridas direkt från källpunkten – väckte oro kring affärssekretess. Det uttrycktes särskilt oro från branschorganisationer i MS för att detta skulle innebära en konkurrensnackdel för järnvägsföretag i förhållande till andra aktörer. Det är enligt MS inte tydligt varför EU ska kräva att dessa data tillgängliggörs, särskilt inte om uppgifterna redan är anmälda till EU eller ERA, och där det är sektorns egna organisationer som är innehavare av data. Det ifrågasattes varför sådana data skulle behöva spridas vidare. Gällande historiska uppgifter om tågsammansättning anmärkte MS att tidigare krav endast gällde när ett tåg trafikerade. Om uppgifterna nu ska publiceras och lagras i upp till 12 månader går det att utläsa hela affärsmodeller för ett företag, vilket MS betraktar som affärskänslig information som inte bör publiceras.

En annan MS instämde i detta och uttryckte att tillgängliggörande av data bör vara frivilligt och inte obligatoriskt.

Kommissionen tackade för synpunkterna och inledde med att upprepa en viktig distinktion från sin presentation. Artikel 5 innehåller två nivåer. Den första nivån avser delning av data via en plattform, i stället för genom bilaterala avtal (peer-to-peer). Detta syftar till att underlätta datadelning med aktörer som idag inte har effektiv åtkomst, trots att de enligt lag borde ha

tillgång. Trots Rotterdamdeklarationen och sektorns egna åtaganden kvarstår problemen i praktiken. Därför föreslås en övergång från bilaterala lösningar till delning via en gemensam plattform, begränsat till den datamängd som anges i artikel 5: trafikdata, tågsammansättning och historiska uppgifter. Detta är avgörande för att öka tillgången till data för aktörer utanför järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Den andra nivån i artikel 5 handlar om offentlig och avgiftsfri tillgång. Kommissionen underströk att detta är relevant även för passagerare, som behöver information om tågsammansättning vid bokning, särskilt när biljetten inte köps direkt från operatören. Detsamma gäller för godstransportkunder. Att tillgången begränsas till etablerade distributionskanaler innebär en konkurrensnackdel för nya aktörer. Därför är syftet med denna åtgärd att ge alla marknadsaktörer möjlighet att fatta välgrundade beslut – något som framhålls i skäl 12 till förslaget.

Kommissionen bemötte även frågan om det är rimligt att infrastrukturförvaltare ska tillgängliggöra data som tillhör järnvägsföretagen. Enligt artikel 4 har järnvägsföretag skyldighet att tillhandahålla uppgifter om tågsammansättning till infrastrukturförvaltare. Det är därför förenligt att infrastrukturförvaltaren, i sin tur, ansvarar för att tillgängliggöra dessa uppgifter via plattform enligt artikel 5.

En annan MS upprepade farhågor kring publicering av historiska uppgifter och menade att det finns risk att affärsmodeller kan utläsas av datan. Informationen betraktas som känslig och enligt SERA-direktivet ska sådan information skyddas av sekretess.

Ordföranden noterade att det även inkommit en fråga om hur delning av tågsammansättningsdata från infrastrukturförvaltare ska hanteras. Kommissionen förtydligade att tågsammansättningsdata tillhör järnvägsföretaget, men att detta har en skyldighet enligt TSD Drift att tillhandahålla sådan information till infrastrukturförvaltaren. Infrastrukturförvaltaren har därefter en skyldighet, enligt artikel 5, att göra informationen tillgänglig via en gemensam plattform. De båda skyldigheterna är därmed förenliga.

Ordföranden konstaterade därefter att det inte tycktes finnas något principiellt motstånd mot det förslag som tidigare lagts fram av en MS, och

att det föreföll som att det endast var två aspekter – delning av tågsammansättningsdata och historiska uppgifter – som väckte invändningar.

En MS förtydligade att de stödjer Rotterdamdeklarationen och är för datadelning, men att det är just dessa två aspekter som de har problem med.

Ordföranden föreslog att det skulle vara möjligt att justera den föreslagna kompromisstexten, så att dessa delar görs frivilliga. Ordföranden sammanfattade att problemet tycks gälla tågsammansättning och historiska uppgifter om tåg inom godstrafik, och frågade om fler MS delade denna invändning, inga ytterligare invändningar framfördes.

En MS påpekade att de önskar att "och" används i artikel 6.3 istället för "eller". Ordföranden svarade att om detta vore den enda återstående frågan i artikel 6 skulle det vara lätt att lösa, men att det sannolikt finns fler frågor som kräver diskussion.

En annan MS efterfrågade förtydligande kring vad som avses med statisk information om dynamiska priser.

Kommissionen besvarade först frågan om användning av "eller" i artikel 6, särskilt i hänvisning till rättsliga eller avtalsmässiga bestämmelser. Enligt kommissionen är detta en formulering som valts efter juridisk granskning, då offentliga tjänsteavtal i vissa medlemsstater kan vara utfärdade i form av lagstiftning, vilket innebär att "rättsliga bestämmelser" ibland är den enda relevanta grunden. Kommissionen menade därför att användningen av "eller" är korrekt, och att den även inkluderar situationer där både rättsliga och avtalsmässiga grunder existerar.

Kommissionen fortsatte därefter med att besvara frågan från en MS om vad som utgör statisk information i samband med dynamiska priser. Det hänvisades till bilagan, särskilt punkt 4.3.1.2 b. Där specificeras att det som krävs är:

- Information om huruvida ett pris är dynamiskt eller inte (ja/nej).
- Prisintervall (lägsta och högsta pris).
- Lista på kriterier som kan påverka prissättningen, exempelvis väder, belägningsgrad, kalenderdatum, historiska bokningar etc.

Kommissionen betonade att det rör sig om en övergripande beskrivning – inte matematiska regler eller detaljerad information om algoritmer – och att det därför inte bedöms som kommersiellt känslig information.

En MS uttryckte att de, liksom tidigare MS, är emot delning av information om dynamiska priser – även om kriterierna som efterfrågas är generella. Det framfördes att en harmonisering av listan över priskriterier inte vore lämplig, då den kan tolkas för brett och bli integritetskänslig ur ett affärsperspektiv.

Kommissionen svarade att den aktuella paragrafen (4.3.1.2 b i bilagan) avser information som ska delas via den nationella åtkomstpunkten och inte offentliggöras. Informationen gäller endast kommersiella parter, exempelvis biljettförsäljare som har kontrakt med järnvägsföretag. Kommissionen betonade att dessa aktörer behöver informationen om ett pris är dynamiskt samt om tillämpliga prisintervall och övergripande kriterier, eftersom detta är nödvändigt för att genomföra en korrekt prisförfrågan och möjliggöra relevanta biljettkombinationer. Som förslag till kompromiss föreslog kommissionen att det skulle kunna förtydligas att det handlar om kriterier som kan påverka priset, snarare än om exakta variabler.

Ordföranden efterfrågade om detta problem delas av fler MS.

En annan MS svarade att detta inte är ett delat problem. De ställde sig bakom den nuvarande skrivningen i texten och betonade att de stödjer tredjepartsförsäljning av biljetter, vilket kräver att viss information om dynamiska priser delas. De uttryckte initialt oro, men efter kommissionens förtydligande att endast övergripande information efterfrågas såg de inget hinder.

En annan deltagare instämde med detta och hänvisade även till att tariffdata redan regleras i MMTS-förordningen. Enligt deras uppfattning utgör det aktuella förslaget endast ett förtydligande av ett befintligt krav.

En MS uttryckte att de förstod att endast övergripande information om dynamiska priser efterfrågas, men att de ändå måste återkomma efter att ha konsulterat sin sektor. Det som uppfattades som mest problematiskt var kravet att lämna information om kriterier som kan påverka priset.

En annan MS instämde i detta och betonade att artikel 6.3 fortfarande var mycket problematisk. Det framfördes att texten borde ange att både rättslig

och avtalsenlig grund krävs, inte bara den ena eller andra. Detta ansågs också relevant för artikel 6.4. MS efterlyste även förtydligande om huruvida tillgång till samtliga tariffdata verkligen avsågs. Det ställdes frågor om hur uttrycket ska tolkas – om det innebär tillgång till alla typer av tariffdata (inklusive företagsinterna avtalade paketpriser), eller om tillgång endast gäller vid begäran.

Ytterligare en MS uttryckte stöd för synpunkterna från tidigare talare, särskilt kring omfattningen av den data som efterfrågas samt känsligheten i att dela vissa typer av information beroende på parternas roll.

Kommissionen förklarade att artikel 6.3 hänvisar till punkt 4.3 i bilagan, där det anges vilka uppgifter som ingår i tariffdata. Det gäller alla passagerartjänster, utan särskiljning. Kommissionen betonade att befintliga företagsavtalade paketpriser (s.k. affärstariffer) omfattas endast i de fall en distributör har rätt till dem enligt avtalet med järnvägsföretaget. Om så inte är fallet, ges heller ingen tillgång. Detta återspeglas i kraven på rättslig eller avtalsenlig grund, som syftar till att omfatta alla möjliga scenarier, inklusive offentligrättsliga kontrakt i form av lagstiftning.

Vad gäller frågan om informationen ska göras tillgänglig automatiskt eller endast på begäran, klargjorde kommissionen att det finns en skillnad mellan punkt 3 (som gäller statisk information tillgänglig via nationell åtkomstpunkt) och punkt 4 (som gäller dynamiska produkter och kräver en aktiv förfrågan från distributören till järnvägsföretaget).

Ordföranden gick därefter vidare till frågan om OSDM. Det konstaterades att ingen ännu tagit upp ämnet, vilket tolkades som att tidigare förklaringar gett tydlighet. Det betonades att OSDM är en av fyra möjliga lösningar för driftskompatibilitet som ERA har identifierat, och att det är upp till järnvägsföretag och distributörer att avtala om vilken lösning som ska användas.

En MS meddelade att de inte har några invändningar mot att OSDM och andra lösningar finns med i regelverket, men önskade att det skulle vara järnvägsföretaget – inte distributören – som har rätt att välja vilken standard som ska användas.

Ytterligare två MS instämde och efterfrågade tydlighet i att ett järnvägsföretag inte skulle tvingas anpassa sig till en annan standard än den som avtalats med distributören.

Ordföranden bad om förtydligande huruvida MS efterfrågar att detta uttryckligen skrivs in i rättsakten – att det är järnvägsföretaget som bestämmer, snarare än att det lämnas till avtalsfrihet mellan parterna. Ett av länderna svarade ja, och en annan MS bekräftade att det är deras officiella hållning.

Ordföranden undrade retoriskt om det var fler MS som ville förkasta marknadsekonomiska principer?

En MS inledde med att säga att det enligt deras uppfattning bör vara en fråga som regleras genom avtal. Det bör vara upp till järnvägsföretaget och distributören att tillsammans komma överens om det bästa sättet att dela biljettdata.

En annan MS förtydligade att de inte motsätter sig marknadsekonomi, men att frågan gällde ett klagomål: Om ett järnvägsföretag och en distributör har avtalat om att använda en viss lösning (t.ex. OSDM), så ville de säkerställa att det inte finns någon skyldighet att även implementera en alternativ lösning, bara för att den också nämns i regelverket. Det skulle medföra merkostnader.

Kommissionen svarade att fyra lösningar anges i det tekniska dokumentet, varav OSDM är en. Om ett järnvägsföretag och en distributör avtalar om att använda OSDM, så gäller den lösningen för det avtalsförhållandet. Om järnvägsföretaget istället avtalar med en annan distributör att använda en annan av de godkända lösningarna, så gäller den istället. Det finns ingen skyldighet att använda samma lösning för alla distributörer – om man önskar det krävs ett avtal med flera distributörer. På lång sikt är avsikten att ta fram en enda europeisk standard genom arbetet inom CEN, men tills dess gäller nuvarande ramverk. De nuvarande lösningarna är godkända av ERA och förenliga med regler om driftskompatibilitet.

Samma MS utvecklade sin fråga och betonade att problemet handlar om vad som sker i praktiken när järnvägsföretaget föreslår OSDM, men distributören föredrar en annan lösning (t.ex. NeTEx). Skulle

järnvägsföretaget då vara tvunget att stödja båda lösningarna? Det skulle innebära dubbla systemkostnader. De efterfrågade ett tydligt besked i detta.

Kommissionen betonade att det inte finns något stöd i det juridiska förslaget för att tvinga järnvägsföretag att implementera fler lösningar än vad som avtalats. Om järnvägsföretaget och distributören inte kan nå en överenskommelse, så finns ingen skyldighet för någon part att ensidigt acceptera den andres krav. Det handlar uttryckligen om avtal – inte ensidiga ålägganden.

Den tidigare MS tackade för tydliggörandet och underströk att detta var precis det klargörande som behövdes. De förklarade att de ibland får motstridiga signaler från olika aktörer i sektorn och därför behöver få vissa frågor klargjorda.

Ordföranden påminde avslutningsvis om att medlemmarna i kommittén representerar sina medlemsstater – inte sektorn – även om sektorns perspektiv naturligtvis kan tas med i beaktande.

Ordföranden förklarade att det återstod två rundor av diskussioner innan punkten kunde avslutas. Först ville ordföranden öppna upp för inlägg om övriga artiklar i förslaget som inte redan behandlats. Flera medlemsstater hade skickat in skriftliga kommentarer men ännu inte yttrat sig muntligt. Ordföranden uppmanade därför samtliga att nu lyfta avgörande frågor de ville få lösta. Därefter skulle diskussionen gå vidare till tidsfristerna, där ordföranden förväntade sig att många skulle efterfråga längre implementeringstid och där han ville veta vad medlemsstaterna hade i åtanke.

En MS tog ordet och hänvisade till artikel 17, där det finns en skyldighet att rapportera om hur artikel 3 uppfyllts, alternativt om en plan för detta. Eftersom rapporteringen ligger mycket nära i tiden med själva skyldigheten enligt artikel 3, ifrågasatte MS om det ens är meningsfullt att göra en separat rapport. Om åtgärderna redan är genomförda eller måste vara genomförda inom några månader, fyller rapporten enligt MS en tveksam funktion.

En annan MS tog upp artikel 3 och definitionen av "distributör". MS menade att definitionen bör förtydligas så att det tydligt framgår att en distributör inte kan agera självständigt, utan endast enligt kontraktsmässiga åtaganden. Detta ansåg MS vara viktigt att klargöra i den juridiska texten.

SE tog därefter ordet och hänvisade till definitionen av operatör av tjänsteanläggning för godstrafik i artikel 3(8). Trots omfattande mejlväxlingar med kommissionen kvarstod stor osäkerhet kring denna definition. Hänvisningen till punkterna 2–4 i bilaga II till SERA-direktivet uppfattades som inkonsekvent, eftersom den blandar ihop anläggningar och tjänster på ett sätt som är både strukturellt och juridiskt oklart. Det råder osäkerhet kring huruvida TSD:n omfattar samtliga relevanta anläggningar för godstrafik, inklusive rangerbangårdar och växlingsområden, eller endast ett begränsat urval av multimodala terminaler på TEN-T-nätet. Terminologin i definitionen stämmer inte överens med etablerade begrepp inom säkerhets-, driftskompatibilitets- och marknadslagstiftning, vilket leder till motstridiga tolkningar. SE framhöll att kollegorna inom marknadsområdet fortfarande inte förstår vilka anläggningar och operatörer som omfattas av förordningen. Det är inte heller tydligt ur ett driftsperspektiv vilket syftet är med denna begränsade omfattning. Detta är enligt SE en avgörande fråga att reda ut innan en omröstning kan ske, eftersom det påverkar förståelsen av regelverkets omfattning.

En MS tog upp tre huvudsakliga frågor. För det första uttrycktes oro kring de tekniska dokumentens innehåll och mognad. För det andra ifrågasattes hur ändringar i de tekniska dokumenten hanteras över tid. Slutligen lyfte MS frågan om rapporteringskraven, och betonade att man inte bör införa rapporteringsskyldigheter som inte är absolut nödvändiga, eftersom sektorn redan har en tung administrativ börda.

Ordföranden frågade om MS hade några konkreta förslag på vilka rapporter som kunde strykas. MS svarade att om de fick föreslå något, så vore det att ta bort hela rapporteringsskyldigheten. Ordföranden konstaterade att det i alla fall var ett tydligt svar och gick vidare till nästa MS.

En annan MS instämde i resonemanget och betonade att TSD:n är mycket omfattande och komplex, med tekniska dokument som inte delgivits i tillräcklig tid inför mötet. Eftersom de tekniska dokumenten innehåller viktig vägledning för tolkning av kraven, var det enligt MS svårt att göra en fullständig konsekvensbedömning. MS föreslog att en utvärdering av implementeringen bör genomföras två år efter ikraftträdandet.

Ytterligare en MS anslöt sig till detta och påpekade att vissa tekniska dokument inte varit tillgängliga på ett språk eller i en form som är begriplig

för sektorn. Detta gör det svårt för aktörerna att implementera kraven i tid. De lyfte även en kommentar om punkt 2.5.3 i bilagan och föreslog att meddelanden om att ett tåg inte är klart ("train not ready") ska omformuleras som ett frivilligt krav. De hänvisade till informella diskussioner med kommissionen men ifrågasatte att användningen av tidtabellsdata för att markera att ett tåg är redo inte skulle vara förenligt med TSD OPE punkt 4.2.3.3.2 stycke 2. Enligt MS uppfylls fortfarande kraven i TSD Drift genom att järnvägsföretaget informerar infrastrukturförvaltaren när tåget inte är redo. Därför avfärdades den motivering som kommissionen angett för att införa ett obligatoriskt telematikmeddelande om tåget är redo. MS ansåg att nuvarande tillvägagångssätt borde kunna användas även framöver i enlighet med regelverket.

Ordföranden svarade att man gärna ville bemöta dessa synpunkter och bad även ERA att kommentera. Ordföranden var särskilt kritisk mot påståendet att dokumenten inte skulle ha delgivits i tid eller på ett begripligt sätt, och betonade att dokumenten skickades i tid enligt det åtagande som gjorts i kommittén. Information skickades ut samma dag som de tekniska dokumenten publicerades och följdes upp två dagar senare.

Kommissionen bekräftade att artikel 12 innehåller krav på att ERA ska fastställa en särskild procedur för ändringshantering av de tekniska dokumenten. Enligt artikel 27 ska denna procedur publiceras av ERA senast sex månader efter antagandet, vilket ligger långt före implementeringsfristen. Det underströks att arbetet med att vidareutveckla tekniska dokument redan är en kontinuerlig process och att det även idag finns rutiner för ändringshantering av dokument kopplade till TSD TAF. Dessa principer kommer att tillämpas även för TSD Telematik, enligt de bestämmelser som anges i ERA-förordningen.

ERA bemötte frågan om de tekniska dokumentens begriplighet. De betonade att medlemsstaterna varit tydliga med att det ska finnas ett formaliserat arbetssätt med sektorexpert, där ändringar i text och tekniska dokument diskuteras gemensamt. ERA bekräftade att detta arbetssätt har tillämpats. De har kontrollerat med sina arbetsgrupper och inte fått några kommentarer från experter eller representativa organisationer om att dokumenten varit svårbegripliga. ERA framhöll att om medlemsstaterna upplever att fel experter deltar i arbetsgrupperna, behöver detta kommuniceras, så att man kan be sektorn att utse nya representanter. ERA

förtydligade att ändringshanteringen är en kontinuerlig process – om det kommer konkreta ändringsförslag är man villig att hantera dessa och förbättra texten löpande. ERA ansåg dock att dokumenten nu är i ett sådant skick att de kan stödja en omröstning.

En MS anmärkte att deras experter från en infrastrukturförvaltare deltagit i ett möte i Utrecht i juni, och där uttryckte att dokumenten inte var begripliga.

Kommissionen menade att detta verkar handla om ett möte arrangerat av en sektorsorganisation, och inte ett möte i ERA:s arbetsgrupp. Om MS menar att deras representanter inte representeras korrekt av organisationen, är det en fråga mellan MS och sektorsorganisationen – inte en fråga för kommissionen eller ERA. ERA upprepade att alla kommentarer som inkommit via de formella arbetsgrupperna dokumenterats och bemötts i detalj.

Ordföranden konstaterade att diskussionen inte förde ärendet vidare och föreslog att den avslutas. Om MS kan visa i mötesprotokoll att invändningarna framförts i rätt forum, ska dessa vidarebefordras.

En annan MS tog därefter ordet och bekräftade att ERA haft ett intensivt processarbete. Samtidigt påpekades att fyra veckor och två kommentarsrundor inte varit tillräckligt för det stora antal tekniska dokument som ingår. Det finns enligt denna MS ett behov av ytterligare justeringar. De ifrågasatte även varför processen kring TSD:n ändrats utan att motsvarande förändring gjorts i de tekniska dokumenten. Om det gamla förfarandet fortfarande gäller borde inte dokumenten revideras i enlighet med detta.

Kommissionen förklarade att förfarandet för ändringshantering av tekniska dokument inte i sig är ett tekniskt dokument, eftersom det skulle bli ett cirkelresonemang. Enligt driftskompatibilitetsdirektivet ska ERA publicera arbetsgruppers arbetsordning där sådana ändringar hanteras. Dessa är inte tekniska dokument utan procedurregler för hur tekniska dokument utvecklas, något som redan tillämpas inom TSD CCS.

ERA bekräftade detta och tillade att förfarandet för ändringshantering (Change Control Management, CCM) inte är något nytt i samband med revideringen av TSD Telematik. Det är samma arbetssätt som använts

tidigare inom TSD CCS, nuvarande TSD Telematik och register. Proceduren har testats tillsammans med medlemsstater och sektorn vid flera tillfällen och fungerar väl. ERA försäkrade att när artikel 12.1 träder i kraft kommer processen att vara transparent och välkänd, utan överraskningar. De tekniska dokument som diskuteras nu är en del av TSD:n och kommer inte att ändras förrän det nya ändringsförfarandet är på plats.

Kommissionen återkom till frågan om rapporteringsskyldighet enligt artikel 17 och att tidsfristen (18 månader) ligger nära den i artikel 16 (december 2027). Kommissionen förklarade att tidsfristen i artikel 17 räknas från ikraftträdandet och fungerar som en rullande deadline. Syftet är att få fram implementeringsplaner från varje aktör som visar hur och när kraven i TSD:n ska uppfyllas. Dessa planer ska spegla både de rättsliga tidsfristerna och milstolparna i Tillägg G, där gradvis implementering anges.

Kommissionen påpekade vidare att denna rapporteringsskyldighet ersätter tidigare mer omfattande rapporteringskrav från TSD TAF och TAP, och därmed innebär en tydlig minskning av bördan. Den gäller bara vissa aktörer (infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, stationsförvaltare och operatörer av tjänsteanläggningar), och endast för funktioner som de berörs av – exempelvis ska järnvägsföretag inte rapportera om kapacitetshantering. Rapportering krävs endast fram till fullständig efterlevnad.

När det gäller definitionen av distributör i artikel 3 kommenterade kommissionen att den föreslagna justeringen från en MS, där man efterfrågat att det ska stå ”juridiska och avtalsmässiga grunder” istället för ”juridiska eller avtalsmässiga grunder”, skulle kunna lösas genom att punkt B och C i definitionen hänvisar till punkt A, där detta redan preciseras. På så sätt klargörs att det handlar om järnvägstjänster som regleras genom avtal mellan järnvägsföretag och distributör.

Vidare återkom kommissionen till synpunkterna från SE gällande definitionen i artikel 3(8) om operatörer av tjänsteanläggningar för gods. Kommissionen redogjorde för att hänvisningen till punkterna 2–4 i bilaga II till SERA-direktivet syftar till att täcka in anläggningar och tjänster enligt marknadsdirektivet. Det erkändes att detta skapar viss komplexitet i tolkningen, eftersom medlemsstater hanterar transponeringen av tre olika direktiv (driftskompatibilitet, säkerhet och marknad) på olika sätt. Det innebär att delar av nätet kan omfattas av ett eller flera direktiv, vilket kan

skapa osäkerhet för aktörer. För att ändå kunna tydliggöra vilka aktörer som omfattas av datadelning, hänvisar TSD:n till multimodala godsterminaler i TEN-T-förordningen. Detta val bedöms vara både juridiskt korrekt och praktiskt proportionerligt. Kommissionen bekräftade dock att man är öppen för fortsatt dialog i frågan, inklusive med kommissionens rättstjänst.

Angående synpunkter från flera medlemsstater på bestämmelserna om tågets färdigställande ("Train Ready") förklarade kommissionen att skyldigheten att meddela att ett tåg är klart för tillträde till infrastrukturen redan finns i TSD OPE. TSD Telematik förtydligar att detta ska ske digitalt när CCS-medel finns. Om en aktör i dag använder tidtabellen som indikation på tågets beredskap, är det oklart hur denne uppfyller skyldigheten enligt TSD Drift att meddela vid avvikelse eller försening.

Kommissionen framhöll också att TSD Telematik anger att meddelande om tågets beredskap ska implementeras endast där det inte finns CCS-baserade lösningar, och att en särskild "Train readiness forecast"-funktion används där behov finns. När det gäller det särskilda meddelandet om att tåg inte är redo ("Train not ready") betonades att detta är det enda digitala sättet att uppfylla kravet i TSD Drift i dagsläget. Därför bör det behållas som ett krav i TSD Telematik. Dock anges ingen milstolpe för detta i Tillägg G, eftersom det förutsätter att FRMCS är på plats. Detta anses också svara mot tidigare önskemål från vissa medlemsstater om att skjuta upp tillämpningen tills FRMCS är redo.

Slutligen besvarade kommissionen frågan om definitionen av distributör. Förslaget är att, i likhet med diskussionen om artikel 6, använda "och" istället för "eller" för att tydliggöra att både juridisk och avtalsmässig grund krävs. Kommissionen svarade med en uppmaning att kontrollera huruvida detta fungerar i respektive språkversion.

En MS påminde om att deras förslag om utvärdering av TSD:ns genomförande inte hade fått något svar.

Kommissionen svarade att detta redan täcks i artikel 24.1 i förslaget.

MS följde upp med en fråga om denna artikel även omfattar en analys av effektiviteten vid genomförandet, särskilt i fall där implementeringen visat sig vara svår. De efterfrågade bekräftelse på att sådan utvärdering och rapportering verkligen omfattas. Kommissionen bekräftade att detta är

intentionen i texten och uppmanade till att titta närmare på artikel 24.1 under lunchpausen.

En annan MS tog upp en fråga kring bilaga F, särskilt punkterna 2.5.1 och 2.6, där vissa uppgifter som exempelvis tågsammansättning och trafikdata kategoriseras som säkerhetsrelevanta. Samtidigt återfinns samma datatyper som öppna data i artikel 5, under punkterna B (trafikdata) och C (tågsammansättning). MS menade att det är motsägelsefullt att samma data kan vara både öppna och säkerhetsrelevanta och bad om ett klargörande.

Kommissionen bad om förtydligande huruvida frågan rörde säkerhet (safety) eller skydd (security), med hänvisning till att det i vissa språk är samma ord. MS bekräftade att det rörde sig om säkerhet (safety).

Kommissionen svarade att de inte ser någon motsättning i att samma data kan vara säkerhetsrelevant i vissa användningsfall, men ändå göras tillgänglig som öppen data för andra syften. Tillgång till och återanvändning av sådana data regleras dels av artikel 5, dels av licensvillkor från datainnehavaren och eventuella bilaterala avtal. De som använder datan i säkerhetsrelaterat syfte är bundna av dessa villkor.

En annan MS inflikade att även om intentionen är tydlig för kommissionen, visar det faktum att medlemsstater tolkar texten olika att skrivningen inte är tillräckligt tydlig. Det kan leda till olika juridiska tolkningar.

Ordföranden föreslog att parterna fortsätter diskussionen bilateralt vid behov.

En annan MS kommenterade punkt 2.4.4 i bilagan, gällande planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar. De noterade att vissa delar i texten är obligatoriska och andra valfria, men föreslog att ett enhetligt regelverk bör införas där ingen del är obligatorisk.

Ordföranden inledde sedan diskussionen om deadlines och uppmanade medlemsstaterna att specificera vilka förlängningar de önskar. Han uttryckte att kommissionens ursprungliga förslag – att tillämpa tidsfristen 12 december 2027 – redan innebär ett visst tidsspann, men bad ändå om inspel på alternativa förslag.

En MS föreslog att tidsfristen för delar som rör kapacitetshantering ska tas bort för tillfället, eftersom kapacitetsförordningen fortfarande är under behandling i trilog med Europaparlamentet. Där diskuteras en deadline för 2029. Samma MS föreslog också att tidsfristen i artikel 16.3, som rör operatörer av godsterminaler, ska ändras från 12 till 24 månader.

En annan MS instämde och föreslog generellt att alla deadlines skjuts fram två år till 2029, samt att operatörer av godsterminaler bör ges 24 månader för att uppfylla kraven.

Ytterligare en MS meddelade sitt stöd för förslagen från de två föregående medlemsstaterna, men förtydligade efter fråga från ordföranden att stödet gällde det sistnämnda förslaget (två års förlängning till 2029).

Ytterligare två MS uttryckte stöd för förslaget om två års förlängning av deadlines, samt 24 månader för operatörer av godsterminaler.

Ordföranden konstaterade att det verkade finnas ett brett stöd i kommittén för detta synsätt. Mötet avbröts sedan för lunch.

Ordföranden hälsade deltagarna välkomna tillbaka från lunchen och sammanfattade diskussionen om TSD Telematik. Han konstaterade att flera av de frågor som lyfts under mötet potentiellt är lösbara, men att det också finns en större principiell fråga där kommissionens ståndpunkt måste tydliggöras.

Gällande tillgång till tågdata och tågsammansättningsdata noterade ordföranden att samtliga medlemsstater verkar kunna acceptera denna öppenhet för persontåg, men att det kvarstår invändningar vad gäller godståg. Flera medlemsstater uttryckte stöd för förslaget att detta ska regleras som en frivillig mekanism. Detta är enligt ordföranden en förändring som skulle kunna genomföras relativt enkelt om det finns politisk vilja.

När det gäller information om dynamiska biljettpriser, konstaterade ordföranden att vissa medlemsstater anser detta vara kommersiellt känsligt, medan andra stödjer bestämmelsen. Det finns därför visst utrymme att antingen begränsa vilken information som krävs eller att helt ta bort bestämmelsen.

Tidsfrågan var enligt ordföranden tydligt förändringsbar. Han noterade dock att vissa delmål i TSD:n är kopplade till övriga bestämmelser och att ett generellt tillägg om två år därför måste hanteras noggrant.

Vad gäller den planerade omröstningen uttryckte ordföranden att läget är blandat: vissa medlemsstater är redo att rösta, andra önskar mer tid, och åtminstone en medlemsstat har deklarerat att de kommer att rösta nej oavsett. Mot denna bakgrund meddelade ordföranden att han kommer att överväga saken vidare och återkomma med besked om kommissionens avsikt. Om det blir en omröstning kommer ett nytt dokument att cirkuleras under kvällen, där frågor om deadlines, datatillgång och dynamiska priser beaktas.

Ordföranden var dock tydlig med att det inte blir någon förändring av regleringen kring OSDM. Förslaget att järnvägsföretag ensidigt ska kunna kräva OSDM av biljettdistributörer, utan avtal eller rättsligt stöd, är enligt kommissionen varken rättsligt möjligt eller politiskt acceptabelt. Detta kommer inte att ändras – varken nu eller i november.

Vid mötets avslutande återkom ordförande till agendapunkten och meddelade att omröstningen om TSD Telematik skjuts upp till nästa möte. Kommissionen kommer att föra vidare diskussioner med medlemsstaterna i syfte att skapa förutsättningar för ett positivt beslut.

6.4 Draft Commission Implementing Regulation amending Commission Regulation (EU) No 321/2013 concerning the technical specification for interoperability relating to the ‘rolling stock — freight wagons’ subsystem of the rail system in the European Union – presentation by the Commission ⁽⁹⁾

Dokument

- *Item 04 - ST17EN03 - TSI WAG Amendment - Act - TC2*
- *Item 04 - ST17EN04 - TSI WAG Amendment - Annex - clean_amended 2*
- *Item 04 - JNS Crosswind AMOC Full Impact Assessment - 12.05.2025 with track changes*



Microsoft
Word-dokument



Microsoft
Word-dokument



Microsoft
Word-dokument

- *Item 04 - Amendment of ERA TD for TSI WAG*
- *Item 04 - TSI WAG amendment RISC 106*
- *Item 04 for info - ERA TD _ TC version June 2025_Final Version 2.1*
- *Item 04 for info - ERA TD on spark arresters 14032025*



Bakgrund

Förslag från kommissionen för revidering av TSD WAG¹⁰ för att införliva vissa befintliga krav från regelverket för transporter av farligt gods på järnväg - RID ("Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail") samt föreslagna ändringar utifrån "JNS Crosswinds".

Vad gäller farligt gods är syftet att flytta krav på vagnar som används för transporter av farligt gods till TSD WAG så att dessa parametrar ingår i fordonsgodkännandet och kontrolleras av ett anmält organ, bl.a. krav för tankvagnar, krav på gnistskydd och märkning av vagnar. Ett nytt *Tillägg I* läggs till för att hantera särskilda krav för vagnar avsedda för transport av farligt gods.

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

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

¹⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 321/2013 av den 13 mars 2013 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem och om upphävande av kommissionens beslut 2006/861/EG

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

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

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

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

- De höga vindkrafterna på Stora Bält-bron är en unik situation i infrastrukturen som bör hanteras lokalt, snarare än att generella regler införs för hela det europeiska järnvägsnätet.
- En fullständig analys av de ekonomiska och tekniska konsekvenserna saknas. Godkända vagnar kan bli obrukbara och den ekonomiska påverkan av att behöva modifiera eller byta ut vagnar har inte utvärderats tillräckligt.
- Den grundläggande frågan om vindpåverkan har inte analyserats tillräckligt. Enligt CSM RA¹¹ behöver en risk inte åtgärdas ytterligare om sannolikheten för funktionsfel är mindre än 10^{-9} per driftstimme. Befintliga data visar att risken för att semitrailers rör sig utanför sin transportprofil är under kontroll i hela Europa. Vilket gör att det inte är proportionerligt med retroaktiva regler.
- Istället för fysisk märkning på vagnarna förespråkar de digitala lösningar.
- Kravet på en vertikal låskraft på 85 kN saknar en tydlig vetenskaplig analys. Arbetet inom JNS Crosswinds arbetar för närvarande med att ta fram en metod för att bättre kvantifiera vindrisker inom godstransport, vilket ska vara klart senast 2025. Utfallet kan resultera i andra krav och värden.

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

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

¹¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009

märkning för underhållet av kingpinlådorna. Transportstyrelsen bedömer att JNS-rekommendationerna gett önskad effekt.

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

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

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att risknivåerna, i och med AMOC:en och genom åtgärder i infrastrukturen, är acceptabla utan ytterligare behov av åtgärder på vagnarna. Förslaget är dock en förutsättning för att Danmark ska ta bort sin nationella särreglering som fortsatt ställer till bekymmer för den multimodala trafiken. Det verkar även finnas konsensus kring att avsaknaden av krav på låskraft är en brist som försvårar järnvägsföretagens riskhantering. Även om ett fåtal MS har uttryckt kritik mot den retroaktiva tillämpningen av reglerna, verkar det finnas en majoritet för förslaget.

I samband med revideringen av TSD WAG har SE påtalat att System 1 i det svenska specialfallet gällande varmgångsdetektorer har ersatts med TSD-kompatibla varmgångsdetektorer och kan därför tas bort från specialfallet (likalydande med specialfallet i TSD LOC&PAS). I det senaste utkastet är specialfallet ändrat i enlighet med detta.

Transportstyrelsens samlade bedömning är att SE bör avstå från att rösta.

Handlingslinje

- 8 **SE kan** avstå från att delta i omröstningen av förslaget.
- 9 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen gick igenom huvuddragen i ändringsförslaget till TSD WAG. Ändringarna omfattar i huvudsak överföring av tekniska krav från RID till TSD WAG, samt införande av nya krav avseende låsanordningar för semitrailers med hänvisning till olyckan på Stora Bältbron och efterföljande JNS-process. Förslaget innehåller även krav på gnistskydd.

Kommissionen redogjorde för några justeringar i akten sedan föregående möte. I skäl 10 och artikel 2 har det klargjorts att förslaget inte kräver några nya kompetenser för anmälda organ och därmed inte heller någon omprövning av ackreditering eller ny anmälan. Därutöver har skäl 9 justerats för att anpassa det svenska specifika fallet om varmgångsdetektorer till den ändring som redan genomförts i TSD LOC&PAS.

I bilagan har man infört möjlighet att genomföra hela bedömningen på delsystemsnivå för fall där låsanordningen är integrerad i godsvagnen, vilket särskilt gäller horisontell lastning som från tillverkaren Lohr. Det hade även förtydligats att godsvagnstillverkaren, utöver underhållsansvarig och tillverkaren av låsanordningen, kan verifiera den uppåtriktade låskraften och förse kunder med teknisk dokumentation. Det svenska specialfallet om varmgångsdetektorer hade uppdaterats i enlighet med vad som tidigare antagits i TSD Lok och Passagerarfordon.

Kommissionen förklarade vidare att man mottagit 20 synpunkter under den offentliga konsultationen. Flera av dessa upprepade tidigare framförda invändningar mot införandet av krav på låsanordningar för semitrailers, särskilt för befintlig vagnpark och med avseende på gränsvärdet 85 kN. Kommissionen framhöll att få nya argument tillförts debatten, och att det

saknades övertygande motiveringar för att ändra kraven. Vissa mindre justeringar hade dock gjorts, bland annat av övergångsbestämmelserna. För kraven som härstammar från RID hade övergångsdatumet justerats till 1 januari 2033 för att spegla RID:s tillämpningsdatum. För befintlig vagnpark hade övergångstiden förlängts från 12 till 18 månader.

Kommissionen betonade att det endast krävs ett test per kombination av godsvagnstyp och låsanordning för att uppfylla kravet på verifiering av uppåtriktad låskraft. Denna verifiering kan utföras av tillverkaren av godsvagnen, tillverkaren av låsanordningen eller den underhållsansvariga. Om vagnen uppfyller kravet kan den förses med en märkning ("grön prick"), vilket kan göras av den underhållsansvariga. Inget krav på anmält organ föreligger i denna process.

Om vagnen inte klarar testet finns olika alternativ, exempelvis att byta låsanordningen, använda vagnen för annan typ av transport, eller i sista hand modifiera vagnen. Kommissionen uppgav att tillgängliga uppgifter pekar på att 80–85 % av vagnparken redan uppfyller kravet. Man bedömde att mindre än 5 % av vagnarna kan påverkas av krav som innebär behov av åtgärder, och att reglerna därmed är proportionerliga och välgrundade.

Kommissionen menade att det föreslagna regelverket innebär ett viktigt steg mot ökad rättssäkerhet, förbättrat riskkontrollansvar för järnvägsföretag vid lastning och drift i extrema väderförhållanden, och undanröjande av behovet av nationella regler. Man hänvisade särskilt till det danska fallet på Stora Bältbron och uttryckte förhoppning om att en harmoniserad lösning nu kan uppnås.

Danmark tackade för presentationen och uttryckte starkt stöd för det föreslagna regelverket, som enligt Danmark skulle höja säkerhetsnivån och skapa en harmoniserad grund för hela det europeiska järnvägsnätet. Danmark meddelade att man, vid ett positivt beslut i kommittén, kommer att inleda avskaffandet av de nationella reglerna för passage över Stora Bältbron. Detta arbete skulle ske så snart som möjligt, men med beaktande av att en övergångsperiod på upp till 18 månader införs. Danmark förklarade att man under denna period kommer att hantera rättsliga frågor så smidigt som möjligt för att inte skapa hinder för godstrafiken. Sammanfattningsvis underströk Danmark att förslaget bygger på dialog och förståelse mellan

berörda aktörer och att man nu hoppas att återstående invändningar kan lösas inför en omröstning.

ERA fortsatte mötet med en kompletterande presentation om justeringar i det tekniska dokumentet. ERA förklarade att TSD WAG är en del av ett större paket som tagits fram inom arbetsgruppen för AMOC. Bland annat har ERA utarbetat ett tekniskt dokument eftersom standarder saknas för de nya kraven på anordningar för låsning av semitrailers. Det tekniska dokumentet har uppdaterats i linje med den senaste versionen av TSD WAG. ERA uppgav även att vissa ändringar gjorts i samråd med tillverkare av horisontella lastsystem och att hänsyn tagits till extrema positioner vid provning av låskraft. ERA underströk att dessa ändringar varit små och genomförts i enlighet med tidigare förfaranden.

Ordföranden tackade för presentationen och uppmanade medlemsstaterna att meddela om det fanns några kvarstående hinder inför omröstning.

En stor MS framförde då återstående invändningar från sin sida, rörande vagnar med det så kallade MODALOHR-systemet. De uppgav att det funnits goda diskussioner med kommissionen och att många av problemen hade lösts, särskilt vad gäller befintliga vagnar. Även om märkningen fortfarande kunde innebära en viss utmaning för företaget bakom systemet, hade företaget meddelat att detta kunde lösas. Däremot kvarstod ett större problem för framtida vagnar. Enligt MS innebär de nya kraven på dimensioner och låskraft att framtida beställningar av vagnar skulle behöva modifieras på ett sätt som inte är kompatibelt med det integrerade horisontella systemet. MS betonade att systemet är det huvudsakliga som används på sträckan Perpignan–Luxemburg, och att det finns omfattande planer för att utöka trafiken där. Företaget räknar med att 500–700 vagnar per år kommer att behövas, och MS ville inte utsätta verksamheten för merkostnader genom att tvinga fram ett nytt system, även om det skulle vara mer driftskompatibelt. MS framhöll att det befintliga systemet redan uppfyller höga säkerhetskrav – upp till 110 kN i vindlast – och att det därför inte handlar om ett säkerhetsproblem. Av denna anledning hade MS i sista stund framfört en begäran om specialfall. Det erkändes att denna begäran kommit sent, men den uppkom efter en mer djupgående analys under de senaste dagarna. MS meddelade avslutningsvis att de, trots att de ser värdet i en gemensam lösning på europeisk nivå, inte kunde godkänna texten i dess nuvarande form och därför avsåg att lägga ner sin röst.

En MS uttryckte uppskattning över att kraven från RID nu har införts i TSD WAG. Enligt bedömning från deras nationella säkerhetsmyndighet stärker dessa krav säkerheten, och därför kan MS stödja texten i sig. Samtidigt har de mottagit invändningar från sektorn om att det från teknisk synpunkt är omöjligt att bygga godsvagnar enligt de nya kraven, samt att ombyggnation är för kostsamt. Det finns heller inte någon tydlig samsyn inom sektorn kring dessa krav. Mot denna bakgrund meddelade de att de tyvärr måste avstå från att rösta.

En annan MS tackade för presentationen och konstaterade att de senaste ändringarna förbättrat förslaget. MS uppskattade även att tidsfristen förlängts, samt tackade DK för deras klargöranden om hur de kommer att harmonisera sina nationella regler med EU:s ramverk. MS lyfte dock en fråga om punkt 7.2.2.5(b), där tillverkaren ges möjlighet att utföra kontrollen och göra informationen tillgänglig för kunden. MS ansåg detta vara en bra lösning, men betonade att det måste göras tydligt att detta är ett alternativ till vad som anges i punkt (a), och att det därför ska stå "eller" mellan styckena – inte att båda ska gälla. MS påpekade även att detta förfarande bör betraktas som ett undantag, tillämpligt i lämpliga fall enligt resultaten från JNS och ERA:s arbete.

SE meddelade att vi kommer att avstå från att rösta och läste upp följande förklaring. Sverige välkomnar och stöder alla framsteg för att stärka järnvägssäkerheten, vilket är av avgörande betydelse. SE noterade att förslaget framstår som nödvändigt för att undanröja de danska nationella reglerna, vilka annars fortsätter att skapa hinder och utmaningar för intermodala transporter. Samtidigt, även om SE erkänner syftet att förbättra säkerheten och att åtgärda riskerna kopplade till starka sidvindar, är SE inte övertygade om att den föreslagna retroaktiva tillämpningen av vissa tekniska krav – särskilt gällande låskraft och märkning – är proportionerliga och tillräckligt motiverade. SE framhöll att den nyligen införda AMOC (Acceptable Means Of Compliance) samt det pågående arbetet inom JNS om sidvindar kan erbjuda mer lämpliga lösningar, inklusive infrastrukturåtgärder och en tydligare ansvarsfördelning mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. SE hade inga invändningar mot överföringen av krav från RID, inte heller mot kraven på gnistskydd, och välkomnade att det svenska specialfallet för varmgångsdetektorer nu har reducerats.

En MS uttryckte att de generellt är starka förespråkare av förbättrad säkerhet. Dock pekar uppgifter från den nationella sektorn på problem kopplade till de retroaktiva kraven, särskilt med avseende på hur stor del av vagnparken som påverkas. MS hänvisade till att det saknas tillräckligt entydiga slutsatser i det underlag som tagits fram inom ramen för JNS, särskilt vad gäller den andra arbetsgruppen, som fortfarande analyserar frågan utifrån ett förvaltarperspektiv. Det finns därför en oro att åtgärder antas nu, men kan komma att behöva ändras inom en snar framtid om slutsatserna i grupp 2 förändras. De påminde om att kommissionen tidigare lagt fram ett förslag om att upphäva de danska nationella reglerna. Detta motiverades då med att kraven redan täcks av den befintliga TSD OPE och särskilt punkt 4.2.2.1, som slår fast att det är järnvägsföretagets ansvar att hantera lastens säkerhet utifrån en riskanalys. Detta skulle enligt tidigare resonemang inte kräva rättsligt bindande tekniska krav. I det nya förslaget ser MS dock en förändring i metod – från en riskbaserad till en regelbaserad ansats – vilket MS menar är en riskabel väg att gå. Mot den bakgrunden aviserade MS att de avstår från att rösta.

En annan MS uttryckte uppskattning för det arbete som kommissionen, ERA och Danmark lagt ned, och såg positivt på flera av ändringarna i texten. MS menade att detta var ett steg i rätt riktning. Samtidigt framfördes oro från sektorn, särskilt när det gäller kraven för befintlig vagnpark, som uppfattas som ett allvarligt ingrepp i äganderätten. MS meddelade därför att de kommer att avstå från att rösta.

Kommissionen inledde med att kommentera frågan om MODALOHR-systemet. Enligt kommissionen rör det sig troligen om ett missförstånd. ERA har granskat systemet noggrant och kommit fram till att det, med undantag för märkningen, redan uppfyller kraven. Det finns redan inbyggd riskhantering för vindpåverkan, och kommissionen menade därför att inga ytterligare hinder bör föreligga, vare sig för redan godkända eller nya vagnar.

Vidare tackade kommissionen för synpunkten om att det i avsnitt 7.2.2.5b behöver förtydligas att det rör sig om ett "eller"-villkor snarare än "och". Det vill säga att kontrollen av låskraften kan utföras av antingen innehavaren, tillverkaren av låsanordningen, vagnstillverkaren eller underhållsansvarig, inte av alla dessa tillsammans. Detta kommer att ses över i texten.

När det gäller en annan MS:s invändning om den befintliga vagnparken återkom kommissionen till att uppgifterna i JNS indikerar att majoriteten redan uppfyller kraven, och att det endast är en mindre andel av flottan, uppskattningsvis under 5 %, som riskerar att påverkas. Att invänta slutsatserna från grupp 2 i JNS skulle enligt kommissionen innebära en ytterligare fördröjning på flera år. Kommissionen betonade därför behovet av att agera nu, särskilt då tidigare försök att upphäva de danska nationella reglerna misslyckats på grund av oro för säkerheten. Syftet med det nuvarande förslaget är att skapa en harmoniserad lösning och undvika nationella särregler. Även om det rör sig om en mer regelstyrd ansats, innebär inte det att det saknas en riskbaserad bakgrund – tvärtom har bristen på effektiv riskhantering från sektorns sida gjort det nödvändigt att införa gemensamma regler.

Samma MS återkom därefter med en följdfråga: Om detta blir det nya normala – att när brister i riskhanteringen upptäcks, går kommissionen in och skapar bindande krav i TSD – innebär det att vi kommer att se liknande initiativ även för andra typer av lastning eller i andra delar av järnvägssektorn? MS uttryckte oro för vad detta kan leda till på sikt.

Kommissionen svarade att detta inte bör bli en generell modell, och hänvisade till att det rör sig om ett säkerhetsärendet snarare än ett tekniskt. Det är inte kommissionens målsättning att normera varje brist i riskhantering, men i just detta fall såg man inga fungerande frivilliga lösningar från sektorn, varför det blev nödvändigt att agera.

Samma MS påpekade att det ändå skett förändringar i vissa länder, till exempel genom tillsynsinsatser i Sverige, som på kort tid gett förbättrade resultat. Det är därför inte helt korrekt att säga att inget gjorts från sektorns sida. De konstaterade avslutningsvis att det verkar som att den nya riktningen är att normera där riskhantering saknas.

Ordföranden kommenterade det tidigare inlägget från en MS och menade att det rörde sig om en intressant filosofisk diskussion, men att den kanske inte var helt relevant i detta sammanhang. Ordföranden betonade att den aktuella åtgärden är ett svar på en mycket specifik och exceptionell situation. Ordföranden instämde i den tidigare kommentaren från en annan MS, att detta inte ska uppfattas som ett prejudikat för framtida ombyggnadskrav av äldre rullande materiel inom EU. Det finns inga planer på att införa

retroaktiva krav på testning av befintliga vagnar generellt, utan det aktuella förslaget är begränsat till den specifika säkerhetsproblematik som identifierats.

En MS tackade kollegorna för att de uttryckt sina respektive mandat, och konstaterade att det finns ett tydligt och legitimt behov av att hantera säkerhetsriskerna. Med hänvisning till det franska inlägget uttrycktes oro för att missförstånd kring det tekniska innehållet i förslaget kan leda till oönskade konsekvenser. MS föreslog att en eventuell omröstning bör skjutas upp för att ge möjlighet att reda ut frågan, snarare än att riskera ett negativt utfall grundat på oklarheter kring tolkningen av kravtexten.

Ordföranden instämde i att situationen var olycklig och noterade att diskussionen med aktuell MS fortsatt pågår i konstruktiv anda. Enligt kommissionen är det fortfarande möjligt att problemet rör ett missförstånd, särskilt med tanke på att de tekniska kraven redan tycks vara uppfyllda av den aktuella tillverkaren. Ordföranden föreslog därför att man arbetar vidare med att lösa situationen under kvällen. Om detta inte lyckas, kommer läget att utvärderas på nytt följande morgon. Enligt ordföranden skulle en eventuell lösning endast kräva mycket små ändringar i texterna, snarare än någon större omskrivning. Ordföranden uppmanade kommittén att visa tålamod i frågan, och uttryckte förtroende för att berörd MS är beredda att samarbeta för att hitta en lösning inom kort.

Ordföranden noterade de deklarerade avståendena och det breda stödet från övriga kommittén, och föreslog därefter att gå vidare i agendan.

Vid avslutning av mötet på onsdagen informerade ordföranden avslutningsvis att utgången i ärendet TSD WAG till stor del kommer att bero på fortsatta samtal med MS kring MODALOHR-systemet. Målet är att snabbt kunna bekräfta att den berörda tillverkaren kan fortsätta sin verksamhet utan hinder. Om detta inte är möjligt, kommer man att utvärdera läget nästa morgon. Ordföranden betonade att inga större ändringar i texten förväntas, och mötet avslutades därefter.

Under torsdagen återkom ordförande till agendapunkten för att genomföra röstningen om förslaget.

Kommissionen redogjorde för de ändringar som införts i akten sedan föregående dag. Den viktigaste justeringen gällde punkt 7.2.2.5 där det nu

tydligt framgår att det handlar om ett "eller"-villkor ("or") mellan de olika aktörerna som kan genomföra kontrollen av låskraften – inte ett kumulativt krav. Detta hade efterfrågats av flera medlemsstater.

Vidare informerade kommissionen att det tekniska dokumentet om gnistfångare, som publicerades i december, nu språkligt förbättrats efter synpunkter från en medlemsstat. Alla förekomster av "must" hade ersatts med "shall". Den nya versionen kommer att publiceras inom kort.

När det gäller det tekniska dokumentet om bedömningen av överensstämmelse för låsanordningar till semitrailers hade synpunkter inkommit från tillverkaren av ett horisontellt lastsystem. Det konstaterades att den belastningskategori som använts i dokumentet inte var den mest lämpliga för denna typ av system. Därför beslutade ERA, i samråd med experter, att istället enbart hänvisa till den relevanta europeiska standarden (EN 12663-2), utan att duplicera krav i det tekniska dokumentet. Detta ligger i linje med kommissionens generella princip att inte införa parallella krav till existerande standarder. Eventuella förtydliganden kan i stället ske i en tillhörande tillämpningsvägledning. Kommissionen meddelade att övriga missförstånd i texten var utredda och lösta.

Ordföranden frågade därefter kommittén om akten kunde antas genom konsensus, eller om en omröstning krävdes.

En MS meddelade att deras instruktioner var tydliga och att man ville ha sin röst – en avstående röst – registrerad. Därför krävdes en formell omröstning.

Röstningen genomfördes där BE, IT, AT och SE avstod, övriga närvarande MS röstade för förslaget. SE påminde om sitt avstående och hänvisade åter till att SEs skriftliga not om avstående ska tas in i kommissionens anteckningar från mötet, MoM. Dock uppnåddes initialt inte det befolkningsbaserade kvalificerade flertalet (endast 64 % av EU:s befolkning uppnåddes, där kravet är 65 %). Ordföranden föreslog därför att omröstningen skulle pausas till dess att kontakt kunde tas med MS som ännu inte röstat, och att ärendet tillfälligt parkerades.

Kort därefter inkom ytterligare en MS med sitt godkännande, vilket innebar att både kraven på antal medlemsstater och befolkningsandel uppfylldes.

Ordföranden bekräftade att akten därmed var antagen av kommittén och att kommissionen nu går vidare med det formella antagandeförfarandet. Ett tack riktades till kommissionens ansvariga samt till ERA för deras arbete.

6.5 TSI CCS

6.5.1 Draft amendment of TSI CCS – presentation by the Commission^(D, P)

Dokument

- *Item 05.1 - CCS TSI amendment*



- *Item 05.1.1 - ST19EN01 - COMMISSION
IMPLEMENTING REGULATION CCS_TSI_clean*



- *Item 05.1.3 - ST19EN01 - COMMISSION
IMPLEMENTING REGULATION
CCS_TSI_ANNEX_1_TC*



- *Item 05.1.5 - ST19EN01 - COMMISSION
IMPLEMENTING REGULATION
CCS_TSI_ANNEX_2_TC*



Bakgrund

Statusuppdatering från kommissionen om arbetet med revidering av TSD Trafikstyrning och signalering (TSD CCS) utifrån saknade ”Subsets”.

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

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

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

omfattning av aktiviteter i punkt 7.4.1 i förhållande till driftsregler, samt redaktionella felaktigheter.

Handlingslinje

10 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Ordföranden informerade att detta var det tredje tillfället som frågan om revidering av TSD CCS diskuteras i kommittén och att avsikten var att fokusera på de delar som ännu inte behandlats i tidigare diskussioner. Det informerades även om det pågående offentliga samrådet ("public consultation") där sektorn kan lämna synpunkter fram till den 22 juli. Ordföranden uppmanade medlemsstaterna att också lämna eventuella kompletterande synpunkter inom ramen för kommitténs arbete senast samma datum.

Kommissionen inledde därefter presentationen med att ange vilka ändringar som redan diskuterats och vilka som nu återstår. Denna presentation fokuserade på de tekniska och redaktionella ändringar som ännu inte behandlats i tidigare möten, se presentation.

Kommissionen redogjorde först för justeringar i bilaga B och punkt 7.4 i TSD:n, särskilt om hur produktionsfasen ska tolkas i förhållande till designfasen för fordonstyper. Ett förslag från Spanien om klargörande av skrivningen har beaktats och omformulerats i samråd med ERA. Det framhölls också att en rad tekniska justeringar och klargöranden har gjorts, bland annat i fråga om RINF, systemversioner och övergångsregler för vissa funktioner.

Vidare presenterades en rad redaktionella ändringar samt uppdateringar av hänvisningar, t.ex. införandet av den senast godkända standarden för signalpunktstavlor och uppdateringar av Index 77 för spårvidd 1520 mm.

Kommissionen informerade om den mest omfattande förändringen som är förenklingen av artikel 2, kapitel 7, Tillägg A och datum i Tillägg B i syfte är att klargöra hur övergångsperioderna fungerar och säkerställa att både tekniska krav och godkännanderamverk för tidigare versioner kan tillämpas under dessa övergångsperioder.

En viktig fråga som lyftes gällde fortsatt tillgång till nationella klass B-system och användningen av så kallade "bi-standards" (kombinerade ETCS och klass B-system). Kommissionen föreslog att finansiering från EU-medel för lösningar baserade på "bi-standards" upphör från och med 2032. Nya krav införs även på rapportering från medlemsstater som fortsatt använder "bi-standards".

Andra ändringar inkluderar klargöranden kring undantag för växlingslok, komplettering av hänvisningar till ESC ("ETCS System Compatibility") och GSM-R i punkt 6.1.2.5, samt borttagning av redundanta meningar. Kommissionen tackade Italien för att ha konverterat en permanent specialfall till ett tillfälligt specialfall till 2040.

Irlands nationella regel om GSM-R har nu också konverterats till ett specialfall. För Tjeckien har en äldre radiosystemtyp (SRV) nu lagts till i listan över erkända klass B-system, då det bekräftats att även sekundära linjer omfattas av driftskompatibilitetsdirektivet.

Kommissionen informerade vidare om att en uppdatering av Index 77, med indata från Baltikum, publiceras inom kort. Slutligen påpekades att ytterligare behov av ändringar identifierats av industrin, bland annat rörande översättningar i Appendix E (för DMI-texter) och hantering av "supervised manoeuvres" i systemversion 2.3. Dessa kommer inte att inkluderas i denna ändring utan tas upp separat vid senare tillfälle.

Kommissionen klargjorde att denna ändringsomgång ska läggas fram för omröstning i RISC i november 2025, med förväntad antagandeprocess under vintern.

En MS lyfte tre punkter som inkommit från nationella experter. Den första punkten gällde punkt 7.2.4.2 i TSD CCS, med avseende på befintlig infrastruktur med ERTMS som har godkänts enligt en tidigare version av TSD. Om ändringar nu skulle krävas måste ett gap-analysförfarande tillämpas, men det är oklart vilket regelverk som gäller. Infrastrukturförvaltaren upplever detta som förenat med betydande risker. Det föreslogs därför att sådana fall borde definieras som specialfall och att godkännandansvaret bör ligga på infrastrukturförvaltaren.

Den andra punkten avsåg felkorrigeringar enligt punkt 7.2.10.3.1. Enligt nuvarande regler kan uppgifter om felkorrigeringar inte föras in i det

europiska infrastrukturregistret (RINF) förrän infrastrukturen har tagits i bruk. Detta skapar problem i utbyggnaden av ERTMS, då det innebär att järnvägsföretag inte får tillgång till nödvändig information i tid för att kunna förbereda sin verksamhet. Orsaken är att det kompatibilitetsintyg som krävs för uppdatering av RINF endast omfattar existerande infrastruktur.

Den tredje punkten gällde presentationens sida 47, med ändringsförslag 0682 om övergångsregler för partiell uppfyllnad. Det påpekades att första kolumnen anger att partiell uppfyllnad inte längre tillåts från och med nu, vilket kan orsaka problem för vissa nationella projekt som är planerade att inledas inom det kommande året.

En annan medlemsstat tackade för presentationen och uttryckte uppskattning för förtydligandet kring när 20-årsgränsen börjar gälla för växlingslok. Däremot uttrycktes kritik mot hanteringen av det offentliga samrådet, det ansågs märkligt att samrådet öppnats utan att medlemsstaterna informerats, särskilt då texten justerats efter att samrådet öppnades. Det föreslogs att samrådet borde ha inletts först efter kommittédiskussionen, men det bekräftades att man trots detta kommer att inkomma med synpunkter inom ramen för samrådet.

Vidare uttrycktes oro för ändringsförslag 0643 (sida 9 i presentationen). Enligt deras experter innebär förslaget mer än bara ett tillägg – det inför nya krav, vilket potentiellt kan påverka referenser i pågående produktion. Det efterfrågades ett förtydligande från kommissionen om detta stämmer, och om det innebär att någon omarbetning av redan påbörjade processer krävs.

Samma medlemsstat tog även upp frågan om finansiering av ”bi-standards” och hänvisande till presentationens sida 25. Det uttrycktes uppskattning för att det tidigare förslaget dragits tillbaka, men den nya tidsgränsen för när EU-finansiering upphör (2032) ansågs fortfarande vara för tidigt. Det föreslogs i stället att 2040 används, för att harmonisera med den övergripande tidsplanen för införande av ERTMS. Det betonades att operatörer måste kunna fortsätta bedriva trafik med befintlig teknik tills omställningen är genomförd.

Slutligen kommenterades datumet i punkt 7.2.6 i bilagan. Enligt förslaget ska medlemsstater rapportera senast 1 oktober 2025, men eftersom TSD:n ännu inte röstats igenom föreslogs att detta datum skjuts fram till 1 oktober 2026, så att tidslinjen speglar den faktiska processen.

En MS uttryckte sitt stöd för det föreslagna ändringsförslaget till punkt 7.4.1 i bilagan till TSD:n och tackade för att den sista meningen i texten tagits bort. Det nämndes också att det tidigare fanns farhågor kring hänvisningen till index 13 och subset 40 i fråga om projekteringsregler, men efter en ny analys konstaterades att det är bättre att utelämna denna hänvisning och i stället enbart referera till TSD:n. Den föreslagna ändringen stöddes därför.

En annan MS tackade för arbetet som utförts av kommissionen och andra kollegor och instämde i att ändringen i punkt 7.4.1 var ett positivt steg. Däremot uttrycktes oro över att flytta nationella tekniska regler till specialfall. Det påpekades att detta kan leda till att kontrollansvaret flyttas från ett nationellt bedömningsorgan (DeBo) till ett anmält organ (NoBo), som i princip kan komma från vilken annan medlemsstat som helst och sakna insikt i bakgrunden till den nationella regeln. Det hänvisades till att ERA presenterat förslag på lösningar i ett tidigare nätverksmöte, men att dessa ännu inte avspeglats i det aktuella förslaget.

En MS konstaterade att ändringsförslaget är ett steg i rätt riktning, men lyfte två tekniska frågor som ansågs viktiga för utvecklingen av ERTMS. Den första gällde situationer där tågets position inte är tillräckligt noggrant känd av systemet vid avgång. Det noterades att det i sådana fall krävs att ansvarig personal är involverad för att hantera uppstart på ett säkert sätt, men att detta i ett framtida fullt ERTMS-baserat nät skulle kunna innebära en kraftigt ökad arbetsbörda och en potentiell säkerhetsrisk. Den andra frågan rörde hantering av fordon med olika systemversioner ombord, och behovet av att dessa kan kommunicera korrekt och på ett kompatibelt sätt trots tekniska skillnader. Det meddelades att förslagen på dessa punkter skulle skickas in skriftligen.

Kommissionen förtydligade att enligt den föreslagna lydelsen anges det att om designfasen startar efter att ändringsakten från 2025 trätt i kraft, tillåts inte längre undantag från obligatoriska funktioner utöver de som anges i bilaga G. Det tidigare regelverket gav två års övergång, och de nuvarande formuleringarna medger i praktiken samma tidsfrist från september 2023. Därmed försämras inte förutsättningarna jämfört med 2023 års version. För projekt som startar efter att denna ändring trätt i kraft, och som ändå önskar tillämpa delvis uppfyllelse, återstår endast möjligheten att ansöka om undantag från tillämpning av TSD.

ERA besvarade därefter frågan rörande äldre infrastruktur med befintlig ERTMS-utrustning. Det påpekades att bilaga B enbart beskriver skillnaderna från 2016 års version av TSD CCS till 2023 års version. Det innebär att om en infrastruktur godkänns under en ännu äldre TSD, måste en särskild analys göras för att identifiera vilka krav som tillkommit. Bilaga B är inte avsedd att ersätta en sådan analys för tidigare versioner. Denna princip gäller redan idag. Syftet är att från och med nu tydligare beskriva förändringar i varje ny TSD-version för att förenkla framtida tillämpning.

På den andra frågan om felkorrigeringar och inmatning i RINF för infrastruktur som ännu inte tagits i bruk, svarade ERA att det enligt information från de ansvariga för RINF-förvaltningen kommer att vara möjligt att lägga in denna information i nästa version av RINF, som förväntas tas i drift under den innevarande månaden. Detta är alltså mer en fråga om RINF-systemets funktionalitet än om TSD CCS i sig.

Kommissionen återkom också till en annan medlemsstats fråga och bekräftade att inga nya krav införts i texten – ändringarna tydliggör en redan gällande struktur där produktionsfasen kan fortsätta i ytterligare två år efter att designfasen har slutförts, under förutsättning att den inleddes före det nya regelverkets ikraftträdande.

Vad gäller datumet för att fasa ut EU-finansiering till ”bi-standards” angavs att det föreslagna datumet 2032 bygger på ett balanserat förhållande mellan teknisk utveckling och driftskompatibilitetsmål. Förslaget att senarelägga detta till 2040 togs emot för fortsatt bilateral diskussion.

Slutligen konstaterade kommissionen att det föreslagna datumet 1 oktober 2025 för rapportering av medlemsstaternas åtgärder kan behöva justeras, givet att en omröstning om ändringsakten förväntas först i november. Ett nytt datum runt sommaren 2026 förefaller mer rimligt, beroende på när rättsakten formellt träder i kraft.

Ordföranden bemötte den kritik som framförts om tidpunkten för lansering av den offentliga konsultationen. Ordföranden betonade att det är omöjligt att vänta med att starta en sådan konsultation tills hela diskussionen i RISC är avslutad, särskilt i ärenden som behandlas vid flera möten. Om man skulle tillämpa ett sådant arbetssätt skulle det i praktiken bli omöjligt att anta några rättsakter. Samtidigt bekräftade ordföranden att kommissionen framöver

gärna informerar kommitténs medlemmar om när konsultationer öppnas, så att alla är medvetna om processen.

Gällande kommentaren om risker med att nationella regler flyttas över till specialfall betonades att det är varje medlemsstats eget beslut om de vill genomföra en sådan omvandling – det är inte ett krav i TSD CCS, endast en möjlighet. Kommissionen lyfte fram att Irland tagit initiativ till detta och att det i vissa fall kan vara fördelaktigt. Genom att flytta nationella regler till specialfall kan granskningen ske av NoBo i stället för av en DeBo, vilket kan bidra till att avlasta överbelastade myndigheter och undvika förseningar i projekt. Kommissionen framhöll att detta ses som en positiv utveckling och tackade Irland för samarbetet. Oron noteras dock, och kommissionen hänvisade till det fortsatta arbetet inom ERTMS-nätverket för nationella säkerhetsmyndigheter (ERTMS NSA Network) där denna fråga kan diskuteras vidare.

En MS önskade ett förtydligande från kommissionen kring tidsramarna, gäller samma deadline för att lämna synpunkter som för den offentliga konsultationen?

Ordföranden svarade att medlemsstaterna inte förväntas delta i den offentliga konsultationen via "Have Your Say", eftersom den är avsedd för externa intressenter. Däremot uppmanades MS i början av diskussionen att skicka in eventuella kommentarer senast den 22 juli, vilket alltså är samma slutdatum som för konsultationen. Kommentarer ska skickas separat som en del av RISC-processen.

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

Dokument

- *Item 05.2 - ERTMS latest developments*



Bakgrund

Statusuppdatering från kommissionen om ERTMS bl.a. MS anmälan av genomförandeplaner, arbetet med specifikationer för FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) samt fortsatt diskussion kring möjligheterna att använda FRMCS tillsammans med befintlig ETCS Baseline 3-utrustning.

Handlingslinje

11 SE kan notera informationen.

Vad hände

Ordföranden introducerade agendapunkten, först en uppdatering om nationella genomförandeplaner för ERTMS, följt av frågor kring FRMCS-specifikationer och förberedelserna inför dess införande, se presentation.

Kommissionen redogjorde för att per den 18 juni hade alla medlemsstater utom tre lämnat in sina nationella ERTMS-genomförandeplaner. Bulgarien och Grekland förväntades inkomma under hösten efter att deras nationella masterplaner färdigställts. Rumänien hade ännu inte lämnat återkoppling.

Det konstaterades att cirka 57 % av utbyggnaden på det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) var planerad till 2030, medan ytterligare 16 % riskerade att färdigställas efter deadline. Cirka en fjärdedel av nätet saknade fortfarande tydlig planering. Uppskattningsvis 11 000 km nya linjer väntades tillkomma till 2030. Kommissionen betonade vikten av att avveckla klass B-system för att undvika parallella driftskostnader, vilket förutsatte framsteg i utrustning av fordon med ERTMS ombord.

I fråga om nivå 2-baserad ERTMS noterades att flera medlemsstater ännu inte planerat för övergång från nivå 1. Tre medlemsstater saknade helt planer på radio-baserad ERTMS, vilket särskilt ifrågasattes. Det lyftes också att industrins kapacitet att leverera behöver tredubblas till 2030 för att möta efterfrågan. För ombordutrustning behövde kapaciteten åtminstone fördubblas för att nå målet om 25 000 utrustade fordon.

När det gäller andra aspekter som tågdetektering, automatiserad tågdrift (ATO) och FRMCS noterade kommissionen brist på uppdateringar från flera medlemsstater, trots att ERA avsåg publicera en rapport om tågdetektering 2027. FRMCS-förberedelser ligger i dagsläget efter plan. Endast tolv medlemsstater har angivit FRMCS i sina genomförandeplaner, vilket var färre än i tidigare rapporter.

Kommissionen angav att ingen samlad EU-analys av planerna skulle publiceras separat, utan inkluderas i ERTMS-samordnarens arbetsprogram. Därefter gavs en genomgång av status för FRMCS-specifikationerna. UIC:s tekniska specifikationer (version 2) hade publicerats som ERA:s tekniska

utlåtande i december 2024, med kompletteringar i maj 2025. Version 3 väntades vara färdig i september 2027, efter att testprojektet MORANE 2 avslutats.

ERA ska därefter påbörja sin analys i slutet av 2027 och överlämna ett underlag till kommissionen i början av 2028. Kommissionen förtydligade att denna tidsplan endast kunde hållas om specifikationerna höll tillräckligt hög kvalitet, varför bred intressentmedverkan eftersträvades. En särskild arbetsgrupp har etablerats inom Europe's Rail Joint Undertaking för att stärka styrningen, följa utvecklingen och samordna olika scenarier.

Kommissionen beskrev därefter problematiken med kompatibilitet mellan FRMCS och ETC ombordutrustning enligt Baseline 3. Enligt nuvarande regelverk krävs uppgradering till systemversion 3.0 (Baseline 4). Ett alternativ med en "lättare uppgradering" undersöktes, med möjlighet till enbart mjukvaruändring. Kommissionen väntade svar från leverantörer inom kort kring möjligheten till kostnadsbesparingar, samt förde parallella diskussioner med infrastrukturförvaltare om att skjuta upp införandet av nya funktioner.

Vidare lyftes behovet av att förbereda FRMCS-utbyggnaden parallellt med att specifikationerna färdigställs. Tre arbetsgrupper inom Europe's Rail behandlar teknikfrågor, rättsliga och ekonomiska frågor samt risk- och migreringsscenarier. Ett frågeformulär har skickats ut till järnvägssektorn för att samla information inför den fortsatta planeringen. Kommissionen uppmanade medlemsstaterna att stödja sina aktörer i att lämna in svar.

En MS ställde frågor om huruvida det var rimligt att uppgradera 40 000 fordon till FRMCS inom fem år, då nuvarande kapacitet för ERTMS-uppgradering låg på cirka 600 fordon per år.

En annan MS uttryckte oro för förseningarna i framtagandet av specifikationerna för FRMCS. Det konstaterades att flera tidsfrister förskjutits till 2028, vilket skapar problem, särskilt med tanke på planerade ombyggnationer. Situationen innebär att man för närvarande varken kan installera FRMCS eller ett alternativt system, vilket beskrevs som ett "vakuum". De efterfrågade om kommissionen har tagit denna problematik i beaktande och om förseningen av specifikationerna även kommer att medföra att tidsfristen för införande förskjuts.

Kommissionen betonade att frågan om hur ombyggnad av fordon kan ske i tillräckligt hög takt är avgörande för att kunna genomföra den nödvändiga moderniseringen av tåg och lok på ett effektivt sätt. En förutsättning är att specifikationerna för FRMCS är klara – utan dessa kan inga produkter utvecklas, och därmed kan inte heller någon egentlig utrullning påbörjas. Inom ramen för arbetsgruppen för implementering analyseras därför flera aspekter parallellt.

Det handlar inte bara om själva godkännandeprocessen, utan även om att identifiera lämpliga migreringsscenarier och hur dessa kan optimeras. Det pågår även en analys av samordningen mellan olika uppgraderingsprogram, såsom samtidig utrullning av ETCS och FRMCS, samt i förekommande fall även DAC och ATO – om medlemsstaterna väljer att införa dessa system.

Kommissionen påpekade att en ombyggnad för ETCS ofta innebär stora tekniska utmaningar. Många äldre fordon saknar teknisk dokumentation över fordonet, vilket gör det nödvändigt att genomföra tester och omvänd ingenjörskonst/reverse engineering, dvs att man analyserar ett befintligt fordon/produkt för att förstå dess uppbyggnad och funktion, i syfte att skapa en förståelse för vilka krav som ställts för att fordonet ska ha erhållit sina föreliggande egenskaper. För FRMCS är utgångspunkten något bättre. Det är ett nyare system och dokumentationen kring befintlig radioutrustning är generellt sett mer systematiskt hanterad. I vissa fall är de nuvarande radiomodulerna redan förberedda för att kunna ta emot ett FRMCS-modem. Det är dock fortfarande nödvändigt att installera antenner och justera ETCS-komponenter. Det är alltså inte en helt okomplicerad process, men vissa steg har redan vidtagits för att minska arbetsbördan.

Kommissionen uttryckte tilltro till att det på sikt är möjligt att öka ombyggnadstakten betydligt jämfört med de cirka 600 fordon per år som gäller för ETCS i dag. Vad den framtida "marschtakten" blir är dock ännu för tidigt att säga, det är upp till implementeringsgruppen att ta fram ett tekniskt underlag som kan ligga till grund för vidare beslut. Att klara målet på fem år är orealistiskt, men allt bör göras för att påskynda processen.

Infrastrukturförvaltare har också uppmanats att ta hänsyn till denna utveckling i sina kontrakt gällande GSM-R. De måste säkerställa att GSM-R fungerar under tillräckligt lång tid för att migrationen till FRMCS ska kunna ske smidigt.

Kommissionen förtydligade också svaret på frågan om vad som gäller vid val mellan GSM-R och FRMCS för nyinstallation. Så länge specifikationerna för FRMCS inte är tillgängliga, finns det i dagsläget endast ett rättsligt giltigt alternativ - att installera GSM-R. Medlemsstater har därför uppmuntrats att ställa krav i upphandlingen på så kallade dubbelradioanalyser – alltså analyser som inkluderar både GSM-R och FRMCS. Syftet är att framtidssäkra installationen, exempelvis genom att placera master, dra kablage och bygga infrastruktur på ett sätt som gör det lättare och billigare att införa FRMCS i ett senare skede.

Avslutningsvis påpekade kommissionen att ett första rekommendationsdokument från ERA kan väntas i slutet av 2027 eller början av 2028 – om allt går enligt plan. För att införa regler i TSD CCS behöver man därefter lägga till ytterligare tid för behandling i RISC och formellt antagande av kommissionen.

Samma MS uttryckte oro över konsekvenserna av den försening som uppstått i framtagandet av specifikationerna för FRMCS. Det ställdes en direkt fråga om huruvida även själva implementeringen och utrullningen av systemet kommer att tillåtas bli försenad, givet att TSD CCS nu förväntas komma ett år senare än planerat.

Kommissionen svarade att det inte finns någon bindande tidsfrist för när FRMCS måste vara infört. Istället beror tidpunkten för utrullning på infrastrukturförvaltarens möjligheter att fortsätta underhålla GSM-R. Så länge det finns tillgång till underhållstjänster och reservdelar kan GSM-R bibehållas. Det är därför marknaden som i praktiken avgör när ett byte till FRMCS blir nödvändigt.

Kommissionen klargjorde samtidigt att frågan om TEN-T-deadlines – särskilt den för införande av ERTMS nivå 2 på stomnätsträckor till 2030 – faller under ansvar för ERTMS-samordnaren. Eventuella frågor om att skjuta upp denna deadline måste diskuteras med samordnarna, inte med kommissionen direkt.

Samma MS påpekade därefter att de står inför en konkret situation där en omfattande ombyggnad av nätet pågår, och denna har planerats utifrån att FRMCS skulle vara tillgängligt. Projektet låg redan på gränsen tidsmässigt, men nu innebär förseningen att GSM-R inte kommer att kunna uppfylla de kapacitetskrav som finns – även om en leverantör för GSM-R skulle kunna

upphandlas. Den uppkomna förseningen infaller således vid ett särskilt känsligt läge i projektet.

Kommissionen svarade att det i nuläget inte finns någon omedelbar lösning, men att frågan bör diskuteras vidare bilateralt tillsammans med ERA.

En ytterligare MS anslöt till oron med anledning av förseningarna i framtagandet av specifikationerna för FRMCS, särskilt kopplat till Rail Baltica-projektet. Det noterades att FRMCS redan har angivits som radiosystem i projektet, och att upphandlingsförfaranden för ett gemensamt CCS-system för de tre baltiska länderna pågår. Samtidigt pågår diskussioner om optimering till följd av ekonomiska begränsningar. Det konstaterades att en försening av FRMCS skulle kunna leda till betydande problem för genomförandet av Rail Baltica, särskilt eftersom det inte finns någon tillgänglig lösning för att använda GSM-R som alternativ. De instämde i de farhågor som framförts av tidigare talare och betonade allvaret i situationen.

En MS frågade om det planerades några förenklingar i godkännandeprocessen för att underlätta migreringen till FRMCS.

Kommissionen förklarade att arbetet med att förenkla processen för godkännande och minska antalet fordonstyper som måste klassificeras som "first of class" redan är en del av kommissionens TSD-uppdrag. ERA har inlett nödvändiga arbetsgrupper för detta, och vissa delar av processen har redan tagits fram i samband med digital automatkoppel (DAC). En nyckelfaktor för att snabba upp processen är att järnvägsföretag och medlemsstater lyckas samla olika fordonstyper i grupper med likvärdiga ERTMS-gränssnitt, så att antalet unika fordonstyper minskar.

Detta minskar behovet av separata prototyper, minimerar avbrott i driften och gör det möjligt att fördela utvecklingskostnader över fler fordon. Enligt kommissionen är detta också en av huvudrekommendationerna i ERTMS-koordinators arbetsplan och i den redan publicerade rapporten om kostnadsdrivare för ombordsystem inom ERTMS. De tillade att ERA är involverat i arbetet med att minska testbördan för ERTMS och att regelbunden återrapporering kommer att ske om detta.

ERAs direktör Oana Gherghinescu tog till orda för att understryka tre centrala punkter kring FRMCS och retrofitting.

1. Tidslinjen för FRMCS-specifikationer är extremt sårbar. ERA bygger i nuläget hela planeringen på antagandet att allt går enligt plan och att en stabil specifikationsuppsättning finns tillgänglig senast 2028. Men detta är inte garanterat. Hon betonade vikten av att hela sektorn – inklusive denna kommitté – följer utvecklingen noga, eftersom varje försening riskerar att leda till onödiga investeringar i GSM-R (som är på väg att bli föråldrat) eller till stillestånd i infrastrukturprojekt, likt situationen som beskrivits av MS där FRMCS-specifikationer ännu inte finns tillgängliga.
2. Godkännandeprocessen måste effektiviseras. För att klara av en massiv retrofitting av fordon med FRMCS krävs att ERA:s godkännandeprocess blir snabb och smidig. Oana betonade att detta endast är möjligt om medlemsstaterna och infrastrukturförvaltare enas om gemensamma lösningar. Om olika infrastrukturförvaltare kräver olika saker – som indikerats i presentationen från kommissionen – riskerar nationella regler att återinföras i praktiken, vilket försvårar och fördröjer tillståndprocessen.
3. Tillverkningsindustrins kapacitet måste säkras. Hon lyfte behovet av att ge leverantörsindustrin långsiktiga och tillförlitliga prognoser. När väl specifikationerna och tillståndprocessen är på plats, är nästa steg att säkerställa att industrin har resurser och produktionskapacitet för att möta efterfrågan i det tempo som krävs. Detta är inte något som ERA eller kommittén styr över direkt, men något alla aktörer bör vara medvetna om.

Ordföranden avslutade diskussionen om FRMCS med att understryka allvaret i situationen. Han betonade att detta är en särskilt komplex fråga som kräver samarbete från samtliga aktörer – kommissionen, ERA, medlemsstaterna och sektorn. Han framhöll att även denna kommitté bär ett ansvar för att processen fortlöper skyndsamt. Med en tydlig anspelning på de långdragna diskussionerna om TSD Telematik konstaterade han att om arbetstempot blir lika långsamt för FRMCS, riskerar standarden att vara på plats först år 2050. Därför, betonade han, är det avgörande att alla arbetar snabbt och målmedvetet med hög prioritet för att få TSD:n antagen i tid.

6.6 EC request to ERA on the revision of TSIs: state of play – presentation by the Agency(P)

Dokument

- *Item 06 - EC request to ERA on the revision of TSIs - state of play*



Bakgrund

Statusrapportering från ERA om arbetet utifrån mandatet för att revidera TSD ("EC Request").

TSD-mandatet är flerårigt och innehåller ett åttiototal utvecklingsområden bl.a. utifrån politiska prioriteringar, framtida utvecklingsområden, befintliga ändringsbegäran (CR) i ClearQuest, kvarvarande delar från föregående mandat (t.ex. DAC och FRMCS, önskemål från sektorn och NSA, harmonisering av befintliga nationella regler), stängning av öppna punkter och input från Europe's Rail "Standardisation and TSI Input Plan" (STIP).

I samband med att mandatet överlämnades till ERA i augusti 2024 gavs ERA i uppdrag ta fram en arbetsplan för att uppfylla de begärda leveranstiderna för rekommendationerna och att återrapportering till RISC-kommittén ska ske vid junimötet.

Handlingslinje

- 12 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA började med att presentera upplägget för presentationen, som var uppdelad i fyra delar: en introduktion, en beskrivning av organisationen för det pågående arbetet, en översikt över planerade ämnen inför rekommendationen 2026 samt viss information om aktiviteter inför 2028, se presentation.

Som bakgrund informerades att ERA mottog uppdraget från kommissionen den 21 augusti 2024. Uppdraget, som tidigare diskuterats grundligt både i kommittén och med sektorn, omfattar ett flerårigt arbete med rekommendationer för 2026 och 2028. Cirka 80 olika ämnen behandlas, grupperade i fyra huvudkategorier:

- Fullbordande av det gemensamma europeiska järnvägsområdet,
- Optimering av reglering,
- Införande av innovationer,
- Kompletterande studier.

ERA ska enligt uppdraget årligen rapportera till RISC, vilket denna presentation syftade till. Tidslinjen visade att processen fortfarande befann sig i ett tidigt skede, men att mycket arbete redan pågår.

ERA har byggt upp en arbetsstruktur med ett begränsat antal arbetsgrupper, utifrån erfarenheterna från föregående översynsperiod 2020–2022. En nyckelprincip är att varje arbetsgrupp ser all text innan den lämnas som rekommendation – ingen text går vidare utan behandling i arbetsgrupp.

För att samordna arbetet internt används så kallade ”core team” och det nyinrättade ”tiger team”, som även utgör gränssnitt mot externa aktörer. Tiger team fungerar bl.a. som gränssnitt gentemot systemspelaren inom Europe’s Rail. I detta samarbete analyserar ERA förslag på standardisering och bidrag till TSD-revisioner, samt granskar de så kallade ”pre-assessments” som systemspelaren inleder processen med.

ERA arbetar även med en ny arbetsform som möjliggör mer flexibla, tematiska arbetsgrupper. Vissa av dessa grupper består av en mindre sammansättning experter som arbetar fokuserat under ett fåtal möten, exempelvis den grupp som arbetade med frågor om spårviddsomställare.

Alla arbetsgrupper och arbetsflöden följer ERA:s CCM-process, vilket inkluderar spårning av alla ändringar genom verktyget ClearQuest. Prioritet ges alltid åt ändringsförslag som kommer från kommissionens uppdrag.

ERA har även formella gränssnitt med standardiseringsorganisationerna CEN och CENELEC, där ERA exempelvis deltar i relevanta arbetsgrupper och säkerställer att standarder och TSD:er är i linje med varandra.

Slutligen visades en översikt över samtliga arbetsgrupper, deras ansvarsfördelning och kontaktpersoner. ERA informerade att denna struktur uppdateras löpande, och kommer att justeras årligen.

Därefter övergick presentationen till en sammanställning av samtliga ämnen som planeras för rekommendationen 2026. Statusen för varje ämne markerades med en färgkod:

- Grön = arbetet fortskrider enligt plan och förväntas kunna ingå i rekommendation 2026.
- Orange = arbetet fortskrider men med identifierade risker.
- Röd = ämnet förväntas inte kunna ingå i rekommendation 2026.

Flera exempel på gröna ämnen togs upp först, bl.a. konsolidering av regler för ESC/RSC, regler för lastsäkerhet (inklusive AMOC), regler kring vila efter olycka, s.k. ”back to work arrangements”.

En annan företrädare för ERA fortsatte presentationen med fokus på digitaliseringsrelaterade teman. Det första området gällde offentlig tillgänglighet av data om tillgänglighet på stationer. Detta arbete sker inom ramen för det nya systemet ERSAD, där tester skulle inledas nästkommande måndag. Systemet väntade på säkerhetsgranskning (penetrationstest) via Certio, och vissa medlemsstater hade redan tillhandahållit produktionsliknande data för teständamål.

Nästa punkt rörde integrationen av ERA:s register i en gemensam plattform kallad Registers Plus (Reg+), som ska tas i drift mot slutet av 2025. Plattformen kommer att bygga på semantisk teknologi med ett så kallat kunskapsgrafbaserat system. Den nya tekniska lösningen ska inkludera förbättrat användargränssnitt samt möjliggöra maskin-till-maskin-kommunikation via API:er.

Följande register ingår i den initiala omställningen: ERATV, ERADIS, EVR, OCR och VKM. Ontologier för de tre förstnämnda har redan utvecklats, och arbete pågår för att mappa data mellan nuvarande och framtida system. För OCR och VKM är ontologin färdig och publicerad, medan datamappningen skulle slutföras inom kort. Övriga register planeras att successivt inkluderas i programmet från och med 2026.

Därefter presenterades information om digital infrastrukturdata. ERA har publicerat vägledningen för RINF i mars, och nyligen hölls ett arbetsgruppsmöte med återkoppling från sektorn. Den nya versionen av RINF kommer att lanseras i juli. Denna uppdatering innehåller bland annat

uppgifter om giltighetsdatum och tillämpningstidpunkter för parametrar, vilket gör det möjligt att temporärt registrera begränsningar i infrastrukturvärden, samt planerade framtida förändringar.

Systemet ska även tillåta mer detaljerade mikrobefskrivningar av infrastrukturdata än vad som krävs enligt gällande TSD:er. Det kommer att finnas möjlighet till anpassad rapportering och sökning via öppna API:er, vilket alltså möjliggör maskin-till-maskin-kommunikation även i dataförsörjningen. ERA avslutade denna del med att nämna att fortsatt utveckling kommer inkludera fler fallstudier för att visa hur den digitala infrastrukturen kan användas praktiskt.

ERA fortsatte presentationen med en översikt av de ytterligare studier som ingår i uppdraget kopplat till revideringen av TSD:er. Totalt sju studier har efterfrågats, varav tre valts ut för att slutföras under 2025.

Den första studien handlar om harmonisering av elektrifieringssystem i Europa. Syftet är att analysera om ökad harmonisering är möjlig och önskvärd. Studien omfattar en kartläggning av all infrastruktur och alla dragfordon, samt intervjuer med infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och tillverkare. Ett utkast förväntas vara klart i oktober 2025 och slutrapporten ska levereras i december.

Den andra studien behandlar energimätning. En omfattande enkätundersökning har redan genomförts, och preliminära resultat presenterades vid ERESS Forum i juni. Fler intervjuer är planerade de kommande veckorna, och även om rapporten kan bli något försenad, planeras färdigställande innan årets slut. ERA passade också på att efterlysa fler svar från MS på den kompletterande enkäten.

Den tredje studien handlar om klimatanpassning. ERA tackade för det goda deltagandet från infrastrukturförvaltare och nationella säkerhetsmyndigheter. Preliminära resultat har redan presenterats på en särskild konferens i Warszawa. Ett utkast till rapport planeras vara klart i september, och en workshop med berörda aktörer kommer att hållas i november. Slutrapporten väntas i december.

För 2026 planeras ytterligare två studier: en om cirkulär ekonomi och en om modularitet. De två återstående studierna inom uppdraget ska genomföras under 2027–2028.

ERA gick därefter vidare till frågan om tågdetekteringssystem. Enligt artikel 13 i TSD CCS ska nationella regler överföras till specialfall. Arbetet inleddes 2023 och ERA har nu en komplett översikt över icke-kompatibla tågdetekteringssystem i 25 medlemsstater. De flesta länder har även lämnat in så kallade B1-dokument med tekniska specifikationer, men vissa medlemsstater återstår. ERA är i kontakt med dessa och förväntar sig fler underlag inom kort. Först därefter kan processen med att omvandla regler till specialfall återupptas.

Avslutningsvis presenterade ERA status för tre tvärgående områden:

- Cybersäkerhet: ERA arbetar tillsammans med systemspelaren för att analysera hur tillgängliga verktyg kan omvandlas till krav i TSD:erna. En mer strategisk och samordnad ansats krävs för att utveckla krav som kan tillämpas inom flera TSD:er. Nästa steg är att uppdatera de inledande bedömningarna och arbeta vidare med en gemensam väg framåt.
- Digitalisering av förarkommunikation: Ett konceptdokument är under framtagande och väntas vara klart till mitten av juli. Ett antal parallella initiativ pågår redan inom området, och ERA gör en intern analys av vilka inslag som kan återanvändas.
- Kapacitetsstyrning och trafikinformation: För digital kapacitetsstyrning är utvecklingen beroende av godkännandet av den nya kapacitetsförordningen. Vad gäller TSD Telematik konstaterade ERA att detta redan är ett välbekant ämne för kommittén, och att vidare uppdatering inte behövdes just nu.

ERA fortsatte presentationen med att redogöra för status i arbetet med digitala automatkoppel (DAC). Det handlar om ett mycket ambitiöst projekt där stora delar av Europas vagnpark, inklusive lok och godsvagnar, ska eftermonteras med DAC-enheter. Dessa enheter ska kombinera mekanisk koppling med elektriska och kommunikationsmässiga funktioner.

ERA:s uppgift är att ge vägledning för nya godkännandeförfaranden i samband med eftermontering. Inledningsvis omfattar projektet 100 så kallade pionjärtåg som ska testas. Målet är att ta fram ett vägledningsdokument inom ramen för praktiska arrangemang för fordonsgodkännande (PA VA). Det kommer inte att ske några ändringar i TSD:erna – godkännande kommer att baseras på gällande regler.

ERA förklarade att det vägledande dokumentet kommer att innehålla stöd kring kravfångst, särskilt med avseende på tillämpliga väsentliga krav, samt relevanta nationella regler (främst kopplade till elektromagnetisk kompatibilitet). Ett första utkast finns redan, och ett förbättrat förslag kommer att diskuteras vid ett möte i juli i Spandau, där deltagarna också kommer att besöka testanläggningen för DAC.

Ett ytterligare fokus i dokumentet är tillsyn efter godkännande. Eftersom DAC är ett system under utveckling krävs strukturerad övervakning av fordon i drift. ERA föreslår en lösning för samordning mellan nationella säkerhetsmyndigheter, ERA och berörda aktörer.

ERA betonade samtidigt att vissa risker kvarstår: pionjärprojektet är ännu inte avslutat, fordon som ska eftermonteras har inte identifierats, och specifikationerna är inte färdigställda, särskilt för de elektriska och datakommunikativa delarna.

Därefter övergick presentationen till arbetet inför rekommendationerna 2028. ERA redogjorde för att flera förändringar redan är igång:

- Rensning av nationella regler: ERA fortsätter arbetet med att ersätta nationella regler med harmoniserade krav i TSD:erna genom ändringsbegäran.
- Digital förarkommunikation: Ett konceptdokument är under framtagande inom OPE-teamet.
- Kompetenskrav för infrastrukturförvaltare: Hanteras inom ERA:s kärnteam och kan leda till en ändringsbegäran.
- Plattform-/fordongränssnittet: En arbetsgrupp etablerades redan 2023 för att hantera tillgänglighetsfrågor. ERA uttryckte viss oro över att få svar inkommit på den enkät som skickats ut, och uppmanade sektorn att inkomma med svar före deadline den 11 juli.
- Arbetsgrupper på gång eller i arbete: För 1520-nätverket (start i september), specialfordon (inkl. samarbete med CEN), brandskydd (särskilt med avseende på sovvagnar), buller (särskilt parkerade tåg), och arbetstidsregistrering för förare (start i oktober).
- DAC-godkännande och praktisk implementering: En intern arbetsgrupp har etablerats för att samordna frågor kring massiv eftermontering och godkännandeförfaranden. Workshops planeras.

Slutligen informerade ERA om samordning med systempelaren. För flera ämnen har förhandsbedömningar redan gjorts, vissa är på väg att uppdateras och andra väntar på första leverans. Syftet är att säkerställa att den verksamhet som påbörjas inom systempelaren senare smidigt kan föras över till ERA:s förvaltning och regelverk.

ERA konstaterade att text som hörde till den sista bilden inte hann inkluderas visuellt, men att detta kommer att återges i presentationsmaterialet i efterhand.

ERA avslutade presentationen med att utveckla det så kallade ”change request pre-assessment-förfarandet”. ERA har tillsammans med Europe’s Rail kommit överens om att varje förslag till nytt arbete (så kallade STIP-items) så tidigt som möjligt ska omvandlas till en ändringsbegäran i form av ett förhandsutlåtande. På så vis kan ERA i ett tidigt skede avgöra vilka TSD:er och delsystem som berörs, samt initiera lämplig arbetsstruktur för vidare hantering.

Därefter informerade ERA att version två av STIP-dokumentet nu har mottagits, och att detaljerad analys pågår för att bedöma vilka av punkterna som kan bidra till att besvara de olika prioriteringar som kommissionen formulerat i sitt mandat.

Avslutningsvis lyftes vissa farhågor inför rekommendationerna 2028. Det gäller särskilt specifikationerna för DAC, som enligt nuvarande plan ska vara färdigställda 2027. Det skulle i teorin räcka för 2028 års rekommendation, men ERA betonade att eventuella oenigheter kring migration och övergångsregler kan leda till förseningar.

Ett annat bekymmer gäller punkt STIP 69, som handlar om DMI och andra förarfunktioner. Denna punkt har nu senarelagts från 2026 till 2030, vilket kan påverka ERA:s arbete i nästa fas.

I sin sammanfattning konstaterade ERA att det nu gått knappt ett år sedan det fleråriga arbetsprogrammet inleddes. Organisationen för arbetet är nu på plats och bedöms vara robust nog att hantera de uppdrag som kommissionen gett. ERA har också etablerat tydliga gränssnitt mot centrala samarbetspartner såsom Europe’s Rail och de europeiska standardiseringsorganisationerna.

För att underlätta samordning mellan digitaliseringsfrågor och mer traditionella teknikområden, har ERA inrättat flera interna samordningsgrupper. Syftet är att säkerställa ett tvärfunktionellt arbetssätt –

eller som det uttrycktes i presentationen: att bygga broar mellan molnet och marken, mellan digitalt och fysiskt.

ERA avslutade med att uttrycka förhoppning om att kunna rapportera ytterligare framsteg till kommittén vid nästa års möte. Deltagarna påmindes återigen om den pågående enkäten om plattform-/fordongränssnittet och uppmanades att bidra innan deadline.

En medlemsstat välkomnade ERA:s presentation och framförde flera synpunkter på specifika delar. Det vore önskvärt att få ta del av en uppdaterad arbetsplan samt den reviderade listan över STIP-punkter i god tid före mötet. Gränssnittet mellan ERA och Europe's Rail är av avgörande betydelse, särskilt för att säkerställa att teknisk input till TSD:erna följs upp och styrs på ett korrekt sätt. Det uppskattades att ERA visade en översikt över ansvariga kontaktpersoner för olika arbetsgrupper, eftersom detta inte alltid varit tydligt. Gällande det nya registersystemet Reg+ uttrycktes vikten av att det finns ett välfungerande gränssnitt mellan det europeiska fordonsregistret och nationella system. Det ifrågasattes att status för det uppdaterade RINF-systemet markerats som "grön", eftersom flera infrastrukturförvaltare lyft oklarheter kring mikrodata och vissa parametrar. De noterades att en ny arbetsgrupp tillsattes i juni 2025, vilket är sent givet den korta återstående genomförandetiden. Det efterfrågades information om när arbetsgruppen för cybersäkerhet kommer att inrättas. Slutligen efterfrågades större transparens kring ERA:s interna arbetsstruktur, särskilt mellan core team och Tiger team.

En annan MS framförde att det finns ett stort intresse från både myndigheter och sektor att bidra till ERA:s olika enkäter, men det behövs tydlig planering för när olika input förväntas. I samband med EU:s konferens om klimatanpassning hade det nämnts att resultaten från ERA:s klimatarbete ska föras in i TSD:erna. Det efterfrågades en tydlig uppgift om vilka TSD:er som berörs. De betonade att om revisionen av TSD CCS ska kunna gå snabbt och fokusera på FRMCS bör andra ändringar i den TSD:n undvikas.

En tredje MS instämde i tidigare inlägg om vikten av att ERA behåller kontrollen över inputen från Europe's Rail. Det är avgörande att medlemsstaternas expertgrupper har det slutgiltiga inflytandet. Vidare framfördes synpunkter på en enkät från Europe's Rail om kapacitet för att hantera godkännanden för FRMCS – de menade att det är svårt att besvara

en sådan fråga när innehållet i FRMCS ännu inte är definierat. Om förändringen är enkel kan man hantera många ärenden, men om den är komplex kan processen bli mycket lång. Denna osäkerhet måste beaktas i framtida enkäter.

En deltagare uttryckte uppskattning för arbetet med de gemensamma databaserna, särskilt RINF och det Europeiska fordonsregistret (EVR). Det konstaterades att övergången till dessa system inte varit helt problemfri, men att ett välfungerande datastöd är avgörande för ett driftskompatibelt regelverk. Stöd uttrycktes för de synpunkter som tidigare framförts.

ERA bekräftade att de har etablerat flera nivåer av samarbete med Europe's Rail. Arbetet med att kartlägga och koppla ihop STIP-punkterna från version 2 med kommissionens mandat pågår, men är ännu inte avslutat. Resultatet sammanställs i en omfattande Excel-fil, som i praktiken fungerar som arbetsplan. När denna har rensats och strukturerats bättre kommer den att delas med arbetsgruppen.

För systempelaren sker löpande möten för att gå igenom samtliga STIP-punkter. På innovationssidan följs projekt upp i s.k. "maturity checkpoints", och ERA begär in leveranser när dessa är relevanta för TSD-arbetet. Det konstaterades dock att både Europe's Rail och ERA har omfattande arbetsområden, vilket gör samordningen tidskrävande.

Gällande cybersäkerhet informerade ERA att en pilotaktivitet inletts tillsammans med Europe's Rail. Fokus ligger initialt på energimätsystemet och överföringen av mätdata till marksystemet. Detta system är litet men tekniskt komplext, och ERA ser det som en lämplig startpunkt för att identifiera generella principer för cybersäkerhetskrav. Efter pilotfasen kommer man ta ställning till om en särskild arbetsgrupp för cybersäkerhet behövs – i så fall skapas den under andra halvåret.

Vad gäller EVR bekräftade ERA att man är medveten om behoven från vissa medlemsstater, exempelvis när det gäller maskin-till-maskin-kommunikation. Det nya tekniska ramverket som baseras på semantisk teknologi och kunskapsgrafer ska stödja sådana funktioner. EVR är ett prioriterat område i vidareutvecklingen.

När det gäller RINF betonade ERA att vägledningen anses vara komplett och att den därför publicerats. Vidareutveckling sker genom det etablerade

systemet för ändringshantering via GitHub. Det nya RINF-systemet planeras att tas i drift veckan som börjar den 21 juli, och har nyligen godkänts i penetrationstest.

ERA konstaterade samtidigt att många infrastrukturförvaltare rapporterat svårigheter att hinna leverera data i tid. Detta beror på att de har tolv månader från publiceringen av guiden att upphandla och implementera en IT-lösning – något som ofta kräver offentlig upphandling och intern koordinering. Vissa måste även samla in nya data som de tidigare inte haft behov av. ERA uppmuntrade infrastrukturförvaltare att kontakta deras team för stöd och klargöranden där det behövs.

Vad gäller översikten över enkäterna och planeringen kring dessa meddelades att ERA nu börjat kartlägga och rapportera detta till den ekonomiska styrgruppen, och att de överväger förbättrad kommunikation kring planerade enkäter. När det gäller studien om klimatrisker klargjordes att studien inte direkt resulterar i ett förslag om ändringar i TSD:er, men att effekterna på TSD Infrastruktur kommer att behandlas i själva rapporten – inklusive i utkastet.

Kommissionen tackade och tog därefter upp ett par punkter kopplade till Europe's Rail. Med anledning av ett tidigare inlägg från en medlemsstat om fastställandet av STIP bekräftades att dokumentet nu är cirka 95 % klart. Det har denna gång behandlats parallellt med kommissionens begäran till ERA, och man vill även säkerställa en diskussion i RISC innan det slutligt fastställs, vilket sannolikt kommer ske i september.

Därefter förklarade kommissionen bakgrunden till en enkät om FRMCS. Enkäten är en del av arbetet inom Europe's Rails arbetsgrupp för driftsättning, och syftar till att samla in information som underlag för strategier och behov kopplade till bred utrullning av FRMCS – inklusive finansiering och migrering. Det betonades att diskussionen under föregående dag hade rört specifikationsutvecklingen, men att framgångsrik utrullning också kräver andra förberedelser. Enkäten är avsedd att stödja denna helhetsbild.

Vad gäller de frågor som ställts om godkännandeprocessen för FRMCS fordon, menade kommissionen att de övergripande specifikationerna för FRMCS är väldefinierade. För de som deltagit i UIC:s arbetsgrupper bör det finnas god kännedom om kraven. Flera medlemsstater arbetar redan med

planering för migrering. Där sådant arbete ännu inte inletts finns heller ingen skyldighet att svara på enkäten – men målet är att inleda diskussionerna i god tid.

Avslutningsvis betonade kommissionen återigen att Europe's Rail är en europeisk samarbetsplattform för forskning och innovation, vars resultat – t.ex. om DAC, cybersäkerhet och ETCS – i många fall är relevanta för framtida TSD:er. Syftet med koordineringen mellan Europe's Rail och ERA är just att säkerställa bättre transparens och effektivitet. STIP, Tiger-teamen inom ERA samt den löpande dialogen mellan kommissionen, ERA och Europe's Rail är exempel på detta. Kommissionen tackade ERA för deras arbete i denna process.

ERAs direktör Oana Gherghinescu betonade vikten av ett välstyrkt arbete med det kommande TSD-paketet och uttryckte en stark ambition att göra detta till ett framgångsrikt åtagande. Utifrån de lärdomar som dragits från tidigare översyner är det centralt för ERA att denna process styrs tydligt och strukturerat, både i termer av tidplan och innehåll.

En viktig aspekt är att definiera omfattningen för varje delområde, såsom cybersäkerhet, där det fortfarande finns behov av att klargöra vad som ska ingå. Ett annat fokusområde är att identifiera beroenden mellan olika ämnen i ett tidigt skede – snarare än att hantera dem som isolerade delar som först senare visar sig hänga samman.

Hon poängterade också kopplingen till STIP och vikten av att de insatser som kommer från Europe's Rail genomgår en mognadsbedömning innan de tas in i TSD-processen. Detta kräver ett tydligt engagemang och investering från alla parter. FRMCS lyftes fram som ett exempel på ett område där denna typ av styrning är avgörande. Det påpekades att det inte är en självklarhet att den nuvarande planeringen håller, och att hög uppmärksamhet krävs för att säkerställa att specifikationerna verkligen når en tillräcklig mognadsgrad i tid.

Slutligen nämndes att denna styrningsmodell också kan ge vägledning i frågan om huruvida vissa delar av TSD-arbetet ska hanteras samlat eller i separata steg. Exemplet med TSD CCS visade att det i vissa fall kan vara fördelaktigt att inte vänta på en större översyn (såsom FRMCS) utan att agera tidigare, förutsatt att det finns ett tydligt mervärde. Hon avslutade med

att understryka att denna typ av styrning är avgörande för att kunna leverera enligt den uppsatta tidsplanen.

Ordföranden bekräftade att ERA:s rekommendationer bygger på ett mandat från kommissionen. ERA levererar nu innehållet i den begäran som kommissionen riktade till myndigheten. När det gäller frågan om huruvida olika TSD-ändringar ska hanteras samlat eller uppdelat, betonades att huvudfokus fortsatt ligger på att leverera FRMCS och att detta måste ske så snart det är möjligt. Det innebär att revisionsprocessen inte får bli för tungrodd eller utdragen. Ordföranden uttryckte oro för att det inte finns utrymme att behandla FRMCS under fem sammanträden i RISC, utan att processen måste vara effektiv. Samtidigt uttrycktes förståelse för att det i vissa fall kan finnas skäl att tidigarelägga vissa andra delar i arbetet – för att både frigöra kapacitet för FRMCS och säkra nytta av andra förändringar. Det betonades att flexibilitet kommer att behövas, men att hela arbetet står och faller med att specifikationerna för FRMCS blir färdiga i tid och att testningen genomförs.

En deltagare från OTIF lyfte därefter frågor om REG+ och hur OTIF bäst kan följa utvecklingen, särskilt med tanke på de gemensamma register som finns, exempelvis VKM och ERADIS. Deltagaren undrade om det kommer att finnas särskilda praktiska arrangemang för samverkan med OTIF, samt varför ECM-registret inte fanns med i presentationen om REG+.

ERA svarade att man planerar att föra en gemensam diskussion med OTIF i denna fråga. För de flesta register handlar förändringen inte om innehåll eller regler, utan om att tekniken bakom registren byts ut – från relationsdatabaser till en kunskapsgraf (ontologibaserad struktur). Det innebär även förbättrad datakvalitet, då fel i datainmatning i större utsträckning kan förhindras tekniskt. ERA bekräftade att det också finns behov att diskutera en mer effektiv lösning än den nuvarande månadsvisa publiceringen av PDF-filer. När det gäller EVR uttrycktes även vilja till en uppdaterad gemensam strategi. OTIF välkomnade denna öppning för gemensam diskussion och önskade hållas informerad om möten eller arbetsgrupper där REG+ diskuteras, så att OTIF kan delta och bidra.

Därefter lästes en kommentar från CER i chatten upp om vikten av att ontologikutvecklingen regelbundet rapporteras till TSD-arbetsgruppen. ERA bekräftade att detta kan göras, och upplyste att alla ontologier publiceras på

GitHub och därmed är öppet tillgängliga. ERA är positiv till att ge regelbundna uppdateringar till arbetsgrupperna.

Ordföranden föreslog därefter att agendapunkten avslutas och att ERA återkommer med en ny statusuppdatering om ett år, så att detta blir ett årligt sammarevenemang.

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

Dokument

- *Item 07 - NB-Rail update for RISC106*



Bakgrund

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

Handlingslinje

- 13 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

NB-Rail redogjorde för det pågående arbetet med att revidera en s.k. RFU ("Recommendation for Use"), där syftet är att harmonisera hur testplaner tillämpas av anmälda organ vid typkontroll av järnvägsfordon och komponenter. Arbetet syftar till att säkerställa att tester och utvärderingsplaner är jämförbara oavsett vilket anmält organ som hanterar ett visst ärende. Ett gemensamt möte har nyligen hållits med ERA i Valenciennes, där vissa justeringar av formuleringar diskuterades. Bland annat föreslogs en övergång från formuleringen "tester som utförs under ansvar av anmält organ" till "tester som utförs under kontroll av anmält organ", vilket ansågs bättre spegla rollen i processen.

NB-Rail tog även upp frågor kopplade till modulerna SB och SD, som rör typkontroll och kontroll av tillverkningskvalitet. Det har uppstått olika tolkningar bland ackrediteringsorgan och inom ERA huruvida kontrollen av kvalitetssystem (modul SD) kan påbörjas innan typkontrollen (modul SB) är färdigställd – särskilt när samma anmälda organ hanterar båda delarna. En strikt tolkning att dessa måste ske i serie riskerar att orsaka stora förseningar i projekt, i vissa fall upp till ett år. NB-Rail efterfrågade därför tydlighet i

regelverket, och har tagit upp frågan både med ERA:s arbetsgrupp för fordonsgodkännande och på politisk nivå.

Avslutningsvis informerade NB-Rail om möjligheten att utse en observatör från RISC-kommittén till NB-Rails plenarmöten, vilket har varit praxis tidigare. Denna observatörsroll finns fortfarande öppen, och syftar till att skapa insyn i hur anmälda organs samordningsprocesser fungerar.

En MS uttryckte uppskattning för presentationen och framförde en begäran från sektorn att få delta i det pågående arbetet, särskilt i ljuset av att den pågående TSD-revisionen även inkluderar beslut 2010/713/EU. Det efterfrågades om representanter från sektorn kan få bidra, och om nationella experter kan delta i framtagandet av RFU:er.

NB-Rail svarade att arbetet med RFU:er bedrivs av de anmälda organen inom ramen för deras lagstadgade oberoende och metodansvar. Det är dock möjligt för medlemsstater att lämna synpunkter, särskilt om RFU:er anses svåra att tillämpa i vissa fall. Däremot är sektorsrepresentanter inte föremål för direkt deltagande, eftersom det skulle kunna påverka oberoendet. Om ett förslag bedöms påverka det rättsliga ramverket krävs istället en ändringsbegäran inom TSD-systemet.

På frågan om huruvida en nationell expert från en medlemsstat (som även är NSA) kan delta som observatör vid NB-Rails plenarmöten, svarade NB-Rail att detta är möjligt förutsatt att personen utses formellt av RISC-kommittén.

Kommissionen föreslog att denna fråga parkeras tills vidare. Det behöver först klargöras om RISC-kommitténs arbetsordning tillåter att en sådan delegation sker, och om detta är rätt väg för att utse en observatör. Kommissionen föreslog att frågan diskuteras bilateralt för att reda ut de institutionella förutsättningarna innan den eventuellt åter tas upp i kommittén.

NB-Rail bekräftade att det tidigare fanns en belgisk observatör, men att detta upphörde i samband med pensionering och pandemin, vilket gjort att ärendet inte följts upp.

6.8 Assessment of achievement of safety targets 2025 – presentation by the Agency(P)

Dokument

- *Item 08 - Assessment of CSTs 2025*



Bakgrund

Presentation från byrån om inrapporterade data för gemensamma säkerhetsmål ("Common Safety Targets", CST)¹².

I enlighet med artikel 5 i kommissionens beslut 2009/460/EG¹² ska berörda MS där säkerhetsmålen inte uppnåtts skicka in en redogörelse som förklarar de troliga orsakerna till de resultat som uppnåtts.

Sverige levde år 2023 (det år som 2025-års bedömning avser) inte upp till de säkerhetsmål som kommissionen ställt på Sveriges järnväg avseende anställda (inklusive entreprenörer) och passagerare.

För Sverige är säkerhetsmålet för kategorin anställda (inklusive entreprenörer) 0,5 per år vilket motsvarar exempelvis en (1) avliden på två år eller fem (5) allvarligt skadade¹³ på ett år. Under 2023 avled två anställda och fyra skadades allvarligt¹³.

I "Assessment of achievement of safety targets – 2025" har därför Sverige, för andra året i rad, fått bedömningen "möjlig försämring av säkerheten" och ska därmed skicka en rapport till kommissionen med en redogörelse för de troliga orsakerna till de resultat som uppnåtts. Vårt svar, som inrymmer såväl 2022 som 2023, förankras just nu internt.

De två som dog under 2023 gjorde det dels vid sammansättning av fordon på bangård (klämd mellan buffertar) och dels vid arbete i spår (en maskin välte och en person hamnade under den).

En analys av dödsolyckorna 2022 och 2023 visar inte på några tydliga gemensamma orsaker till att olyckorna skett, förutom att det skett i samband

¹² Kommissionens beslut av den 5 juni 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål i enlighet med artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG

¹³ Med allvarlig personskada menas en person som till följd av en järnvägsolycka behövde sjukhusvård i 24 timmar eller mer.

med växling och arbete i spår. De händelser som resulterat i dödsfallen och omständigheterna kring dessa händelser är sinsemellan olikartade.

Transportstyrelsen ser allvarligt på att anställda förolyckas inom spårtrafiken. En pågående utredning om växlingsolyckor är en del i att försöka öka förståelsen kring dödsolyckorna. Transportstyrelsen har god kunskap om säkerhetspåverkande faktorer i vårt järnvägssystem och vi arbetar nu med åtgärder i syfte att på lång sikt minska riskerna för anställda och entreprenörer vid den svenska järnvägen. Som ett led i detta ingår även en bedömning av säkerhetskultur i vår säkerhetstillsyn.

Verksamhetsutövarna är engagerade i frågan och arbetar med flera olika projekt för att minska riskerna för sina anställda, och vid sidan av Transportstyrelsen pågår det arbete även inom andra berörda myndigheter för att få ner antalet olyckor inom spårtrafiken. Som ett exempel lade Arbetsmiljöverket ett förbud mot att färdas utanpå fordon under växling under våren 2024 mot ett av Sveriges största järnvägsföretag och detta förbud kommer sannolikt att utökas till fler verksamhetsutövare.

En återkommande fråga gällande målvärdet för omkomna anställda/entreprenörer är om Sverige mäts mot en relevant referensperiod. Varken innan eller efter perioden har vi haft så få omkomna som just under referensperioden. Sverige välkomnar därför en översyn av jämförelseperioden för de nationella referensvärdena utifrån de rekommendationer som ERA tar upp i rapporten "Assessment of achievement of safety targets - 2024".

Handlingslinje

14 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA inledde punkten med en presentation av utvärderingen av säkerhetsprestanda i förhållande till de gemensamma säkerhetsmålen (Common Safety Targets), se presentation.

Bedömningen baseras på jämförelsen mellan nationella referensvärden (NRV) från perioden 2004–2009 och säkerhetsdata från 2019–2023, med användning av CSI-data (Common Safety Indicators) samt trafikvolym.

ERA meddelade att sju medlemsstater identifierats med en möjlig försämring av säkerhetsprestandan, bl.a. SE, men att ingen medlemsstat bedömts ha en sannolik försämring. På EU-nivå bedömdes den övergripande säkerhetsprestandan vara fortsatt acceptabel.

ERA underströk samtidigt att metoden har begränsningar, särskilt eftersom referensvärdena är baserade på föråldrade datakällor och saknar ambition i hur målen är satta. ERA föreslog därför att referensvärdena bör uppdateras, samt att CSM CST utvärderas i kombination med andra CSM:er – särskilt utifrån arbetet med CSM ASLP.

Kommissionen bekräftade att, i enlighet med artikel 5 i kommissionsbeslutet från 2009, ska de medlemsstater som identifierats med möjlig försämring inkomma med en rapport som förklarar orsakerna. Kommissionen meddelade att man inom kort kommer att skriva till berörda medlemsstater med en formell begäran om sådan rapportering, i form av ett fritt formulerat brev.

En MS vars land listats som möjlig försämringsstat kommenterade att avvikelserna enbart gäller kategorin "övriga", vilken är heterogen och svår att kontrollera. Denna MS menade att förbättrad rapporteringskvalitet sannolikt förklarar ökningen. MS uttryckte stöd för att referensvärdena ses över och att dessa samordnas med CSM för tillsyn. MS efterlyste också erfarenhetsutbyte med andra länder kring hur denna kategori hanteras.

En annan MS instämde i behovet av översyn och betonade att referensvärdena bör uppdateras i takt med tillgång till nyare data. Denna MS uttryckte stöd för att revideringen av säkerhetsmålen ska prioriteras i det pågående reformarbetet inom CSM.

Ordföranden bekräftade att en översyn av de gemensamma säkerhetsmålen är en prioriterad fråga inom revideringen av CSM. Kommissionen instämde således i ERA:s bedömning och i medlemsstaternas synpunkter, och betonade att detta arbete bör genomföras så snart som möjligt.

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

Dokument

- *Item 09 - National Rules update*



Bakgrund

Sedvanlig statusuppdatering från kommissionen kring upprepning av nationella regler.

Handlingslinje

- 15 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen inledde presentationen med att beskriva nuläget i arbetet med att rensa upp i medlemsstaternas nationella regelverk och migrera regler till den gemensamma databasen (Single Rules Database, SRD), se presentation.

Översikten omfattade som tidigare tre kategorier - säkerhetsregler, fordonsregler samt regler för fasta installationer. Det konstaterades att färgkodningen i det samlade diagrammet hade tappat en del av sin tydlighet, och kommissionen valde därför att istället belysa särskilt var ytterligare insatser behövs.

Kommissionen tackade de medlemsstater som efter tidigare uppmaningar gjort framsteg, tagit kontakt med ERA och genomfört migrering av regler till SRD. ERA:s flexibilitet och arbetsinsats uppmärksammades särskilt i detta sammanhang.

Trots flera gröna markeringar i kartan över säkerhetsregler återstod fortfarande vita områden, där medlemsstater ännu inte genomfört nödvändiga steg. Kommissionen underströk åter vikten av att medlemsstaterna stämmer av sitt regelverk mot EU-rätten och färdigställer arbetet. I vissa fall kommer kommissionen att återkomma bilateralt.

Därefter presenterades läget gällande tekniska utlåtanden för säkerhetsregler där ERA gett ett negativt utlåtande. Flera av övriga yttranden var nu lösta

eller vilande, exempelvis i fallet med Nederländerna där förändringar är under behandling i TSD. I ett fall för Portugal har kommissionen beslutat att gå vidare med en genomförandeakt då inga svar inkommit trots påminnelser. Dialogen med Danmark om en återstående regel beskrevs som konstruktiv. Två nya tekniska yttranden hade också tillkommit under året, och arbete med dessa fortsätter.

Kommissionen betonade att ERA lagt ned stora resurser på att granska och ge utlåtanden på över 80 regler i vissa fall. Medlemsstaterna uppmanades därför att bidra till en snabb avslutning av dessa ärenden.

ERA redogjorde därefter för läget vad gäller nationella regler för fordonsgodkännande. Arbetet omfattade både uppdateringar kopplade till TSD-revisionen 2023 och regler för icke-TSD-fordon. Diskussioner med Tjeckien och Italien hade avslutats och slutbrev skulle sändas inom kort. Även med Nederländerna hade framsteg gjorts. Diskussionerna med Frankrike och Tyskland fortskred konstruktivt, med några få återstående punkter, bland annat kring bromssystem. Med Schweiz skulle diskussioner återupptas när ERA färdigställt uppdateringar i RDD. För Norge hanterades ärendet mellan ERA och den norska myndigheten. Inga kritiska ärenden rapporterades.

Kommissionen avslutade med en genomgång av regler för fasta installationer. Här återstod medlemsstater som ännu inte inkommit med sina regler eller bekräftat att inga regler finns att rapportera. Kommissionen uppmanade dessa att snarast vidta åtgärder, särskilt om medlemsstatens namn var markerat i orange eller rött i översikten.

Ordföranden tackade kommissionen och uppmanade medlemsstater att granska presentationen i efterhand och agera om deras land var markerat i en ogynnsam färg.

6.10 Cooperation with international organisations:

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

Dokument

- *Item 10.1 - OTIF latest developments*



Bakgrund

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

Handlingslinje

16 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

OTIF inledde med att redogöra för fyra huvudpunkter: en allmän uppdatering från sekretariatet, beslut och resultat från det tekniska expertkommittémötet i juni, kommande arbetsprogram samt viktiga datum, se presentation.

OTIF har lämnat synpunkter på version 6 av TSD Telematik i tidigare konsultation och följer fortsatt utvecklingen inför en eventuell omarbetning eller upphävning av motsvarande UTP TAF. En pågående enkät om vagnavtal (CUV) nämndes också, med svarstid till 5 september.

Sekretariatet informerade om flytten tillbaka till det nyrenoverade kontoret i Bern i augusti samt om en planerad invigning 5 november. Nästa tekniska möte kommer att hållas i september och därefter i november i Bryssel. Vid det senaste expertkommittémötet i juni antogs uppdateringar av flera UTP:er (LOC&PAS, PRM, Marking och Appendix I till UTP TAF), liksom vägledande dokument om tillämpning och märkning. Resultaten har publicerats på OTIF:s webbplats.

Bland övriga diskussionspunkter vid kommittémötet nämndes utvecklingen av bilagor till regelverket för säker tågdrift, migration av krav från RID till UTP WAG, OTIF:s långsiktiga strategi, behov av uppföljning av implementering av APTU och ATMF samt ett diskussionsunderlag om möjlig inkludering av ytterligare tekniska system (t.ex. för GCC-länderna "Gulf Cooperation Council") i UTP:er.

Planerade aktiviteter inkluderar revidering av UTP WAG och vägledningar, diskussion om framtiden för UTP TAF, utveckling av nytt enhetligt format för intyg, fortsatt arbete med registerfrågor i samarbete med kommissionen och ERA samt vidare analyser av behov och möjligheter kring digitalisering. OTIF deltar också i arbetet kring 1520-nätet och i frågor om tillgänglighet.

Avslutningsvis informerades om kommande möten: två möten med WG Tech under hösten 2025, ett tvådagarsmöte med kommittén för tekniska experter i juni 2026 samt ett nytt WG Techmöte i anslutning till detta.

På fråga från en MS om status för Kinas medlemskap i OTIF, svarade OTIF att man väntar på svar från Kina och att vidare beslut beror på huruvida ansökan dras tillbaka eller inte. En eventuell extrainsatt generalförsamling hålls först efter klarhet i detta.

6.11 A.O.B.

Dokument

- *Item for info - 260616 NL Derogation request SNG trainsets ATB-ONLY*



Bakgrund

Det finns inga föranmälda övriga frågor.

Handlingslinje

17 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade om att en presentation från Nederländerna gällande en av deras undantagsansökningar till kommissionen har laddats upp på CIRCABC. Den är tillgänglig för medlemmarna att granska. Kommissionen uppmanade deltagarna att ställa eventuella frågor direkt på mötet eller kontakta kommissionen via e-post om man behöver mer tid för att gå igenom innehållet. Vidare diskussion kan vid behov ske i samråd med Nederländerna. Ingen MS hade några frågor vid mötet

Kommissionen informerade om en stor cybersäkerhetsövning kallad Cyber Europe 2026, som organiseras av ENISA (Europeiska unionens byrå för cybersäkerhet). Övningen är den största i Europa och samlar både offentliga och privata aktörer. Temat för 2026 års övning kommer att vara sjöfart och järnväg, vilket ger järnvägssektorn ett unikt tillfälle att pröva sin beredskap vid cybersäkerhetsincidenter – både tekniskt och i fråga om exempelvis kriskommunikation.

Kommissionen uppmanade medlemsstaterna att sprida informationen vidare till berörda aktörer i den nationella järnvägssektorn. Kontaktuppgifter till arrangörerna inom ENISA finns på deras webbplats, och varje medlemsstat har ett nationellt kontaktorgan för övningen som aktörer kan vända sig till.

<https://www.enisa.europa.eu/topics/skills-and-competences-for-companies/cyber-europe>

Danmark informerade om en konferens som kommer att äga rum i Köpenhamn den 4–5 november 2025, organiserad gemensamt av det danska ordförandeskapet, Europeiska järnvägsbyrån (ERA), Europe's Rail och kommissionen. Temat för konferensen är ”Hur man kan minska kostnaderna för järnvägen?” med fokus på konkreta fall där effektiviseringar och kostnadsminskningar kan identifieras både nationellt och på EU-nivå.

Konferensen riktar sig i första hand till beslutsfattare på hög nivå, men alla medlemsstater och sektorsaktörer uppmuntras att delta. Första dagen inkluderar ett studiebesök till Fehmarn Bält-förbindelsen, följt av en mottagning, medan den andra dagen ägnas åt en intensiv diskussion med möjlighet till interaktion och inlägg från deltagarna. Deltagarna kommer att få fallstudier och underlag i förväg för att förbereda sig. Danmark uttryckte en önskan att konferensen ska leda till ett ”levande dokument” med riktlinjer eller insikter som kan föras vidare till framtida ordförandeskap och evenemang.

I slutet av mötet tackades Miriam från BE för sina insatser i RISC, då detta var hennes sista deltagande. Ordförande tackade henne personligen, och Miriam gav ett kort avskedsord där hon betonade vikten av fortsatt fokus på säkerhet.

6.12 Next RISC meeting: 12-13 November 2025 (subject to meeting room availability)

Bakgrund

Information om nästa kommittémöte.

Handlingslinje

18 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Avslutningsvis påminnes om att nästa RISC-möte äger rum 12–13 november 2025 i hybridformat (med reservation för lokalens tillgänglighet), samt att datumen för 2026 års möten kommer att skickas ut via e-post.

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

Tillkommande kostnader för TSD Telematik rör främst anpassning av IT-system hos infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, terminaloperatörer och IT-leverantörer. För infrastrukturförvaltare handlar det om utveckling av API:er och gränssnitt för datadelning samt uppgraderingar för att hantera nya krav på informationsutbyte. Järnvägsföretag kan påverkas av kostnader kopplade till anpassning av befintliga databaser och meddelandestrukturer, särskilt vad gäller tågsammansättning och vagnmeddelanden.

Terminaloperatörer kan behöva investera i system för övervakning och datadelning. För vissa aktörer tillkommer även engångskostnader för att möjliggöra offentliggörande av data samt för att möta ökade krav på datatillgänglighet och tillsyn. Sektorn har hittills inte kunna bedöma effekterna eller kvantifiera kostnaderna för förslaget fullt ut, se avsnitt [6.3](#) ovan.

Förslaget innebär även att stationsförvaltare ska beräkna och tillgängliggöra anslutningstider inom stationer, både för genomsnittliga resenärer och

resenärer med särskilda behov, via den nationella åtkomstpunkten. I Sverige är ansvaret för stationer uppdelat mellan flera aktörer och det finns idag ingen tydligt utpekad stationsförvaltare, vilket kräver nationella åtgärder inför genomförandet. Transportstyrelsen bedömer att Samtrafiken eller Trafikverket skulle kunna ta rollen som stationsförvaltare i detta sammanhang se avsnitt 6.3 ~~6.3~~ ovan.

8.1 Förslagets förenlighet med grundlagarna

-

8.2 Gällande svenska regler i övrigt

-

8.3 Budgetära konsekvenser

Förslaget till TSD telematik kommer högst troligt att leda till ökade kostnader för staten. Trafikverket har äskat 30 mnkr per år 2026 – 2028 för detta ändamål men uppskattningarna om hur höga kostnaderna kommer att bli är fortfarande högst osäkra.

Vidare innebär förslaget att den nationella kontaktpunkten (NCP) får en mer operativ och samordnande roll med ansvar för rapportering, vägledning och erfarenhetsutbyte både nationellt och mot ERA och kommissionen. Transportstyrelsen, som idag är utsedd NCP, saknar i dagsläget tillräckliga resurser och teknisk kompetens för att hantera de utökade uppgifterna.

För kapacitetshantering, trafikledning och tågförberedelse kräver förslaget att infrastrukturförvaltare och operatörer av godstjänsteanläggningar tillhandahåller API:er eller webbaserade gränssnitt för datadelning. Transportstyrelsen anser att man bör överväga att ge Trafikverket i uppgift att samordna och tillhandahålla sådana applikationer i Sverige. Det är tveksamt om många av de mindre infrastrukturförvaltarna eller operatörerna av tjänsteanläggningar har de resurser som krävs för att utveckla och förvalta de systemlösningar som regelverket kräver.

Se mer detaljer under avsnitt 6.3 ~~6.3~~ ovan.

9. Ärendeinformation

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

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

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

Ansvarig på representationen, mobiltelefon: Nariné Svensson,
+32479591352

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

Rådsformation: TTE

Rådsarbetsgrupp: Land

Ansvarig kommissionär och generaldirektorat: Apostolos Tzitzikostas,
DG MOVE

Ansvarigt EP-utskott: TRAN

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

Eventuella bilagor