



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Rapport från möte nr 107 i kommittén för driftskompatibilitet och
säkerhet inom järnväg (RISC) den 12 – 13 november 2025

1. Aktuellt möte

Möte nr 107 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) den 12 – 13 november 2025.

Tid/Plats

Onsdag 12 november 2025 (10:00-18:00)

Torsdag 13 juli 2025 (09:30-13:00)

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

Svenska representanter

Robert Hellström, Transportstyrelsen

Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen

Monica Åsman, Transportstyrelsen

1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Beslut om TSD Telematik och revidering av TSD Trafikstyrning och signalering, övriga punkter på dagordningen är för information och diskussion.

1.2 Förhandlingsläget

Förslaget till TSD Telematik har diskuterats i RISC sedan hösten 2023. SE har löpande lämnat kommentarer och ändringsförslag och vunnit gehör för många av dessa. SE yrkade vid kommittémötet i juli på en senareläggning av röstningen för att konsekvenserna av förslaget inte var tillräckligt utredda, vilket även blev utfallet.

Flera bilaterala möten har genomförts mellan kommissionen och SE, bl.a. den 1 april kring biljetthantering där det framkom att stora delar av den svenska biljettlösningen som bygger på OSDM och hanteras av Samtrafiken går i linje med utkastet till TSD:n. Den 2 oktober diskuterades Transportstyrelsens och Trafikverkets återstående kommentarer. Ett flertal av dessa har hörtsammats. Dock kvarstår ett fåtal men väsentliga invändningar från SE:s sida.

Vid ett möte med andra medlemsstatsrepresentanter den 3 november framkom att flera medlemsstater anser att TSD Telematikförslaget fortsatt inte är moget att röstas i nuläget, bl.a. utifrån osäkerheten kring OSDM:s framtid då den på sikt ska ersättas av en framtida EN-standard för biljettförsäljning.

Transportstyrelsen hade 28 oktober ett bilateralt möte med kommissionen för att diskutera två kvarvarande kommentarer. För den ena av frågorna

var kommissionen öppna för att diskutera en ändring av texten vid det kommande kommittémötet, medan den andra istället bör hanteras som ett nytt ändringsförslag i den ordinarie ändringsprocessen för TSD.

1.3 Handlingslinje för aktuellt möte

Se avsnitt 6.

2. Rättslig grund/beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för genomförandeakter med utgångspunkt från förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå¹ (ERA-förordningen) utgörs av artiklarna 25(4), 26(4), 26(5), 55(5) och 80. Beslutsförfarandet i de nämnda artiklarna regleras i 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.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

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

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

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

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.

4. Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

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

5. Påverkansarbete

Transportstyrelsens representanter i kommittén har genomfört flera möten med KOM och kommittérepresentanter från andra medlemsstater.

6. Svenska ståndpunkter

6.1 Adoption of the agenda

Dokument

- RISC 107 agenda



Handlingslinje

- 1 **SE kan** acceptera agendan.

Vad hände

Ordföranden öppnade mötet, hälsade deltagarna välkomna och redogjorde kort för praktiska mötesdetaljer och mötesetikett för både fysiska och digitala deltagare. Ordföranden konstaterade därefter att inga större ändringar gjorts i dagordningen sedan inbjudan skickades ut. Förmiddagen skulle ägnas åt TSD Telematik och eftermiddagen åt TSD CCS, följt av

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

punkter om upprepning av nationella regler och standardiseringsmandat i mån av tid. Omröstningarna hålls på mötets andra dag.

Kommissionen aviserade två övriga frågor – utvärdering av ERA och information från CH om FOT:s, the Swiss Federal Office of Transport, beslut om ytterligare säkerhetsåtgärder i järnvägssektorn efter olyckan i Gotthardtunneln.

FR önskade att en statusrapport om revideringen av lokförardirektivet tas upp som en övrig fråga.

NO informerade om att de nyligen skickat ett epostmeddelande med förslag om att diskutera hur olika större systembyten och migrationer inom järnvägen ska samordnas under de kommande 5–15 åren. De önskade att denna fråga tas upp under övriga ärenden, i mån av tid.

DK önskade att få ge en kort kommentar om förra veckans konferens i Köpenhamn.

En MS framförde att de, med anledning av nya sena ändringar i TSD Telematik-förslaget, önskade att omröstningen skjuts upp till februari. De menade att mer tid krävs för att analysera detaljerna och att ett senarelagt beslut skulle bidra till ett bättre förankrat resultat i sektorn.

Ordföranden noterade samtliga förslag och framhöll att frågan om röstningsdatum tas upp efter diskussionen om TSD Telematik. Dagordningen antogs därefter.

6.2 Adoption of the minutes of the 106th meeting of the Committee

Dokument

- *PV06EN01 RISC106 draft minutes_v3_fin*



Handlingslinje

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

Vad hände

Förutom en korrigerings av namnet på den danska säkerhetsmyndigheten hade inga kommentarer inkommit, protokollet kunde därmed antas.

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 - ST16EN10.3 - TSI Telematics - Act_Clean - VOTED*

Microsoft Word Document
- *Item 03 - ST16EN10.3 - TSI Telematics - Annex_Clean - VOTED*

Microsoft Word Document
- *Item 03 - TSI Telematics - main changes vEN10*

Microsoft PowerPoint Presentation
- *Item 03 - TSI Telematics comments - Overview (2025.10.12)*

Microsoft Excel Worksheet
- *Note to the file - Choice of rail distribution interoperable solution*

Microsoft Word Document
- *Response to CER EIM UIP - TSI Telematics (version EN10 for RISC 107)*

Adobe Acrobat Document
- *Response to CER EIM UIP - TSI Telematics (version EN10 for RISC 107) - ANNEX*

Adobe Acrobat Document

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

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

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 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, medlemsstaterna och kommissionen, vilket resulterat i tio versioner. SE har vunnit gehör för många av sina kommentarer och synpunkter, nedan finns en beskrivning av frågor som varit viktiga under arbetet eller där kommentarer och ändringsförslag kvarstår.

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 dokumentet ”ERA TD B.05 - Electronic reservation of seats/berths and electronic production of travel documents” som hanteras och förvaltas av ERA.

Sektorn har även varit kritisk till att dela information kring utformningen av de dynamiska priserna, eftersom detta är känsligt ur ett konkurrensperspektiv. Tidigare förslag har krävt att operatörerna ska tillgängliggöra en förteckning över de variabler som används i de prissättningsregler som järnvägsföretaget tillämpar på kategorier eller prisintervall. Efter påstötningar från bl.a. SE har detta krav utgått i den senaste versionen. Kvar finns kravet att dela information om att priset är

dynamiskt och de prisintervall som tillämpas per kategori, men sådan delning sker endast med parter där det finns ett avtalsförhållande.

Den svenska sektorn är positiv till att OSDM får ett formellt erkännande via det tekniska dokumentet B.05, även om en viss osäkerhet kvarstår kring framtida hantering av biljettstandard så anser de sammantaget 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.

Enligt texten ska byrån ansvara för tilldelningen av gemensamma referensdata i form av enskilda referensidentifikatorer. Som SE har påpekat flera gånger tidigare ska tilldelningen av t.ex. gemensamma referensdata i princip betraktas som ett rättsligt bindande beslut. Rätten att fatta beslut grundas på den rättsliga principen att ett specifikt mandat ska tilldelas. Artikel 23 i ERA-förordningen anger byråns funktion, uppgifter och roll. I artikel 23 spaltas byråns uppgifter upp: (1) – där byrån pekas ut att vara systemansvarig myndighet, och att deras uppgifter är att *”upprätthålla, övervaka och förvalta kraven för motsvarande delsystem”*. I artikel 23(2) anges att byrån ska *”fastställa, offentliggöra och tillämpa förfarandet för behandling av ansökningar om ändringar av specifikationer för telematikapplikationer. För detta ändamål ska byrån inrätta, underhålla och uppdatera ett register”*. Vidare anges i art. 23(3) att byrån ska *”utveckla och underhålla det tekniska verktyget för förvaltning av de olika versionerna av specifikationerna för telematikapplikationer och sträva efter att säkerställa kompatibilitet bakåt i tiden.”* Av artikelns text framgår tydligt att någon uppgift att fatta beslut, såsom tilldelning av referensdata, inte ingår i byråns mandat. Vidare har kommissionen heller inte tilldelats någon sådan befogenhet, varför det heller inte finns stöd för att delegera något beslutsmandat till byrån avseende t.ex. tilldelning av referensdata.

När det gäller själva sakfrågan är kommissionens argument för att centralisera hanteringen av platskoder på EU-nivå har sin grund i vad den 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 medlemsstater, så även i Sverige. Koderna utgör en central referens till platser där en eller flera trafikaktiviteter kan utföras. Inom järnvägssystemet är tillgång till relevanta platskoder central för tillämpningen av regelverk som är inriktade mot att hantera frågor om trafik (Telematik, PRM m.fl.). Arbetet med platser ("Primary Location Codes", PLC) och underplatser ("Subsidiary Location Codes", SLC) kräver koordinering mellan aktörerna på nationell nivå (och till viss del gränsöverskridande). Infrastrukturförvaltarna är redan idag ansvariga för att tillhandahålla denna information till RINF, men det finns inte etablerade arbetssätt på plats för denna hantering gällande ett flertal infrastrukturförvaltare. Sammantaget bedömer Transportstyrelsen därför att förslaget kan bidra till en mer enhetlig hantering.

Stationsförvaltare (artiklarna 6.2 och 15, samt punkt 4.7.1.2)

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 framhåller att 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 utpekat 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 medlemsstaten, kan delegera ansvaret för att publicera anslutningstider via den nationella åtkomstpunkten till ett utsett organ.

I punkt 4.7.1.2 i bilagan anges att varje stationsansvarig ska tillhandahålla passagerarna information om alla mellanstationer längs tågets färdväg. Detta innebär ett betydligt striktare krav än vad som gäller enligt den nuvarande TSD TAP. I TSD TAP, punkt 4.2.12.1, anges att stationsansvariga ska tillhandahålla uppgifter om tågvägar till resenärerna, inklusive mellanstationer endast när det är relevant ("where appropriate"). Vid det bilaterala mötet med kommissionen uppgavs att det nya förslaget till TSD Telematik är avsett att ligga i linje med kraven i tågpassagerarförordningen (EU) 2021/782, dock så återfinns inget krav på information om mellanstationer i bilaga II, del II till denna förordning.

Utöver att väcka frågor om riktigheten i den föreslagna lydelsen i TSD Telematik innebär kravet också praktiska svårigheter. För en fristående stationsansvarig är det mycket svårt att uppfylla kravet att visa information om samtliga mellanstationer, särskilt eftersom ett tåg ofta kan ha 10–15 stopp. Sådan omfattande information får inte plats på dynamiska informationsskyltar i stationerna och bör i praktiken tillhandahållas av tågpersonalen vid behov.

Ad-hoc (punkt 2.3.1(8))

I punkt 2.3.1 används begreppet *ad-hoc* på ett sätt som inte överensstämmer med gängse förståelse av begreppet. Begreppet *ad hoc* används i sektorn för att beskriva alla ansökningar om kapacitet som lämnas in under pågående tågplan, vilket kan ske flera månader i förväg. Utifrån sammanhanget i texten är det mer troligt att man egentligen avser *ad hoc-begäranden i den operativa fasen* – det vill säga kapacitetsansökningar som uppstår kort före eller under själva

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

driften. Tidsgränsen för en ”*ad hoc-begäran*” om tilldelning av infrastrukturkapacitet är dessutom definierad som en öppen punkt i Tillägg B.

Ska man använda begreppet *ad hoc* bör det även överensstämma med användningen i den kommande kapacitetsförordningen. Antingen bör man tydliggöra att kravet gäller enbart för *ad hoc*-förfaranden i den operativa fasen, eller så använder man ett annat begrepp än *ad hoc* i texten.

Deadlines (artiklarna 9, 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 i kraft (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 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.

Vidare finns kravet att senast den 31 mars 2026 ska varje infrastrukturförvaltare och varje operatör av anläggningar för godstrafik på järnväg, eller en annan behörig enhet som är etablerad i unionen och som utsetts av endera av dem, ange positionen för de platskoder som tilldelats dem före denna förordnings ikraftträdande, i förhållande till de relevanta infrastrukturdata som finns tillgängliga i RINF.

I artikel 16 och med hänvisning till bilaga G finns bestämmelser om när befintliga telematikapplikationer måste följa den nya förordningen. I nuvarande version har deadlines justerats. Förra versionens deadline inom områdena tågbiljettförsäljning och reseinformation för tågresenärer, kapacitetshantering, tågförberedelse och trafikledning samt hantering av godsvagnar och deras last var den 12 december 2027. Deadline är nu senarelagd till den 11 december 2028.

En extra respit på 12 månader utöver datumet ovan finns för operatörer av tjänsteanläggning för gods. 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, i denna version har många frister senarelagts, till spannet 13 december 2026 – 11 december 2028. Ett datum ligger utanför spannet, nämligen parametern för passagerares tidtabellsdata (4.2.1), vilket anges till den 15 december 2025. Detta eftersom datumet bör överensstämma med artikel 4 (3)(f) i den så kallade MMTIS-förordningen. Detta krav finns alltså redan reglerat i en annan rättsakt, och datumfristen i bilaga G bör därför snarare betraktas som en information.

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 av infrastrukturförvaltare 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.

Vid det senaste bilaterala mötet med kommissionen framförde SE att vissa krav i förslaget kräver ändringar i svensk lagstiftning, t.ex. kräver utpekande av rollen som stationsförvaltare enligt TSD Telematik troligen någon form av ändring i svensk författning.

Därför behövs ytterligare tolv månader, utöver den tid som krävs för genomförandet, från det att förordningen antas innan en stationsförvaltare i SE kan utses för att fullgöra aktuella uppgifter. Följaktligen behöver

deadlines för att fastställa anslutningstider enligt punkt 4.2.2 i bilaga G senareläggas till 14 december 2027.

Väsentliga kravet säkerhet (punkt 1.1 i bilagan och Tillägg F)

I punkt 1.1(1) i bilagan hänvisas till Tillägg F för kopplingen mellan funktionerna i delsystemet och de väsentliga kraven i driftskompatibilitetsdirektivet. Av Tillägg F framgår att funktionerna 2.4 Capacity restrictions, 2.5.1 Train composition, 2.5.2 Train ready, 2.5.3 Train readiness forecast, 2.6 Train traffic data och 3.1.1 Consignment note anses ha koppling till det väsentliga kravet säkerhet.

För dessa funktioner får datainnehavare och datamottagare vid lagring eller delning av data tillämpa ytterligare nivåer av integritet och tillförlitlighet för data som används i driften för säkerhetsändamål. Nivåer av integritet och tillförlitlighet är dock identifierat som en ”öppen punkt” i punkt 1.1(3) och Tillägg B, vilket innebär att nivåerna på sikt ska harmoniseras och den öppna punkten ska stängas via arbete i ERA:s arbetsgrupp. Under tiden kan aktörer som vill använda data för säkerhetsändamål komma överens om och fastställa nivåer i deras säkerhetsstyrningssystem utifrån CSM REA⁹.

För att uppnå sådana nivåer av integritet och tillförlitlighet att data kan användas för säkerhetsändamål krävs ett systematiskt arbetssätt vid utveckling och drift av IT-systemen. Systemen måste utformas så att data som används i driften är korrekt, skyddad mot otillåten förändring och tillgänglig när den behövs. Detta innebär t.ex. att utvecklingsprocessen måste omfatta krav på redundans, validering av data, åtkomstkontroll, loggning och spårbarhet samt verifiering genom tester och granskningar etc. Kravnivåer för integritet och tillförlitlighet måste fastställas i förhållande till den risk som ett felaktigt dataflöde skulle innebära för säkerheten, på motsvarande sätt som säkerhetskritisk mjukvara utvecklas i enlighet med fastställda SIL-nivåer i CENELEC-standarderna. Utveckling och drift av sådana system blir därför väldigt kostsamt. Det är inte heller möjligt för ett system att i efterhand uppfylla sådana krav eftersom det ställs krav på en strukturerad och dokumenterad utvecklingsprocess.

Det finns i dagsläget inga kända telematiksystem som är utvecklade för att uppnå sådana nivåer av dataintegritet som krävs för säkerhetsändamål. Att i

⁹ 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

efterhand fastställa harmoniserade krav på dataintegritet skulle därför innebära att man behöver utveckla samtliga IT-system på nytt. Det är därför inte acceptabelt med öppen punkt kring nivån för dataintegritet.

Transportstyrelsen ser inte heller varför någon av funktionerna i TSD Telematik skulle ha koppling till säkerhet överhuvudtaget, en bedömning som även delas av den svenska sektorn. Alla säkerhetsrelaterade funktioner inom det svenska järnvägssystemet hanteras via andra säkerhetssystem, rutiner eller har andra barriärer att förlita sig på än korrektheten i ett telematikmeddelande.

Kopplingen till det väsentliga kravet säkerhet har förändrats fram och tillbaka mellan utkastet - från att vara helt borta i version 8, till att återintroduceras i version 9 (vilket Transportstyrelsen nu uppmärksammat).

Transportstyrelsen anser i första hand att alla markeringar om säkerhetsrelaterade funktioner i Tillägg F ("X" i kolumnen "Safety") bör tas bort helt, samt att punkt 1.1(2) och 1.1(3) utgår. Alternativt att punkten 1.1(2) om den öppna punkten tas bort, samt att sista stycket stryks från punkt 1.1(3) (beskrivning hur den öppna punkten ska stängas). Aktörer som vill använda telematikmeddelanden för säkerhetsfunktioner kan då göra detta utifrån överenskommelser – vilket är OK så länge det är en ömsesidig överenskommelse och inte ett ensidigt krav för tillträde.

OTN (punkt 2.1.5)

Trafikverket har framfört att det är mycket viktigt att inte tvingas använda tågnummer (OTN) i planeringsskedet, eftersom det leder till att numren helt enkelt tar slut. Utan tågnummer kvar kan de inte göra ändringar eller tilldela kapacitet för nya tåg, vilket såklart skulle få förödande effekter för järnvägstrafiken.

Trafikverket har tidigare haft stora problem med bristande mängd tågnummer och i närtid infört ett nytt fungerande system, som innebär att man istället använder "Train ID" i planeringsfasen. Tågnumren tilldelas nära det operativa skedet, vilket således säkerställer tillgången på operativa tågnummer. De operativa tågnumren har en stor roll för säker drift. Ytterligare en viktig aspekt är att tilldelning av tågnumret i ett sent skede sparar kapacitet. Detta eftersom det möjliggör förändringar i tidtabellen för

ett tåg (i de delar som inte operatören påverkas negativt) i ett sent skede och därmed kan kapaciteten användas mer optimalt.

Även om TSD Telematik möjliggör tågnummer med fler tecken har Sverige begränsat tågnummer till fem tecken, främst av användbarhetsskäl, inte på grund av tekniska hinder. De svenska tågtrafikledarna (tågklarerarna) ansvarar för betydligt större områden än vad som är vanligt i många andra europeiska länder. Ett större ansvarsområde innebär att fler tåg och mer information behöver presenteras samtidigt på skärmen. Den tillgängliga skärmytan räcker därför inte till för att visa längre tågnummer utan att informationen flyter ihop eller blir svår att överblicka.

Vid införandet av ERTMS ökar dessutom informationsmängden ytterligare, eftersom fler signalpunkter visas på skärmen. Längre tågnummer skulle därmed försämra användbarheten och kunna påverka trafiksäkerheten negativt, eftersom tågtrafikledarens möjlighet till snabb och korrekt överblick är central för säker drift.

Det bakomliggande tågledningssystemet (Ebicos 900) är ett äldre system utvecklat på 1970-talet med föråldrad teknik. Även mindre systemförändringar har historiskt tagit lång tid att genomföra, och en större anpassning – som att möjliggöra längre tågnummer – bedöms därför vara tekniskt omfattande och svår att överblicka.

För SE är det därför nödvändigt att det i punkt 2.1.5(4) ändras så att det står ”may contain” istället för ”shall contain”. Om kravet bibehålls innebär det en tillbakagång för Trafikverket till en kritisk, inte acceptabel ordning.

Operatör av tjänsteanläggning för godstrafik (artikel 3(8))

SE har haft omfattande mejlväxlingar med kommissionen kring definitionen av operatör av tjänsteanläggning för godstrafik i artikel 3(8) (“Operator of rail freight service facility”).

Tidigare var det oklart huruvida TSD:n omfattar samtliga anläggningar för godstrafik på TEN-nätet, inklusive rangerbangårdar och växlingsområden, eller endast ett begränsat urval till multimodala terminaler på TEN-nätet.

I ett försök att förtydliga detta så hänvisar definitionen nu till punkt 2 och underpunkterna (b), (c), (d) och (g) i bilaga II till SERA-direktivet (2012/34/EU), d.v.s. b) Godsterminaler, c) Rangerbangårdar och

tågbildningsmöjligheter även växlingsanläggningar, d) Sidospår för uppställning och g) Havs- och inlandshamnanläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet.

Problem kvarstår dock eftersom man samtidigt hänvisar till multimodala terminaler, där punkterna c) och d) inte kan vara en del av en sådan terminal enligt definitionen i artikel 3.12 i TEN-förordningen (2024/1679). Hänvisningen till multimodala godsterminaler i TEN-förordningen måste därför utgå för att texten ska bli korrekt. Motsvarande fel återfinns även i skäl 8 som måste korrigeras på ett liknande sätt.

Vidare så är det fortfarande oklart för Transportstyrelsen varför TSD Telematik begränsas till att omfatta endast vissa operatörer av godsterminaler på det transeuropeiska transportnätet (TEN), särskilt i ljuset av förslaget till ny kapacitetsförordning framstår det som ännu mer anmärkningsvärt.

I flera av de föreslagna artiklarna i kapacitetsförordningen (där innehållet är i slutskedet av förhandlingarna), särskilt artiklarna 29 och 62, framgår det tydligt att alla tjänsteanläggningar på TEN – inte bara godsterminaler – ska omfattas av kraven på digital samordning, informationsutbyte och realtidskommunikation.

Artikel 29 fastslår att både infrastrukturförvaltare och operatörer av tjänsteanläggningar som tillhandahåller tjänster nödvändiga för järnvägstrafik ska samarbeta för att säkerställa en samordnad kapacitetstilldelning, och att sökande ska kunna hantera både infrastruktur- och tjänsteanläggningskapacitet genom ett och samma system ("one-stop shop"). Detta inkluderar även stationer och andra anläggningar som betjänar passagerartrafik. Vidare föreskrivs att operatörer av dessa anläggningar ska tillhandahålla digital och, när möjligt, realtidsbaserad information om tillgänglig kapacitet till infrastrukturförvaltaren.

Artikel 62 förstärker detta ytterligare genom att ange att alla berörda aktörer, inklusive tjänsteanläggningsoperatörer, ska utbyta digital information via harmoniserade verktyg och gränssnitt i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet - vilket direkt pekar mot TSD Telematik som den rättsakt som definierar dessa tekniska krav.

Mot denna bakgrund framstår det som inkonsekvent om TSD Telematik begränsas till endast godsterminaler, när kapacitetsförordningen uttryckligen omfattar alla tjänsteanläggningar på TEN, inklusive de som betjänar passagerartrafik. En sådan begränsning skulle innebära att TSD Telematik redan vid antagandet inte fullt ut stödjer de digitala kommunikationskrav som kommer att gälla enligt kapacitetsförordningen.

Transportstyrelsen anser dock att en sådan utökning av tillämpningsområdet kräver en djupare analys, vilket skulle kräva att röstningen senareläggs ytterligare, vilket kommissionen sannolikt inte accepterar.

Konsekvensanalys

ERA hade inför RISC-mötet i juli (RISC#106) 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 och väl underbyggda kostnadsuppskattningar från den svenska sektorn för att implementera tillkommande krav i TSD Telematik.

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 kronor för Samtrafikens ägare och partners, och ca 10 mkr för branschen som helhet i engångskostnader, plus någon miljon kronor i årlig driftskostnad. Delar av dessa kostnader är inte heller direkt kopplade till telematikförslaget, utan befintliga krav i MMTIS-förordningen¹⁰.

Trafikverket har i takt med att förslaget har utvecklats och innehållet stabiliserats något gjort en analys av den påverkan på deras verksamhet som TSD:n kommer att innebära. De har bland annat 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

¹⁰ 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

och drift av kapacitet på järnväg, begrepp och information som används till vardags för de som arbetar med planering och trafikering på järnväg.

Generellt stödjer Trafikverket det övergripande syftet med TSD Telematik; att effektivisera datadelning inom den europeiska järnvägssektorn, i syfte att skapa ett välmående gemensamt europeiskt järnvägsområde, vilket bidrar till ekonomisk tillväxt samt lägre utsläpp av växthusgaser. Trafikverket noterar och uppskattar mycket att många av deras ändringsförslag nu är inkluderade i förslaget. Myndigheten konstaterar dock att även om den föreslagna texten har genomgått många förbättringar under processens gång, är den fortfarande inte lättläst för någon. De hade även föredragit en mer hanterbar process i arbetet.

Trafikverket ser risker för stora kostnader, cirka 100-200 miljoner kronor för implementering inom Trafikverket fram till mars 2028, denna uppskattning innebär dock stor osäkerhet. De förutser vidare framtida oenigheter om innebörden av formuleringarna i TSD:n, men ser i detta läge inte tillräckliga skäl att motsätta sig förslaget.

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. Dock återstår den öppna punkten om nivå på dataintegritet samt frågan om tågnummer som båda kräver ändringar i linje med SE:s förslag för att kunna ge stöd till kommissionens förslag.

Handlingslinje

- 4 **SE kan** tacka kommissionen för det gedigna arbetet med TSD Telematik och den konstruktiva dialogen, men att det ändå kvarstår ett antal ändringar som behöver genomföras för att vi ska kunna stödja förslaget.
- 5 **SE kan** framföra att det saknas rättslig grund för att ge ERA i uppgift att allokera platskoder.
- 6 **SE kan** framföra att den öppna punkten om ytterligare nivåer av integritet och tillförlitlighet för data som används i driften för säkerhetsändamål skapar betydande osäkerhet eftersom befintliga system riskerar att inte kunna uppfylla framtida hårdare krav. SE önskar därför att bestämmelserna ändras i enlighet med SE:s förslag i bakgrundsbeskrivningen, eller att alternativa lösningar införs som säkerställer skydd av gjorda investeringar.

- 7 **SE kan** framföra att det ska vara valbart att skicka med operativa tågnummer (OTN) i path request-object - kravet bör därför ändras från ”shall” till ”may”.
- 8 **SE kan** framföra att deadlines för att fastställa anslutningstider enligt punkt 4.2.2 i bilaga G senareläggas ett år till 14 december 2027 utifrån behov av att anpassa nationell reglering.
- 9 **SE kan** hänvisa till skriftliga kommentarer och argumentera för dessa ändringar.
- 10 **SE kan** stötta initiativ till att senarelägga röstningen, vilket skulle möjliggöra en analys av utökning av tillämpningsområdet till samtliga operatörer av tjänsteanläggningar i linje med kapacitetsförordningen.
- 11 **SE kan** stötta initiativ som syftar till att stärka OSDM-standardens roll som ett godtagbart alternativ för biljetthantering inom telematikregleringen, t.ex. i form av ett skäl eller annan text i rättsakten.
- 12 Om förslaget till röstning i huvudsak är i linje med mötesutkastet **kan SE** rösta JA till förslaget under förutsättning att den öppna punkten om dataintegritet och frågan om tågnummer ges lösningar som hanterar SE:s invändningar på ett rimligt sätt **annars bör SE rösta NEJ eller avstå från att delta i en omröstning**
- 13 Om kommittén beslutar att ge ERA i uppgift att allokera platskoder bör SE få sin uppfattning att kommittén saknar lagstiftarnas att ge ERA det uppdraget noterade i protokollet.
- 14 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Ordföranden inledde agendapunkten med att konstatera att förslaget till TSD Telematik diskuterats under flera år och nu nått version 10. Syftet med akten är att införa moderna digitala lösningar för informationsutbyte kopplat till kapacitetstilldelning, tidtabellsplanering, biljetthantering, elektroniska fraktdokument, vagnhantering och trafikledning. Ordföranden betonade att förslaget är tekniskt komplext och påverkar en bred krets av aktörer såsom infrastrukturförvaltare, terminaloperatörer, intermodala aktörer, järnvägsföretag och biljettdistributörer.

Kommissionen framhöll att bristande driftskompatibilitet och avsaknad av harmoniserade digitala lösningar driver kostnader inom järnvägssystemet och att en europeisk harmonisering minskar risken för framtida inlåsnings effekter. Vissa aktörer, särskilt infrastrukturförvaltare och intermodala operatörer, har uttryckt starkt stöd för förslaget, medan andra – framför allt vissa järnvägsföretag – haft invändningar kring biljetthantering och delning av realtidsinformation. Kommissionen menade att förslaget är

balanserat och ger utrymme för kommersiella avtalsrelationer utan tvång att ingå specifika samarbeten.

Kommissionen bemötte även återkommande missförstånd kring utkastet. Den underströk att äldre och nya digitala format fortsatt stöds via ERA:s ontologi, att OSDM finns uttryckligen omnämnt genom tekniskt dokument B.05 och att alla ERA-dokument är integrerade delar av TSD:n och endast kan ändras genom det formella TSD-förfarandet. När det gäller säkerhetsrelaterade aspekter menade Kommissionen att TSD Telematik inte inför nya krav utan endast klargör relationen till CCS-system vid de tillfällen telematikdata kan vara av betydelse.

ERA uttryckte därefter sitt fulla stöd för version 10 och att förslaget är tekniskt korrekt och ändamålsenligt. ERA menade att om texten skulle skickas tillbaka till byrån för omarbetning skulle resultatet i praktiken vara detsamma. Byrån underströk även att en antagen TSD är en förutsättning för att påbörja nödvändigt arbete inför kommande ändringar kopplade till kapacitetsförordningen och andra digitaliseringsinitiativ. ERA framhöll slutligen att justeringar som gjorts av kommissionen under processen är att betrakta som normala led i TSD-förfarandet.

Kommissionen fortsatte sedan med en genomgång av de viktigaste förtydligandena och ändringarna i version 10 och 10.1, se presentation. Därefter aviserades en efterföljande diskussion organiserad tematiskt enligt tidigare utskickad struktur. Kommissionen framhöll att texten bygger på 3068 inkomna synpunkter från medlemsstater och sektor, som hanterats öppet och inom givna tidsfrister.

Operatörer av tjänsteanläggningar (sidorna 3-4)

Kommissionen inledde presentationen med att beskriva hur operatörer av tjänsteanläggningar har integrerats i TSD Telematik, även i syfte att skapa en brygga mot kapacitetsfrågorna enligt SERA-direktivet. Kommissionen förklarade att operatörer av tjänsteanläggningar införts som en ny aktörskategori i TSD:n.

För passagerartrafik innebär detta att stationsförvaltare pekas ut som den centrala aktören. Stationsförvaltare omfattas uttryckligen av bindande krav i TSD Telematik, medan andra tjänsteanläggningar som betjänar passagerare kan välja att tillämpa TSD:n på frivillig basis.

För godstrafik redogjorde kommissionen för att man, efter analys av marknaden tillsammans med godssektorn, dragit slutsatsen att det i ett första steg endast är de viktigaste och största anläggningarna som bör omfattas av bindande krav. Utgångspunkten är de tjänsteanläggningar som listas i punkt 2 och underpunkterna b, c, d och g i bilaga II till SERA-direktivet, och inom denna grupp identifieras en underuppsättning – godsterminaler på TEN-T – som de anläggningar där TSD:n faktiskt inför obligatoriska krav. Kommissionen betonade att listan över TEN-T-terminaler enligt TEN-T-förordningen (utifrån artikel 36) fastställs av medlemsstaterna, vilket ger dem full flexibilitet att anpassa urvalet till framtida digitaliseringsbehov.

Kommissionen förklarade vidare att denna tredelade modell – alla operatörer av tjänsteanläggningar, stationsförvaltare respektive utpekade godsterminaler på TEN-T – återspeglas i texten i skäl 8, i definitionen av *operator of rail freight service facility* samt i artikel 16. Artikel 16 innehåller bland annat en förlängd övergångsperiod för TEN-T-terminaler, med 12 månaders extra tid jämfört med den allmänna tidsfristen. I artikel 16.4 klargörs också att mindre terminaler och andra tjänsteanläggningar än TEN-T-terminaler och stationsförvaltare kan tillämpa TSD Telematik på frivillig basis. Kommissionen framhöll att inga aktörer formellt utesluts från tillämpningsområdet, men att de bindande kraven i detta skede fokuseras på de viktigaste aktörerna för kapacitet, trafik och drift, medan övriga kan ansluta sig utifrån marknadens behov.

Definitioner kring biljetthantering, artikel 3 (sidorna 5-6)

Kommissionen fortsatte presentationen med att gå vidare till biljettrelaterade definitioner. Det förklarades att version 10.1 innehåller mindre justeringar i artikel 3, bland annat en precisering i definitionen av *distributor* (punkt 38) där det nu tydligt anges att alla rättigheter och befogenheter för en distributör bygger på avtalsrelationer. Även förtydliganden i definitionerna för *tariff* (punkt 43) och *offer* (punkt 44). Dessa ändringar, d.v.s. att kraven följer av gällande avtalsvillkor, speglar förslag från sektorn och har nu genomgående införts i hela rättsakten.

Datadelning, artikel 4 (sidorna 7-8)

Kommissionen gick därefter vidare till artikel 4.1 – den så kallade ”Rotterdam-klausulen” – där texten justerats för att klargöra att bestämmelsen inte endast avser processer, utan även de järnvägstjänster som

dessa processer är knutna till. Denna ändring motsvarar anpassningar som efterfrågats av flera medlemsstater på grundval av sektorkommentarer.

Publik tillgång till godsdata, artikel 5 (sidorna 9-11)

I artikel 5 lyftes två aspekter. För det första kvarstår reglerna om vilken data som får nås via digitala plattformar i enlighet med Rotterdamförklaringen. All data som anges i artikel 5.1 a–d kan nås av berörda aktörer via plattformar såsom RNE Train Information System (RNE TIS). Kommissionen framhöll att detta ligger i linje med utformningen av den befintliga infrastrukturen och inte medför några nya kostnader.

Den ändring som genomförts i version 10.1 gäller i stället frågan om offentliggörande av data. Kommissionen noterade att det fortfarande saknas majoritet för att göra godstrafikens tidtabellsdata öppet tillgänglig, trots önskemål om ökad transparens. För att återspegla detta förbehåll föreslår texten nu att endast passagerarrelaterade data ska vara obligatoriskt offentlig, medan motsvarande data för gods endast kan göras tillgänglig på frivillig basis.

Biljetthantering, artikel 6 (sidorna 13-14)

Kommissionen gick därefter över till frågor om dynamisk prissättning ("yielded prices"). I artikel 6.3 har inga ändringar införts i version 10.1. Däremot har punkt 4.3.1 i bilagan anpassats: referensen till den tidigare listan över variabler som används i yield-reglerna – vilket flera medlemsstater motsatte sig vid föregående möte – har nu tagits bort i enlighet med kommitténs önskemål. Texten har också kompletterats för att tydliggöra hur tariffer för anställda ska behandlas.

Slutligen lyfte kommissionen fram den nya skrivningen i punkt 4.3.1.2, som nu uttryckligen bekräftar möjligheten för sektorn att använda OSDM även för tariffdata. Detta är möjligt förutsatt att datamodellen är kompatibel och driftskompatibel med Transmodel, vilket OSDM bygger på. Kommissionen förklarade att denna möjlighet redan följer av artikel 6.3 och artikel 23, men att den nu formulerats mer tydligt i lagtexten för att undanröja eventuella oklarheter.

Referensdata, artiklarna 8 och 9 (sidorna 15-17)

Gällande referensdata noterade kommissionen att vissa medlemsstater, med stöd av synpunkter från sektorn, uttryckt oro över att vissa godsspecifika

referensdata — särskilt register som förs av vagninnehavare och järnvägsföretag avseende deras fordon — inte bör göras offentligt tillgängliga. För att beakta detta har texten justerats så att den inte längre hänvisar till ”reference data” i bred bemärkelse, utan enbart till ”common reference data”.

Kommissionen gick därefter vidare till artikel 9, där två punkter lyftes fram. För det första förklarades att artikel 9.8 nu tydliggör hur de gemensamma referensdata som hanteras av ERA ska användas vid genomförandet av den delegerade förordningen (EU) 2017/1926 om multimodala reseinformationstjänster (MMTIS). Dessa gemensamma referensdata ska göras tillgängliga via europeiska identifierare i medlemsstaternas nationella åtkomstpunkter. Kommissionen framhöll att detta följer av artikel 6 i förordningen, men att ett uttryckligt klargörande i artikel 9 varit nödvändigt.

Den andra punkten avsåg artikel 9.7, där flera medlemsstater önskat mer flexibilitet avseende den ursprungliga tidsfristen den 31 mars 2026. Även om denna frist redan gäller enligt befintlig lagstiftning, ansåg kommissionen det rimligt att i TSD:n tydliggöra att den faktiska tillämpningen av skyldigheterna kopplas till förordningens ikraftträdande, vilket i praktiken medför några månaders ytterligare flexibilitet.

Deadlines, artikel 16 och tillägg G (sidorna 18-19)

När det gäller tidsfrister presenterade kommissionen även ändringen i version 10.1 som går längre än sektorns önskemål. Ursprungligen angavs i version 10 att TSD:n ska tillämpas från december 2028, men med hänsyn till önskemål från flera medlemsstater föreslås nu att den obligatoriska tillämpningen skjuts upp ytterligare ett år, till december 2029, så att den sammanfaller med tågplan 2030.

Bedömning av överensstämmelse, artikel 18 (sida 21)

Kommissionen nämnde vissa redaktionella anpassningar av artikel 18 och tillhörande avsnitt i bilagan, särskilt punkt 1.6 i bilaga D. Dessa justeringar har gjorts för att bättre harmonisera ordalydelsen och för att säkerställa konsekvent tillämpning av kraven på bedömning av överensstämmelse.

Användning av data för säkerhetsändamål (sidorna 22-25)

Kommissionen fortsatte presentationen med den del av förslaget som rör säkerhetsaspekter. Det framhölls att driftskompatibilitetsdirektivet

uttryckligen kräver att telematikdelssystemet omfattar det väsentliga kravet säkerhet, i enlighet med punkt 2.7.4 i bilaga III. Därför är det, enligt kommissionen, nödvändigt att TSD Telematik adresserar detta krav, annars skulle en rättslig konflikt uppstå.

Kommissionen förklarade att texten i version 10.1 har anpassats för att tydliggöra att det inte handlar om säkerhet i allmän bemärkelse, utan specifikt om *säkerhet i driften*. Denna precisering har lagts in i flera delar av texten efter synpunkter från medlemsstaterna. I sak kvarstår dock huvudstrukturen från version 10, eftersom förändringarna främst gäller förtydliganden i ordalydelsen.

Kommissionen betonade vidare att TSD:n inte inför några obligatoriska krav på att använda telematikdata för säkerhetsändamål. Användningen är frivillig, och de nivåer av dataintegritet och tillförlitlighet som krävs för att kunna använda telematikdata i säkerhetskritiska driftsprocesser utgör en öppen punkt. Denna öppna punkt ska hanteras vid nästa revision, i enlighet med artikel 23 och den rekommendation som ska tas fram till 2028.

Kommissionen underströk att eftersom kraven inte är bindande i dagsläget, kan de heller inte ge upphov till några kostnader för medlemsstaten eller sektorn.

För tydlighetens skull har hänvisningen till de väsentliga kraven från direktivet lagts in både i punkt 1.1.1 i bilagan och i fotnoten till Appendix F. Därutöver har texten harmoniserats så att formuleringen *safety of operations* används konsekvent.

Ett förtydligande som flera medlemsstater efterfrågat, och som nu har införts, är att eventuella säkerhetskrav endast gäller sådana driftsprocesser som inte redan omfattas av TSD CCS. Kommissionen betonade att avsikten inte är att införa något parallellt säkerhetssystem vid sidan av CCS-regelverket. Ytterligare ett tillägg klargör att avtal mellan parter om användning av telematikdata för säkerhetsändamål inte får skapa hinder för tillträde till infrastrukturen.

Dataformat, (sidorna 26-28)

Kommissionen gick därefter vidare till frågor om dataformat. De refererade tillbaka till att ordföranden inledningsvis klargjort om att ontologin inte är ett obligatoriskt dataformat, utan endast fungerar som en gemensam behållare

för de datamodeller som gäller inom TSD Telematik. I och med sammanslagningen av TAF- och TAP-specifikationerna i en enda TSD finns flera parallella datamodeller, där XSD-modellen för kommunikation mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är den historiska och därtill finns flera biljettrelaterade modeller. Syftet med att samla dem i en ontologi är att skapa en enhetlig struktur och ökad transparens.

Kommissionen betonade att efterlevnaden bedöms mot de datamodeller som anges i regelverket – inte mot ontologin som sådan. Detta har ytterligare tydliggjorts i version 10.1, där texten nu uttryckligen hänvisar till de relevanta datamodellerna som listas i punkt 2, vilket enligt kommissionen gör bestämmelsen ännu klarare.

Tillfälliga kapacitetsbegränsningar (sidorna 29-31)

Kommissionen fortsatte presentationen med den del som rör temporära förändringar av infrastrukturens nominella egenskaper. Det förtydligades att TSD Telematik inte reglerar tillfälliga kapacitetsbegränsningar (TCR), eftersom dessa fortsatt är en öppen punkt i TSD:n sedan de första versionerna. Däremot omfattar TSD:n temporära ändringar av nominella infrastrukturkaraktistik, i enlighet med punkt 2.4.4.

Kommissionen förklarade att TSD:n endast skapar en möjlighet för infrastrukturförvaltare att koppla samman TCR-verktyg med RINF för att automatiskt föra över temporära infrastrukturvärden. Detta är frivilligt och innebär ingen skyldighet att använda TCR-meddelanden i TSD Telematik. De parametrar som avses – såsom hastighet, axellast, tåglängd och lastprofil – följer av punkt 8 i bilaga VII till SERA-direktivet och ingår redan i sektorns TCR-meddelanden. Version 10.1 innehåller därför ett förtydligande i skäl 38 för att undvika missuppfattningen att TSD:n skulle omfatta hela kapacitetsbegränsningar.

Train ready (sidorna 32-33)

Kommissionen gick därefter vidare till funktionerna ”train ready” och ”train readiness forecast”. I version 10.1 förtydligas att om CCS-medel redan används finns ingen skyldighet att implementera *train ready*-meddelanden i TSD Telematik. Dessutom anges nu i en ny punkt att om en infrastrukturförvaltare planerar att införa CCS-funktionalitet inom fem år efter den tidsram som anges i bilaga G, ska motsvarande krav i TSD Telematik inte tillämpas. Detta motiveras av att vissa medlemsstater

fortfarande har banor utan GSM-R eller med teknik som snart ska ersättas och att TSD:n inte bör tvinga fram implementering av telematikmeddelanden som inom kort ersätts av CCS-lösningar.

Lokalisering av godsvagnar (sida 36)

Kommissionen övergick sedan till frågan om lokalisering av godsvagnar. Det noterades att flera medlemsstater, efter synpunkter från sektorn, påpekat att det kan vara svårt att avgöra vilken aktör som faktiskt har tillgång till vagnpositionsdata. Kommissionen beskrev den analys som gjorts tillsammans med branschorganisationer och konstaterade att det finns en tydlig kedja av aktörer: enligt dataförordningen ska vagnsinnehavaren dela positionsdata med leasetagaren, och TSD Telematik möjliggör sedan vidare delning längs transportkedjan. Kommissionen uttryckte viss sarkastisk förvåning över att sektorn upplever svårigheter med att spåra vem som använder en viss vagn.

Övriga ändringar (sida 37)

Slutligen informerade kommissionen om språkliga och tekniska korrigeringar i bilagan. Flera kodreferenser har rättats så att terminologin exakt motsvarar de datamodeller som används, till exempel *PathRequestMessage*, *TrainCompositionMessage*, *TrainRunningInformationMessage* och *WagonStatusMessage*. Dessa namn kan inte översättas utan ska återges oförändrade.

General - Articles 1, 2, 7 to 10, 14 & Annex: sections 1 (but 1.6), 5 and Appendices A, B , and F

Ordföranden öppnade diskussionsdelen utifrån översikten över de tematiska blocken.

En medlemsstat inledde med att fråga varför artikel 3 inte fanns med i listan över diskussionspunkter. Ordföranden bekräftade att definitionerna kan hanteras under det första blocket och att medlemsstaterna därför kunde ta upp frågan direkt.

Samma medlemsstat tackade kommissionen och ERA för presentationen och noterade att det var mycket information som presenterats snabbt. De meddelade att de kommer att återkomma med fler frågor i samband med de senare blocken, men ville redan nu lyfta en sektorkommentar om artikel 3. De hänvisade till ändringen av definitionen av ”distributör” och betonade att

sektorn ser detta som en förbättring, men att punkt (b) väcker frågor. Formuleringen ”without initial query to the distribution system of those undertaking” uppfattas som oklar i relation till dynamisk prissättning. Sektorn förstår inte hur detta ska fungera tekniskt eller juridiskt och ifrågasätter om denna del av satsen bör strykas. De efterfrågade ytterligare förklaring från kommissionen.

En annan medlemsstat tog därefter ordet och framförde några övergripande synpunkter. Medlemsstaten tackade för den omfattande dialogen och för att många av deras tidigare kommentarer införts i version 10.1. De ansåg att texten är betydligt bättre än tidigare utkast men uttryckte osäkerhet kring om den är tillräckligt mogen för omröstning. De menade att flera frågor fortsatt är oklara och kommer att kräva ytterligare klargöranden framöver. De lyfte också att delar av texten enligt deras bedömning är alltför komplexa samt att vissa krav tvingar aktörer att implementera funktioner som de enligt egna experter inte behöver. Vidare noterades att det finns driftskompatibilitetsproblem, bland annat kopplat till användningen av webbplatser för datautbyte samt regler om vilka aktörer som får tillgång till viss information, där medlemsstaten upplever att förslaget inte är tillräckligt tydligt.

Ett land framförde att de generellt stödjer den aktuella versionen av TSD Telematik. De menade att texten säkerställer driftskompatibilitet och att de, såvitt de har förstått, ser att majoriteten av sektorns och medlemsstatens tidigare problem nu har fått lösningar. De uttryckte därför en förhoppning om att medlemsstaten ska kunna stödja förslaget, så att sektorn kan gå vidare och börja utveckla och implementera nödvändiga lösningar.

SE inledde med att tacka kommissionen och ERA för det omfattande arbete som lagts ned på TSD Telematik samt för den konstruktiva dialog som hållits genom samtliga versioner av förslaget. SE noterade att texten har förbättrats avsevärt över tid, särskilt vad gäller biljetthanteringsområdet. SE välkomnade särskilt att kravet på att dela variabler för dynamiska priser nu har tagits bort, samt att den senaste versionen också ändrat skrivningen om användningen av operativa tågnummer i planeringsskedet. SE uttryckte även uppskattning över att felaktig användning av ordet ”ad hoc” tagits bort i relation till sena kapacitetsförändringar.

Trots detta kvarstår ett antal frågor av större betydelse för SE, vilket även har framförts skriftligt. Först upprepade SE sin invändning kring den rättsliga grunden för att ge ERA beslutsmandat att tilldela platskoder. SE redogjorde återigen för sin tolkning av ERA-förordningen och driftskompatibilitetsdirektivet, enligt vilken ERA:s mandat omfattar förvaltning av specifikationer men inte individuella allokeringsbeslut riktade direkt mot aktörer. SE betonade att vi förstår kommissionens motiv, att åstadkomma en mer harmoniserad hantering av platskoder, men att den rättsliga invändningen kvarstår och att vi vill ha den noterad i protokollet.

SE övergick därefter till den öppna punkten om ytterligare nivåer för dataintegritet och tillförlitlighet kopplade till det väsentliga kravet säkerhet. SE uttryckte betydande oro för att en framtida harmonisering av högre integritetsnivåer skulle riskera att göra befintliga telematiksystem obrukbara, eftersom sådana nivåer kräver utvecklingsprocesser jämförbara med dem som gäller för säkerhetskritisk mjukvara inom CCS-systemen. SE förklarade att sådana krav inte går att lägga till i efterhand utan innebär att system måste utvecklas om från grunden, vilket skulle medföra mycket stora kostnader och leda till att gjorda investeringar går förlorade. SE betonade att man fullt ut erkänner kopplingen till bilaga III i driftskompatibilitetsdirektivet, men att den nuvarande lösningen i TSD-förslaget, med en öppen punkt utan skydd för existerande system, inte är acceptabel i sin nuvarande form.

SE lyfte även behovet av att stärka OSDM:s ställning i förordningen. SE hänvisade till sina skriftliga kommentarer och förklarade att man föreslagit att artikel 23 ska förtydliga att eventuella framtida ersättningar av ERA-dokument, däribland B.05, inte får göras utan ett formellt TSD-beslut genom RISC-kommittén. Detta, menade SE, skulle stärka sektorns förtroende genom att säkerställa att inga förändringar sker utanför den demokratiska beslutsprocessen.

Vidare noterade SE att definitionen av *operator of rail freight service facility* i artikel 3(8) fortfarande behöver korrigeras, eftersom nuvarande skrivning samtidigt hänvisar till SERA-direktivet och till multimodala terminaler enligt TEN-T-förordningen, vilket inte är förenligt och skapar intern inkonsekvens, SE upprepade att detta måste rättas till.

Slutligen tog SE upp kravet på att stationsförvaltare ska tillhandahålla resenärsinformation om samtliga mellanstationer. SE ifrågasatte detta

eftersom motsvarande krav inte återfinns i tågpassagerarförordningen och eftersom kravet även är praktiskt mycket svårt att genomföra, särskilt för stationer med begränsade displaymöjligheter. SE avslutade med att ange att ytterligare detaljerade kommentarer kommer att framföras under respektive temablock.

En annan medlemsstat tog därefter ordet och tackade kommissionen för arbetet med att hantera det stora antal kommentarer som inkommit. Medlemsstaten välkomnade ambitionen att främja digitalisering inom järnvägssektorn och uttryckte uppskattning för det framsteg som gjorts. De framhöll dock att man har en annan syn än SE i fråga om säkerhetskravet. Med hänvisning till tidigare diskussioner förklarade medlemsstaten att man tydligt ser den rättsliga grunden i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet och anser att kommissionens nuvarande formulering utgör en rimlig och balanserad lösning. Medlemsstaten betonade därför att texten bör kvarstå som den är och att kvarstående frågor kan hanteras vid ett senare tillfälle inom ramen för den öppna punkten.

En annan medlemsstat informerade därefter om att den nationella sektorn generellt stödjer förslaget. De betonade vikten av god koordinering mellan vagnsinnehavare och andra berörda aktörer, och framhöll särskilt behovet av att säkerställa att vagnar med 1520-mm spårvidd korrekt inkluderas i referensdatabaserna för rullande materiel.

En internationell organisation tog därefter ordet och tackade för presentationen av ändringarna. Organisationen lyfte ett språkligt problem i artikel 2.2 tredje stycket i version 10 och noterade att meningen inte är korrekt engelska eftersom ordet "neither" saknar en motsvarande "nor", de föreslog därför att formuleringen ses över. De efterfrågade även ett förtydligande av innebörden av den efterföljande meningen, som anger att telematikaktörer får tillämpa alternativa åtgärder mellan gränsen och den gränsstation som utpekats för gränsöverskridande trafik. De efterfrågade klargörande kring om detta avser lösningar utanför TSD eller UTP och vad syftet med denna öppning är.

Ordförande tackade för synpunkterna och noterade behovet av språkliga korrigeringar. Kommissionens svarade sedan på de frågor som hade väckts, i den ordning de kommit. De inledde med att bemöta frågan från en medlemsstat om definitionen av "distributor" och uttrycket "without initial

query to the attributing system”. De förklarade att texten avser en teknisk möjlighet, inte en skyldighet. Syftet är att en distributör ska kunna kombinera olika trafikprodukter utifrån de statiska data som finns tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten. För produkter som bygger på dynamisk prissättning eller bokningsberoende tillgänglighet kommer distributören alltid behöva kontakta järnvägsföretagets bokningssystem i ett andra steg, men det förändrar inte principen att rutt- och produktkombination tekniskt kan ske utan en initial förfrågan. Den modell som beskrivs bygger därför på två steg: först resa- och produktkombination baserat på tillgängliga statiska grunddata, därefter kontroll av tillgänglighet och pris i operatörens system.

Samma medlemsstat som ställt frågan tog därefter ordet och tackade för klargörandet, men framhöll att texten fortfarande kan uppfattas som missvisande. De menade att om den aktuella bestämmelsen endast avser statiska data bör detta anges tydligare i själva texten, så att det inte uppstår oklarheter kring dynamisk prissättning.

Kommissionen återkom med ett förtydligande och upprepade att alla befogenheter och rättigheter som en distributör har alltid måste grunda sig på ett underliggande avtalsförhållande. Den tekniska kapaciteten som beskrivs i definitionen kan därför endast utnyttjas inom ramen för vad avtalet mellan parterna tillåter.

Kommissionen gick därefter vidare till kommentaren från en medlemsstat som fortfarande ansåg att vissa funktioner var svåra att implementera. Kommissionen uppmanade medlemsstaterna att precisera vilka textpunkter som fortfarande var problematiska, eftersom det inte går att föra en meningsfull diskussion på en allmän nivå utan konkreta hänvisningar. Kommissionen adresserade även kommentaren om så kallade ”websites” och förklarade att detta avser de manuella webbgränssnitt som flera infrastrukturförvaltare redan erbjuder i dag – inklusive den berörda medlemsstaten – för aktörer som inte har resurser att införa full maskin-till-maskin-kommunikation. Dessa användargränssnitt är alltså ingen ny skyldighet och innebär inga nya kostnader, utan en kodifiering av befintlig praxis och ett sätt att säkerställa proportionalitet.

Kommissionen tackade för stödet från en deltagare. De riktade sig därefter till SE och tackade för uppskattningen av de förbättringar som gjorts i de senaste versionerna. Kommissionen hänvisade till den bilaterala dialogen och

redogjorde för sin rättsliga bedömning av mandatet gällande referenskode. Enligt kommissionens analys är koderna en integrerad del av telematikspecifikationen och därmed omfattade av artikel 23 i ERA-förordningen, vilket enligt deras uppfattning ger ERA rätt att hantera dessa inom ramen för sitt uppdrag.

När det gäller SE:s kritik mot hanteringen av det väsentliga kravet säkerhet och den öppna punkten om dataintegritet och tillförlitlighet erkände kommissionen att frågan är viktig och att harmoniserade säkerhetsnivåer kan medföra kostnader. Kommissionen betonade dock att eftersom användningen av telematikdata för säkerhetsändamål är frivillig i nuvarande text, uppstår ingen omedelbar skyldighet eller kostnad. Syftet med den öppna punkten är att ge ERA möjlighet att ta fram ett förslag 2028, baserat på experters bidrag och konsekvensanalys, innan eventuella nivåer fastställs. Kommissionen pekade även på att texten nu tydliggör att eventuella framtida säkerhetsnivåer inte får omfatta funktioner som redan regleras i TSD CCS, samt att överenskommelser mellan aktörer inte får utgöra hinder för nätåtkomst.

Slutligen noterade kommissionen SE:s övriga frågor, bl.a. om en förstärkning av OSDM-standardens roll i artikel 23 samt definitionen av operatörer av godsanläggningar och klargjorde att dessa kommer att behandlas senare under de blockindelade diskussionerna.

Kommissionen tackade tidigare medlemsstat för att ha lyft säkerhetsfrågan och betonade att deras påminnelser om den rättsliga grunden i driftskompatibilitetsdirektivet är centrala för dagens diskussion. Kommissionen försäkrade att behoven för 1520-nätet och 1520-fordonsflottan är fullt beaktade i TSD Telematik. Digitaliseringen är teknikneutral och begränsas inte av spårvidd. När det gäller den specifika frågan om databas för rullande materiel upplyste kommissionen om att ett projekt finansieras genom CEF för att stödja aktuell infrastrukturförvaltning i utvecklingen av sådan funktionalitet. Kommissionen hänvisade också till det pågående arbetet i ERA:s 1520-arbetsgrupp rörande EVR och ERATV.

På frågan från en internationell organisation om lydelsen i artikel 2.3 bekräftade kommissionen att en språklig korrigering behövs, eftersom meningen innehåller ett felaktigt ”neither” utan ”nor”. När det gäller den andra meningen förklarade kommissionen att avsikten är att ge flexibilitet för

tredjelandstrafik: mellan EU-gränsen och den gränsstation som är avsedd för gränsöverskridande trafik kan alternativa lösningar användas, eftersom TSD Telematik inte reglerar detta avsnitt av trafiken.

SE tog återigen ordet för att förtydliga sin tidigare ståndpunkt. SE betonade att även om den öppna punkten om dataintegritet och tillförlitlighet inte innebär några direkta kostnader i nuläget, uppstår en mycket betydande risk längre fram. Om TSD Telematik antas och implementeras nu, och ERA därefter 2028 fastställer harmoniserade nivåer för integritet och tillförlitlighet som ligger högre än vad dagens system klarar av, kan detta innebära att redan implementerade telematiksystem blir obrukbara. SE framhöll att säkerhetskritiska krav inte kan införas i efterhand.

Kommissionen bad SE att utveckla resonemanget, då deras uppfattning är att säkerhetskrav vanligtvis kan hanteras på annat sätt.

SE förtydligade att utveckling av säkerhetskritiska system kräver specifika processer från början, t.ex. kvalitetsstyrning liknande ISO9000-familjen, reducerade instruktionssatser, strikt kravhantering, verifiering och spårbarhet. Sådana krav går inte att tillämpa retroaktivt. Om ett system inte utvecklats enligt sådana principer från start kan det aldrig i efterhand uppgraderas till en högre säkerhetsnivå, det måste i så fall byggas om från grunden. Därför innebär den öppna punkten om framtida harmoniserade integritets- och tillförlitlighetsnivåer en betydande risk: om nivån höjs år 2028 måste befintliga telematiksystem i praktiken ersättas helt, vilket innebär mycket stora kostnader. SE underströk att detta är en teknisk realitet, inte en åsikt, och att osäkerheten därför måste undanröjas i den slutliga texten.

Kommissionen svarade att situationen måste ses i sitt rättsliga sammanhang. De underströk att sektorns befintliga system helt korrekt uppfyller kraven i dagens TSD TAF och TSD TAP, och att sektorn naturligtvis inte ska lastas för detta. Problemet ligger i att de nuvarande TSD:erna i sin rättsliga utformning står i konflikt med driftskompatibilitetsdirektivet, närmare bestämt punkt 2.7.4 i bilaga III, där det väsentliga kravet säkerhet uttryckligen omfattar telematik. De gamla TSD:erna har alltså felaktigt undantagit telematik från säkerhetskravet, vilket innebär en rättslig inkonsekvens som en ny TSD måste korrigera.

De betonade att det därför inte är möjligt att anta en ny TSD Telematik som bibehåller denna rättsliga konflikt. Den öppna punkten införs just för att

hantera denna situation och för att ERA, år 2028, ska kunna göra en korrekt analys av om några ytterligare säkerhetsnivåer överhuvudtaget behöver harmoniseras. Om sådana nivåer skulle behövas, vilket talaren bedömde som osannolikt, måste beslut samtidigt omfatta övergångsperioder, finansieringslösningar och praktiska stödmekanismer. Men i nuläget införs inga krav och därmed inga kostnader.

Kommissionen fortsatte med att förklara att kommissionens antagande är att framtida säkerhetskritisk användning av data inte kommer att hanteras i telematiksystemen, utan i CCS-systemen. TSD Telematik syftar till att möjliggöra datadelning i planering och förberedelse; säkerhetskritiska funktioner kommer istället att ”lyftas ut” till CCS-system och i operativ fas till kapacitetsstyrningssystem. Därför bedömer kommissionen att TSD Telematik inte kommer att påverkas av framtida säkerhetsnivåer, och att befintliga telematiksystem inte kommer att behöva byggas om. De dataflöden som i framtiden skulle kunna få säkerhetsbetydelse kommer då redan att hanteras av CCS-system designade för sådana krav.

En medlemsstat tog upp ytterligare två frågor kopplade till säkerhetsaspekten. För det första påpekades att texten anger att överenskommelser mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ”inte får utgöra ett hinder för tillträde till nätet”. Medlemsstaten efterfrågade en förklaring av hur proceduren ska se ut om en sådan överenskommelse inte kommer till stånd mellan parterna. För det andra lyfte medlemsstaten en oro för att frånvaron av harmonisering kan leda till att olika RU-IM-överenskommelser sprids över Europa, med olika nivåer och krav i varje medlemsstat. Man efterfrågade hur kommissionen avser att hantera detta fragmenteringsproblem.

En annan medlemsstat gick därefter vidare med en relaterad kommentar om användningen av webbgränssnitt som ett alternativ till maskin-till-maskin-kommunikation. Medlemsstaten klargjorde att man inte motsätter sig webbgränssnitt som sådana. Problemet ligger snarare i att TSD Telematik enligt nuvarande formulering möjliggör att varje infrastrukturförvaltare etablerar helt egna och icke-interoperabla lösningar. Detta riskerar att leda till en situation där olika webbgränssnitt bygger på olika tekniska principer, utan någon samordning eller ansvarsfördelning. Medlemsstaten föreslog därför att TSD:n borde innehålla en tydligare beskrivning av minimikraven för dessa

webbgränssnitt, alternativt en precisering av ansvarsförhållandena, för att säkerställa praktisk driftskompatibilitet.

Kommissionen förklarade att man delar bedömningen att sådana webbgränssnitt behöver vara driftskompatibla, men att man i nuläget inte ser några problem i praktiken. Befintliga lösningar, både de som utvecklats nationellt av infrastrukturförvaltare och de som tillhandahålls av RNE på europeisk nivå, är enligt kommissionen redan fullt driftskompatibla.

Kommissionen såg därför inget behov av att införa detaljerade krav i TSD-texten i detta skede. Samtidigt noterade kommissionen det framförda önskemålet och hänvisade till att punkterna 1.7.1 och 1.7.2 i bilagan innehåller öppna punkter som gör det möjligt för byrån att vid behov ta fram minimikrav för sådana gränssnitt vid en framtida revidering.

Kommissionen betonade också att infrastrukturförvaltare inte är skyldiga att implementera nationella webbgränssnitt, eftersom artikel 14 uttryckligen tillåter användning av de europeiska gränssnitt som redan finns tillgängliga.

Därefter gick kommissionen vidare till frågan från en annan medlemsstat rörande punkt 1.1.1 i bilagan och den föreslagna formuleringen om att avtal om användning av telematikinformation för säkerhetsändamål inte får utgöra ett hinder för tillträde till nätet. Medlemsstaten preciserade att detta inte besvarar situationen där ett avtal inte kommer till stånd mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, och efterfrågade ett klagande om vilka konsekvenser detta får i praktiken.

Kommissionen förtydligade att ett avtal i detta sammanhang alltid ska förstås som ett ömsesidigt avtal och inte kan införas ensidigt av någon av parterna. Om ett järnvägsföretag inte accepterar att dess data används för säkerhetsändamål kan infrastrukturförvaltaren därför inte tillämpa en sådan användning. Kommissionen betonade att avsaknaden av avtal inte får resultera i att järnvägsföretaget förlorar tillträdet till nätet eller förhindras från att erhålla tågläge. Som exempel nämnde kommissionen användningen av tågsammansättningsdata - om en infrastrukturförvaltare önskar använda dessa data för säkerhetsrelaterade processer krävs ett uttryckligt ömsesidigt avtal. Om järnvägsföretaget motsätter sig användningen ska infrastrukturförvaltaren avstå, och järnvägsföretaget ska i sådant fall ändå behandlas på samma sätt som övriga aktörer vid tillträde till nätet.

Kommissionen avslutade med att konstatera att den föreslagna formuleringen syftar till att säkerställa att sådana avtal endast ingås om båda parter är överens, och att det unilaterala införandet av ytterligare krav genom exempelvis nätbeskrivningen inte är tillåtet inom ramen för den föreslagna TSD-texten.

SE menade att frågan om säkerhet verkar ha hanterats i fel ordning. Om det finns ett konstaterat problem i nuvarande TAF/TAP-förordningar, där säkerhetsaspekten inte hanteras i enlighet med direktivet, så borde detta ha åtgärdats i den pågående revideringen. Om telematiksystem utvecklas utan att säkerhetsaspekten tas om hand riskerar vi att systemen kastas ut om tre år och tvingas utveckla dem på nytt, vilket vore ett enormt slöseri med resurser. SE hänvisade till vad kommissionen sagt om att säkerhetskritiska system bör ligga i TSD CCS, och bad om att detta på något sätt kunde klargöras i ett skäl i texten. Som SE tidigare påpekat, även om man bara lägger till ”basic integrity” som nivå för integritet, så innebär det ändå att de nuvarande systemen måste kastas ut eftersom de inte utvecklas utifrån en sådan strukturerad process i dag. SE menade att även små krav på integritet skulle innebära att allt behöver göras om från grunden. SE efterfrågade också om någon av ERA:s CCS-experter fanns på plats som kunde beskriva konsekvenserna, eftersom SE ansåg att detta innebär en stor risk för sektorn och risk för investeringar som går förlorade.

Ordföranden svarade att det måste vara klart för alla i rummet att TSD Telematik och TSD CCS aldrig bör överlappa. Om en funktion läggs in i TSD CCS ska den ligga där, och TSD CCS omfattar även legacy-systemen. Det är TSD CCS som hanterar den typen av frågor. När CCS tar hand om en funktion finns det inte längre något behov av ett telematiklager, och det får inte finnas parallella processer för samma åtgärd. Ordföranden noterade att situationen kan se olika ut i olika medlemsstater beroende på hur långt man kommit i utrullningen av CCS-system, men att detta inte förändrar principen. Om man gemensamt kommer överens om att CCS ska täcka exempelvis ”train ready”, och den versionen av TSD CCS gäller, då finns det inget utrymme för telematik att hantera samma funktion. Detta är den grundläggande logiken.

Ordföranden föreslog därefter att diskussionen mellan SE och kommissionen fortsätter bilateralt under pausen, med syfte att se om ytterligare förtydliganden kan göras. Därefter ajournerades mötet för paus.

Compliance assessment and further developments - Articles 11, 12, 18 to 23 & Annex: point 1.6, Appendices C and D

Ordföranden inledde med att fråga om några medlemsstater hade synpunkter på detta block och konstaterade sedan att ingen i rummet borde bli särskilt överraskade av att SE begärt ordet.

SE tog upp artikel 23 om framtida utveckling. Behovet av att förtydliga OSDM:s ställning i texten för att återställa sektorns förtroende för dess framtid upprepades. SE ansåg att det bör framgå uttryckligen i artikel 23 att ett eventuellt framtida beslut om att ersätta det tekniska dokumentet B.5 ska föregås av en omröstning i RISC-kommittén, eftersom detta ändå är den faktiska proceduren. SE noterade att detta formellt framgår redan i regelverket, men att osäkerheten i sektorn ändå kvarstår. De hänvisade även till den ändrade texten om att CEN/CENELEC-mandatet anger att lösningar ska vara bakåtkompatibla med fyra olika format, något som SE förvisso uppfattar som svårt att realisera i praktiken. Mot bakgrund av den osäkerhet som finns, och med tanke på att OSDM idag är en fungerande lösning som möter sektorns affärsbehov, menade SE att OSDM bör förankras tydligare i TSD-texten och inte endast i ett tekniskt dokument som kan revideras inom CCM-processen (Change Control Management, en process där ändringar av TSD:n hanteras) . Detta skulle enligt SE ge sektorn den trygghet som efterfrågas.

En medlemsstat uttryckte stöd för SE:s synpunkter och påpekade att sektorn önskar klarhet för att fortsätta investera i OSDM. De framhöll att avsaknad av tydlighet kan hämma hela genomförandet av den biljettrelaterade färdplanen, eftersom aktörer annars kan avvakta och se vad en framtida EU-standard innebär. Enligt denna medlemsstat bör det tydligt framgå att OSDM är en standard som även fortsatt kan användas.

En annan medlemsstat instämde också med SE och framhöll att även de ser ett behov av att tydliggöra detta i texten. De noterade viss trygghet i den uppdaterade text som kommissionen sänt till medlemsstaterna, men menade att det ändå vore önskvärt med ett mer uttryckligt förtydligande i själva TSD-texten.

Ordföranden återkom och betonade att han försökte förstå önskemålet. Han frågade om medlemsstaten i praktiken önskade att TSD:n ska uttala att kommissionen avser följa sina egna regler och om detta i så fall borde

placeras i ett skäl. Ordföranden uttryckte viss tvekan inför detta och menade att det nästan kunde uppfattas som förolämpande.

SE svarade att deras förslag utgår från att det redan finns ett avsnitt om framtida utveckling samt att kommissionen gett CEN/CENELEC ett mandat att ta fram en ny standard som ersätter TD B.5. Eftersom detta redan nämns anser SE att det vore lämpligt att förtydliga att ett sådant beslut i så fall måste fattas genom en omröstning i kommittén, vilket redan är gällande ordning. Syftet är att skapa trygghet i sektorn, inte att förändra innehållet.

Kommissionen tog därefter till orda och betonade att de gärna bidrar till att skapa trygghet. De menade att parterna tillsammans bör utgå från vad som redan står i regelverket och gemensamt bedöma om det behövs upprepas. Kommissionen pekade på att processen redan är tydlig.

SE instämde i detta och påpekade att det är just därför det borde vara okontroversiellt att skriva in det även i artikel 23 eller i ett skäl, för att undanröja den upplevda osäkerheten i sektorn. SE uttryckte att sektorn verkar tro att det finns ”en dold dörr” som möjliggör att OSDM avskaffas utan en kommittéprocess.

Kommissionen utvecklade därefter sin syn och framhöll att det kanske finns en missuppfattning om CEN-processen. De betonade att om experterna i CEN inte når konsensus blir det heller ingen standard. Kommissionen ansåg därför att sektorn behöver delta aktivt i arbetet och försvara sina lösningar. Kommissionen hänvisade också till ändringar i version 10.1 av texten, som nu visades på skärmen. Där framgår i artikel 23e att övergången från tekniska dokument till europeiska standarder ska ske på ett sätt som säkerställer kompatibilitet med befintliga interoperabla lösningar. Kommissionen framhöll att detta direkt svarar på den oro som SE, och även andra medlemsstater, uttryckt. De erinrade om att kommissionen redan i en separat not förtydligat att CEN-mandatet inkluderar krav på bakåtkompatibilitet med OSDM. Kommissionen beklagade att denna ändring inte funnits med bland ändringarna i den tidigare visade presentationen.

SE tackade för förtydligandena och konstaterade att denna nyhet kommit dem till kännedom först nu. De ansåg att den nya texten verkar vara ett steg i

rätt riktning och tillräckligt specifik för att ge trygghet kring hur befintliga tekniska dokument ska hanteras vid framtida övergångar.

En medlemsstat tog därefter åter ordet och tackade kommissionen för förklaringen. De konstaterade att det hittills varit nödvändigt att hoppa mellan olika delar av texten och mellan olika hänvisningar för att få en fullständig bild, och uttryckte därför önskemål om större tydlighet direkt i TSD-texten. De hänvisade till kommissionens *note to file* och de senare versionerna av texten som skickats ut, men underströk att dessa inte är rättsligt bindande när det gäller bakåtkompatibilitet och framtida standarder kopplade till B.5. De förvånades också över hur *baseline* definierats och menade att det inte framgår tillräckligt tydligt var och hur en sådan *baseline* ska ändras i bilagan. Mot denna bakgrund upprepade medlemsstaten sitt önskemål om ett tydligt klagörande om att OSDM ska förbli en möjlig och praktiskt användbar lösning även framöver.

Ordföranden svarade att kommissionen kommer att överväga om, och i så fall hur, ett sådant förtydligande kan göras, och återkomma till medlemsstaterna inför omröstningen. Ordföranden frågade därefter om det fanns ytterligare synpunkter och gav sedan ordet till en annan medlemsstat.

En medlemsstat hänvisade till den fortsatt olösta kärnfrågan kring OSDM-standarderna. De förklarade att järnvägsföretagen fortfarande upplever stor osäkerhet och rädsla för att det saknas garantier för att de som väljer att använda enbart OSDM för distribution och försäljning av biljetter och platsreservationer verkligen kan förlita sig på detta. Enligt medlemsstaten finns en återkommande oro i sektorn för att biljettförsäljare och andra aktörer även framöver kan komma att kräva stöd för ytterligare standarder, såsom de som anges i TD B.5. Detta har, enligt medlemsstaten, varit ett återkommande bekymmer i nästan ett år och skapar betydande frustration. De beskrev situationen som ett läge där ena sidan hävdar att frågan är enkel och löst, medan sektorn, varje gång den ser en ny textversion, upplever att problemet fortfarande inte är hanterat. Medlemsstaten efterlyste därför en tydlig och slutlig lösning som säkerställer att järnvägsföretag kan välja att tillämpa en enda standard, exempelvis OSDM, utan att tvingas stödja övriga standarder i B.5.

Ordföranden konstaterade att denna mer övergripande fråga i kommissionens ögon hör hemma i nästa block av diskussionen, som avser

distribution av persontrafiktjänster. Ordföranden föreslog därför att man först skulle kontrollera om det fanns fler synpunkter på de aktuella artiklarna och nämnde särskilt artiklarna 4 och 5, innan man återkom till den bredare diskussionen om distribution.

Data availability, incl. public data - Articles 4 and 5 & Annex: sections 2 and 3, Appendix E

En medlemsstat tog då ordet och framhöll svårigheten att följa diskussionen, särskilt i fråga om artikel 5. De hänvisade till ett sektorförslag om att begränsa datautbytet ytterligare genom en ändring i artikel 5.1. Efter ordet *telematics stakeholders* hade sektorn föreslagit att det ska förtydligas att det inte är alla aktörer inom telematikapplikationerna som ska ha tillgång till all data, utan endast de aktörer i logistikkedjan som faktiskt behöver uppgifterna. Syftet med förslaget var att avgränsa kretsen av mottagare till de parter för vilka informationen är relevant. Medlemsstaten nämnde även några redaktionella synpunkter, bland annat att ordet "of" saknas före "this Regulation" i vissa formuleringar, och uppmanade kommissionen att rätta dessa språkliga detaljer.

En medlemsstat hänvisade till punkt 2.5.3 i bilagan. De förklarade att de avsåg att skicka in ett förslag till ändring per e-post under pausen. När det gäller meddelanden om att ett tåg är redo ansåg medlemsstaten att det framgår att infrastrukturförvaltaren kan fortsätta använda tidtabellen som grund. För meddelanden om att ett tåg *inte* är redo ville medlemsstaten att texten förtydligas på motsvarande sätt, så att det uttryckligen framgår att infrastrukturförvaltaren även där får använda tidtabellen. Medlemsstaten beskrev därför en föreslagen formulering som tydliggör att när infrastrukturförvaltaren godkänner den fastställda arbetstidtabellen och tilldelade tågläget, kan detta motsvara ett *train ready*-meddelande och att i andra fall ska infrastrukturförvaltaren skicka motsvarande meddelande till den infrastrukturförvaltare som ansvarar för nätverket.

Kommissionen förklarade att tillgång till uppgifter för aktörer inom telematikapplikationer ska läsas i relation till skyldigheterna i artikel 4. Kommissionen bekräftade medlemsstatens tolkning att det alltså inte är *alla* aktörer inom telematikapplikationer som ska ha tillgång till all data, utan endast de som omfattas av artikel 4.1 och den så kallade *Rotterdam-klausulen*. Kommissionen lovade att försöka övertyga sin rättstjänst om att ett

uttryckligt förtydligande kan behövas, även om det juridiskt kan anses repetitivt.

Kommissionen uppmärksammade också en synpunkt om att prepositionen *of* saknas på flera ställen, exempelvis före *this Regulation*. De meddelade att en fullständig korrekturläsning kommer att göras för både huvudtexten och bilagan så att samtliga sådana fel rättas.

En medlemsstat påpekade ytterligare en inkonsekvens. I andra stycket i den aktuella artikeln står fortfarande hänvisningen ”public and free of charge”, trots att denna formulering har tagits bort i stycket 1. Medlemsstaten frågade om det var avsiktligt eller om det av misstag inte rensats bort.

Kommissionen förklarade att detta var medvetet. Stycket 1 handlar om åtkomst via webbgränssnitt enligt *Rotterdam-klausulen*, medan stycket 2 avser tillgänglighet för allmänheten, som är frivillig för godstjänster men obligatorisk för persontrafiktjänster. Därför har stycket 2 kvar formuleringen om *public and free of charge*. Kommissionen förtydligade också att det inte finns något krav på att gränssnittet för allmänheten måste vara detsamma som det som används för företag-till-företag-åtkomst. Frågan om hur detta organiseras lämnas åt infrastrukturförvaltarna och deras europeiska nätverk.

Kommissionen förklarade att de ännu inte hunnit läsa e-postmeddelandet som inkommit, de bekräftade dock att intentionen är att tidtabellsbaserade processer ska gälla både för punkterna 2.5.2 och 2.5.3 i bilagan. I 2.5.2 är texten tydligare, bland annat i formuleringen om att ändringar av tågläget gjorda av infrastrukturförvaltaren på begäran av järnvägsföretaget ska beaktas. Kommissionen medgav att motsvarande tydlighet skulle kunna införas även i 2.5.3 och lovade att återkomma skriftligen efter att ha granskat medlemsstatens konkreta textförslag.

En medlemsstat tackade kommissionen för dialogen och för ändringarna i bilagans punkt 2.5.2. De ställde en kort fråga: om rutter som inte omfattar *train ready* via GSM-R i framtiden ändå behöver publiceras. De önskade ett förtydligande.

Ordföranden svarade att detta bör ses i ljuset av 2023 års ändringar av RINF-förordningen, där många nya parametrar kopplade till driftsättningen av CCS-funktioner införts. Infrastrukturförvaltare har redan idag en skyldighet att i RINF ange information om den framtida utbyggnaden av CCS-funktioner på infrastruktur. Ordföranden hänvisade till punkt 3 i

bilagan och förklarade att den aktuella texten bygger på dessa bestämmelser. Därmed ska även uppgifter om framtida utrullning dokumenteras i RINF i enlighet med tidigare beslut.

Distribution of passenger services - Articles 6, 13 and 15 Annex: section 4

Ordföranden gick vidare till avsnittet om distribution av persontrafiktjänster enligt artiklarna 6, 13 och 15 samt bilagans avsnitt 4. Han meddelade att tidigare frågor från medlemsstaterna i denna del inte behövde upprepas och att kommissionen avsåg hantera dessa. Ordföranden uttryckte viss tvekan inför sektorns återkommande påståenden och antydde att det kunde ifrågasättas i vilken mån sektorn agerar i god tro när den framför vissa farhågor.

Kommissionen återgav att en kommentar hade uppfattats som en begäran om tydlighet kring huruvida OSDM kan användas för tillgänglighets- och reservationsinformation.

Samma medlemsstat upprepade därefter sin fråga för tydlighetens skull. De förklarade att den centrala frågan gäller huruvida järnvägsföretag får välja att använda enbart OSDM för distribution och försäljning av biljetter och platsreservationer, eller om de fortsatt måste stödja övriga standarder i tekniskt dokument B.5. Medlemsstaten uttryckte oro för att kravet att stödja samtliga standarder innebär betydande kostnader för järnvägsföretagen.

Kommissionen tackade för klargörandet och gick igenom tre aspekter. De hänvisade först till artikel 6.4 och uppmanade medlemsstaterna att se på bilagans punkt 4.5. I både punkt 4.5.2 och 4.5.3 anges att tillgänglighet och reservation ska ske i enlighet med tekniskt dokument B.5 och på grundval av avtalsvillkor. Kommissionen konstaterade att detta är en upprepning av artikel 6, men att en sådan repetition inte skadar tydligheten. De visade därefter det tekniska dokumentet, som offentliggjordes den 10 juni 2025, och framhöll att OSDM framgår klart som en integrerad del av TSD:n. På frågan om järnvägsföretag fortsatt kan använda OSDM svarade kommissionen ja, med hänvisning till att detta grundas på avtalsförhållanden, vilket både artikel 6 och bilagans punkt 4.5 uttryckligen anger.

Kommissionen gick sedan vidare till SE:s tidigare fråga, som gällde huruvida stationer behöver visa information om alla mellanliggande uppehåll eller endast vissa av dem. Kommissionen hänvisade till passagerarförordningen

(EU) 2021/782, artikel 7.8.2, som inte gör någon begränsning beträffande vilka uppehåll som ska visas. Detta hade redan förklarats för SE skriftligen. Kommissionen betonade att det viktiga är att hela paketet av krav i punkt 4.7.1 i bilagan endast gäller när skärmar moderniseras, uppgraderas eller nyinstalleras. Därmed innebär bestämmelsen inte att skärmar i svenska stationer behöver bytas ut. Men om skärmarna uppgraderas eller ersätts i framtiden ska en lösning finnas för att visa alla mellanliggande uppehåll. Kommissionen menade att detta normalt hanteras genom dynamiska informationsskärmar där mellanliggande uppehåll roteras medan slutdestinationen förblir statisk. De ansåg därmed att problemet inte är av teknisk karaktär.

En medlemsstat tackade för svaren men förtydligade att deras ursprungliga fråga inte handlade om huruvida OSDM *kan* användas, utan om järnvägsföretag kan avstå från att stödja övriga standarder i B.5 om de väljer att använda endast OSDM. De menade att det fortfarande är oklart om järnvägsföretag kan begränsa sig till OSDM utan att samtidigt behöva upprätthålla stöd för andra format och hänvisade till avtalsvillkoren som potentiell grund för detta, vilket nu bekräftats.

Ordföranden noterade att medlemsstaten nickade och försäkrade sig om att frågan nu var tydlig för alla.

En medlemsstat hänvisade till artikel 6.3 och uttryckte oro över att en del av en mening om statisk information för rabatterade priser tagits bort. Sektorn var bekymrad eftersom detta till synes innebär att dynamisk prissättning måste skickas till den nationella åtkomstpunkten, vilket skulle medföra en stor mängd data. Medlemsstaten ställde också en fråga om dataleveranserna kan ske i OSDM- eller NeTEx-format. De undrade om det är möjligt att leverera data till den nationella åtkomstpunkten via OSDM eller om det är ett krav att använda NeTEx. De förklarade att sektorn gärna vill fortsätta använda OSDM, men att regleringen verkar kräva att data måste tillhandahållas i NeTEx-standard, och efterfrågade ett klargörande.

En medlemsstat hänvisade till punkt 4.5.1.7 i bilagan och förklarade att där finns en skyldighet att vissa uppgifter ska lämnas till berörda järnvägsföretag. Sektorn hade frågat vad järnvägsföretagen förväntas göra med denna information, om den innebär ett förändrat ansvar eller om det finns kopplingar till tågpassagerarförordningen. Medlemsstaten menade att detta

informationsutbyte sannolikt kräver nya processer mellan flera parter och frågade om denna punkt borde betraktas som en öppen punkt tills frågan är tillräckligt klargjord.

Kommissionen började med att besvara en tidigare fråga från en medlemsstat som uttryckt oro kring att dynamisk prisinformation skulle krävas. Kommissionen konstaterade att detta inte framgår av texten och bad medlemsstaten att peka på var detta skulle stå, eftersom det varken återfinns i nuvarande version eller i tidigare utkast. Om oron bygger på en misstolkning kan detta tydliggöras genom gemensam genomgång av relevanta bestämmelser.

Kommissionen gick vidare till frågan från samma medlemsstat om möjligheten att leverera statiska tariffdata till den nationella åtkomstpunkten i andra format än NeTEx. De förklarade att version 10.1 av texten infört ett nytt stycke i punkt 4.3.1 som gör det möjligt att använda alternativa format—inklusive kommersiella format—så länge de är fullt förenliga och driftskompatibla med de specifikationer som anges i Transmodel. Detta innebär att järnvägsföretag som inte vill använda NeTEx kan använda exempelvis OSDM, förutsatt att formatet är tekniskt kompatibelt. Denna lösning återspeglar motsvarande skrivningar i MMTIS-förordningen och är en ändring som tidigare efterfrågats av sektorn.

Därefter besvarade kommissionen frågan från en annan medlemsstat om punkt 4.5.1.7. Kommissionen förklarade att syftet är att järnvägsföretag ska känna till vilka resenärer som befinner sig ombord. Detta är viktigt av tre skäl: för att biljettkontroll ska kunna genomföras korrekt, för säkerhetsrelaterade behov vid exempelvis olyckor, och av kommersiella skäl så att järnvägsföretag inte förlorar insyn i data om sina egna resenärer. Bestämmelsen påverkar inte ansvarsfrågor, eftersom dessa regleras genom tågpassagerarförordningen och genom de enhetliga rättsreglerna för internationell persontransport på järnväg (CIV) som arbetats in i tågpassagerarförordningen. Kommissionen betonade att klausulen ursprungligen efterfrågats av aktörer i sektorn för att säkerställa ömsesidighet mellan biljettsäljare och järnvägsföretag.

En medlemsstat hänvisade till artikel 6.3 och bilagans punkt 4.3.1.2. De tolkade texten som att alternativa format såsom OSDM endast får användas om det finns ett avtal med den nationella åtkomstpunkten. Medlemsstaten

frågade därför om järnvägsföretag måste ingå särskilda avtal för att få leverera data i OSDM-format.

Kommissionen förklarade att punkt 4.3.1.2 speglar andra stycket i artikel 6.3. Artikel 6.3 reglerar skyldigheten att leverera tariffdata till den nationella åtkomstpunkten enligt MMTIS-regelverket, vilket ska vara genomfört senast 1 december 2025. TSD Telematik reglerar däremot endast vilka format som får användas för *kommersiellt bruk* av uppgifterna och inte vilka format som får användas för leverans till den nationella åtkomstpunkten. Avtalskraven syftar alltså inte på NAP, utan på relationen mellan aktörer som använder tariffdata i kommersiella tjänster. TSD:n ändrar inte de skyldigheter som följer av MMTIS-förordningen, och det är därför inte möjligt att föreskriva ett alternativt format i TSD:n för leverans till den nationella åtkomstpunkten.

Deadlines - Articles 16, 17, 24 to 27 & Appendix G

Ordföranden inledde diskussionen om tidsfristerna och betonade att kommissionen är beredd att föra en dialog om dessa, men att det inte är möjligt att gå längre än till år 2030. Ett senare genomförande skulle riskera att hamna i konflikt med den kommande kapacitetsförordningen.

Ordföranden visade därefter en översikt över de genomförandefrister som nu föreslås och beskrev dem som generösa i jämförelse med det ursprungliga förslaget, särskilt med hänsyn till de förseningar som uppstått under arbetets gång, se presentation.

En medlemsstat tog därefter ordet och tackade för de ändringar som gjorts under processen, särskilt förtydligandet av definitionen av distributörer i artikel 3, justeringarna i artikel 4 samt att datadelning nu är frivillig i flera delar. Medlemsstaten uttryckte också uppskattning för att kommissionen tagit hänsyn till deras synpunkter om distributionsstandarder och att OSDM kommer att ingå i framtida harmoniserade standarder. Medlemsstaten meddelade att de kan stödja tidsplanen med genomförande 2029 och att de i helhet kan stödja förslaget.

En medlemsstat hänvisade därefter kort till bilaga G och datum för deadlines i december 2025 och frågade om dessa kunde justeras.

SE förklarade att vi tidigare hade efterfrågat att förlänga tidsfristen för stationsförvaltare att fastställa anslutningstider med ytterligare ett år. De hade uppfattat att kommissionen bedömt detta som omöjligt med

hänvisning till kopplingen till MMTIS-regelverket. SE bad därför kommissionen att förklara detta närmare.

Ordföranden tackade den medlemsstat som aviserat att de kan stödja förslaget för deras tydliga ställningstagande

Kommissionen förklarade att MMTIS-förordningen redan kräver att sådan data finns tillgänglig i den nationella åtkomstpunkten senast den 1 december 2025, inklusive uppgifter om anslutningstider. När det gäller kommentaren om datum i december kan kommissionen därför endast medge en justering på 13 dagar för att ta hänsyn till att tidtabellperioden inleds den andra söndagen i december, alltså den 14 december 2025. När det gäller SE:s kommentar framhöll ordföranden att kommissionen redan förlängt tidsfristen med ett år utöver MMTIS-kravet, eftersom TSD:n nu innehåller ytterligare krav. Därför ansåg kommissionen att denna förlängning redan ger den nödvändiga flexibiliteten.

En medlemsstat tackade kommissionen för de klargöranden som lämnats samt för det fortsatta arbetet med att modernisera och harmonisera de digitala gränssnitten inom järnvägssektorn. De uppskattade även de bilaterala kontakter som tagits med medlemsstaterna. Samtidigt framhöll medlemsstaten att vissa frågor fortsatt väcker oro, särskilt för infrastrukturförvaltare men även för järnvägsföretag. Medlemsstaten ansåg därför att det fortfarande finns behov av ytterligare tid för att säkerställa full klarhet innan ett beslut fattas och meddelade att de därför vill skjuta upp omröstningen ytterligare.

SE tackade för den förlängning som redan införts för stationer och uttryckte uppskattning för det extra året som lagts till. Samtidigt förklarade SE att tidsfristen är beroende av formella nationella beslut och att den svenska rättsprocessen inte kan snabbas på ytterligare. Därför efterfrågade SE en förlängning med två år istället för ett, eftersom det i praktiken är omöjligt att genomföra ändringarna på kortare tid. SE förklarade också att den svenska marknaden är mer liberaliserad än i många andra medlemsstater, med många aktörer som verkar under olika villkor. Detta innebär att marknaden måste omstruktureras för att uppfylla kraven, vilket är mycket tidskrävande. Därför anser SE att ytterligare ett år behövs för att säkerställa att reglerna kan införas korrekt.

Ordföranden konstaterade att kommissionen skulle ta med sig önskemålen om ytterligare förlängd tidsfrist till lunchdiskussionerna och att medlemsstaterna skulle få besked när den reviderade versionen distribueras. Innan han sammanfattade ville han ge ordet till ERAs direktör, dock så begärde SE ordet.

SE förklarade att mötet gått vidare från block 1 för snabbt och att flera av våra kommentarer ännu inte hade behandlats. SE påminde om att diskussionen hade avbrutits av en paus och att mötet därefter direkt hade gått vidare till nästa block, SE begärde därför att få återvända till block 1.

Ordföranden uttryckte viss förvåning men välkomnade fortsatt dialog och bad SE att gå tillbaka till sina punkter.

SE inledde med definitionen i artikel 3.8 om operatör av tjänsteanläggning för godstrafik. De framhöll att definitionen inte är förenlig med hänvisningen till multimodala godsterminaler i TEN-T-förordningen när den samtidigt hänvisar till punkterna b, c, d och g i bilaga II till SERA-direktivet. SE förklarade att åtminstone punkterna c och d inte kan omfattas av en multimodal terminal enligt artikel 36 i TEN-T-förordningen, vilket innebär att definitionen blir motsägelsefull. SE föreslog därför att hänvisningen till multimodala terminaler tas bort och att definitionen i stället enbart hänvisar till de relevanta punkterna i SERA-direktivet, så som Sverige redan föreslagit skriftligen. Detta skulle också säkerställa att rangerbangårdar, växlingsanläggningar och uppställningsspår omfattas, vilket SE tolkar som kommissionens avsikt.

SE gick därefter vidare till definition 3.9f om aktörer inom telematikapplikationer. Enligt SE behövs en uppdelning liknande den som införs genom den kommande kapacitetsförordningen, där kapacitet kommer att kunna sökas via "one-stop shop" även för tjänsteanläggningar. SE föreslog att definitionen i punkten f) kompletteras så att den omfattar "sökande av kapacitet i järnvägsinfrastruktur *eller kapacitet i tjänsteanläggningar*" och att en ny punkt g) införs för de *organ som ansvarar för att tilldela infrastrukturkapacitet*. Den nuvarande formuleringen ansågs otydlig och inte framtidssäker.

Kommissionen svarade att denna distinktion var förstådd och att den föreslagna uppdelningen återspeglade innehållet i bilagan. De bad SE att

upprepa den exakta formuleringen för att säkerställa att hänsyn tas till kapacitetstilldelning även i tjänsteanläggningar, vilket SE gjorde.

SE återkom därefter till definition 3.8 och upprepade sitt resonemang om bristen på samstämmighet. De noterade att även om kommissionen hänvisat till artikel 16.4 och möjlighet till frivillig tillämpning på fler tjänsteanläggningar, så är definitionstexten i artikel 3 fortfarande inkonsekvent. SE ansåg att meningen ”begränsad till multimodala godsterminaler identifierade enligt artikel 36 i den förordningen” måste tas bort för att texten ska vara korrekt och täcka det faktiska behovet, inklusive rangerbangårdar och uppställningsspår.

Kommissionen svarade att diskussionen kunde fortsätta vid lunch, men betonade att avsikten inte är att utvidga de bindande kraven till andra tjänsteanläggningar än TEN-T-terminaler. Eventuella justeringar av definitionen skulle därför endast syfta till juridisk tydlighet, inte till att ändra tillämpningsområdet. De förklarade att den kommande kapacitetsförordningen ännu inte är antagen och att TSD Telematik därför inte kan omfatta dess fulla innehåll. ERA har fått i uppdrag att genomföra en framtida översyn till 2028, då tekniska specifikationer för kapacitetsstyrning väntas vara tillgängliga på sektornivå. Kommissionen betonade att arbetet med exempelvis kapacitetsmodell, kapacitetsutbud och kompletterande meddelandespecifikationer först måste tas fram och testas av branschen innan de kan regleras i en TSD.

Efter detta gav ordföranden åter ordet till ERAs direktör för ett avslutande inspel.

Oana Gherghinescu framhöll att järnvägssektorn under lång tid upplevt låg politisk prioritet, men att situationen nu förändras genom två betydande initiativ: den kommande kapacitetsförordningen och EU:s höghastighetsplan. Båda kräver robust och harmoniserad telematik, särskilt när det gäller tidtabells- och biljettdata. ERA ifrågasatte om sektorn verkligen bör begära ytterligare fördröjning vid just den tidpunkt när politiskt och finansiellt stöd till järnvägen ökar kraftigt.

ERA tog därefter upp godstrafiken och konstaterade att sektorn där är pressad och i behov av modernisering. De noterade att den nuvarande TSD-texten erbjuder en frivillig modell för öppet datautbyte men inte en full harmonisering. ERA uppmanade medlemsstaterna att fundera över om

starkare datautbyte inte skulle kunna stärka hela godstransportens konkurrenskraft.

ERA betonade att texten inte är perfekt, men att över 3000 inkomna kommentarer visar att processen varit inkluderande. De lyfte att TSD-förslaget i sin nuvarande form är flexibelt, marknadsanpassat och möjliggör bevarande av befintliga lösningar, inklusive OSDM, som både finns i det tekniska dokumentet och skyddas genom CCM-processens öppenhet och transparens. ERA beskrev kraven som framtidssäkra och skalbara samt betonade att det öppna säkerhetsrelaterade området avspeglar den digitalisering som ännu inte är mogen för full reglering.

Ordföranden tackade ERA och förklarade att flera önskemål om ändringar hade framkommit och att vissa av dem skulle analyseras inför version 10.2 av texten, som kommissionen avsåg att distribuera senare samma dag. Han noterade att minst två medlemsstater begärt mer tid inför omröstningen. Ordföranden meddelade att han under lunchpausen skulle tala med flera delegationer och därefter informera mötet om kommissionen fortfarande avsåg att genomföra omröstningen nästa dag eller om mer tid behövs. Mötet ajournerades därefter för lunch till kl. 15.00.

Genomgång av utkast version 10.2

Mot slutet av mötet och dagen återkom kommissionen till TSD Telematik och tackade medlemsstaterna för tålamodet och diskussionerna under förmiddagen. Kommissionen uttryckte lättnad över att kunna presentera en uppdaterad text, där alla ändringar jämfört med den version som skickades ut kvällen innan markerats i gult. Den nya versionen, betecknad 10.2, bygger fortsatt på version 10 som cirkulerats mer än en månad före mötet och innehåller alla senare justeringar i spårningsläge. Kommissionen informerade om att de ändringar som gjorts under dagen nu dessutom hade godkänts av kommissionens rättstjänst, vilket sågs som ett viktigt steg. Ambitionen var att den reviderade texten skulle kunna skickas ut till medlemsstaterna direkt efter mötets avslut, så att de kunde ägna kvällen åt genomgång inför den planerade omröstningen nästa dag.

Kommissionen förklarade att alla ändringar jämfört med version 10 är markerade med spårade ändringar, men att de justeringar som tillkommit under dagen är markerade i gult för att underlätta läsningen. Presentationen fokuserade därför på dessa gula ändringar, som dels speglade diskussionerna

under förmiddagen, dels svarade mot önskemål som tagits upp men inte kunnat lösas i realtid.

Kommissionen började med skälen i inledningen. I skäl 6 hade man nu lagt in en mer detaljerad beskrivning av vad det tekniska dokumentet B.5 innehåller. De fyra lösningar som dokumentet omfattar listas uttryckligen, inklusive OSDM, i syfte att ge större rättslig tydlighet och visa att kommissionen inte har någon avsikt att ta bort någon av dessa lösningar ur det tekniska dokumentet.

Nya skäl 7 och 8 hade lagts till för att bemöta oro från sektorn och vissa medlemsstater om risken att tekniska dokument skulle kunna ändras utan kommitténs medverkan. Kommissionen förklarade att skäl 7 klargör att när ett tekniskt dokument används på ett bindande sätt – genom hänvisning i en TSD – så är även ändringar av detta dokument, som gjorts av ERA, underställda den vanliga TSD-processen med rekommendation, diskussion i kommittén och omröstning. På samma sätt kan ett tekniskt dokument inte ersättas av en europeisk standard utan att detta är en del av en rekommendation som läggs fram och beslutas i kommittén. Skäl 8 beskriver motsvarande process för ERA:s tekniska dokument när det gäller korrigering av fel och löpande underhåll, där ERA behöver utrymme att göra mindre rättelser och underhållsutgåvor inom ramen för CCM-processen utan att varje detalj kräver en full TSD-revision.

Kommissionen betonade att dessa skäl inte inför en ny ordning utan snarare beskriver den redan gällande processen, men att förtydligandet bedömts viktigt för att bemöta den oro som framförts om ”dolda” möjligheter att ändra OSDM:s status. Man framhöll att referenserna till B.5 och OSDM uttryckligen placeras i anslutning till denna beskrivning för att öka transparensen.

Kommissionen gick därefter vidare till artiklarna. I artikel 2.3 hade en redaktionell rättelse införts efter en synpunkt från en deltagare tidigare under dagen. I definitionen i artikel 3.8 om operatör av godstjänsteanläggning hade strukturen justerats efter de synpunkter som SE lämnat. TEN-T-terminaler definieras nu tydligare som en undergrupp av de tjänsteanläggningar som listas i punkterna b, c, d och g i bilaga II till SERA-direktivet, i stället för att dessa nivåer blandas. Kommissionen ansåg att detta bättre motsvarar den ”ryska docka-logik” som SE efterfrågat.

I definition 3.9 hade man delat upp ”sökande” och ”tilldelande organ” i två separata led. Samtidigt förtydligades att ”sökande” avser både kapacitet i järnvägsinfrastruktur och kapacitet i tjänsteanläggningar, i linje med de synpunkter som lämnats av SE under diskussionen om den kommande kapacitetsförordningen. Därmed återspeglas även kapacitetsansökningar för tjänsteanläggningar i definitionen.

Vidare informerade kommissionen om att artikel 5 nu på två ställen uttryckligen hänvisar till artikel 4, för att tydliggöra att åtkomst till data för aktörer inom telematikapplikationer hänger samman med skyldigheterna i artikel 4 och inte innebär generella rättigheter för ”alla” aktörer. Flera mindre språkfel hade också rättats efter kommentarer från en medlemsstat, bland annat avseende saknade prepositioner i uppräkningslistor.

I artikel 12 hade texten anpassats för att harmonisera med Tillägg C. Kommissionen förklarade att det nu klargörs att bestämmelsen omfattar både uppdatering och löpande underhåll av tekniska dokument. Uppdateringar som innebär materiella ändringar av innehållet ska följa TSD-revisionsprocessen med kommittébeslut, medan renodlade underhållsåtgärder och felrättningar hanteras inom ramen för ERA:s ansvar enligt CCM-processen.

Kommissionen informerade också om en precisering i artikel 14.4 tredje stycket. Efter bilaterala diskussioner med två medlemsstater hade man bedömt att det behövdes ett klarare språk som tydligt anger att den typ av applikation som nämns där är ”gemensamma unionsapplikationer” enligt artikel 14.5. Denna term hade nu förts in även i punkt 4 för att undvika missförstånd.

I artikel 23 hade man lagt in en uttrycklig hänvisning till ERA:s skyldighet att genomföra en konsekvensbedömning när myndigheten tar fram rekommendationer om TSD-ändringar. Texten speglar innehållet i ERA-förordningens artikel 8 men har nu skrivits ut direkt i TSD-texten eftersom flera medlemsstater efterfrågat ett tydligt omnämnande av konsekvensbedömning. I samma sammanhang hade man, i linje med den uppdaterade not som distribuerats före mötet, lagt till ett uttryckligt krav på att övergången från tekniska dokument till europeiska standarder ska vara bakåtkompatibel, för att återspegla kommissionens avsikt i fråga om bland annat OSDM.

Kommissionen gick därefter vidare till bilagan, med samma metodik: alla ändringar jämfört med version 10 är spårade, och de särskilda ändringar som gjorts denna dag markerade i gult. En första grupp av ändringar rörde avsnitten om väsentliga krav och de delar som kopplar data i telematikapplikationer till säkerhetsrelaterade användningar. Kommissionen förklarade att man nu förtydligat att de ytterligare kraven endast gäller ”när” (”where”) data används för att stödja säker drift utöver vad som omfattas av delsystem Trafikstyrning och signalering. Denna villkorade formulering hade lagts in både i huvudtexten och i Tillägg F. Vidare hade texten justerats för att klargöra att avtal om sådan användning av data ska föregå införandet, inte bara konstatera vad som redan görs; aktörerna måste alltså komma överens innan data börjar användas som stöd för säkerhetsbeslut.

Kommissionen återkom också till ändringshanteringen. De hänvisade till de nya skälen, den anpassade artikel 12 och justeringarna i artikel 23, som tillsammans ska tydliggöra att det finns en skillnad mellan underhåll av tekniska dokument (som kräver flexibilitet för ERA) och uppdateringar som har materiell betydelse och därför måste gå genom den formella TSD-processen med omröstning i kommittén.

Slutligen gick kommissionen tillbaka till deadlines för genomförande. De meddelade att man till slut accepterat en ytterligare ändring av tidpunkten för anslutningstider, i linje med SE:s begäran. Tidsfristen för detta krav hade därmed förlängts med ytterligare ett år jämfört med tidigare versionsförslag, vilket innebär totalt två år extra i förhållande till MMTIS-förordningens grundkrav. Kommissionen uttryckte förhoppningen att detta skulle ge tillräcklig flexibilitet för de berörda aktörerna utan att äventyra den övergripande tidsplanen.

Ordföranden tackade kommissionen för genomgången och beskrev presentationen som en ”läsanvisning” inför kvällen. Han konstaterade att avsikten är att kalla till omröstning om båda texterna följande dag. De uppdaterade versionerna skulle distribueras så snart som möjligt; den TSD som just presenterats skulle skickas ut omedelbart och en motsvarande uppdaterad text om TSD CCS skulle också laddas upp på CIRCABC. När dokumenten väl lagts upp skulle en påminnelse skickas via e-post till delegationerna.

Ordföranden informerade därefter om det praktiska upplägget för dag två. Mötet skulle inledas klockan 9.30 med en session endast för medlemsstaterna, som förväntades pågå till omkring klockan 12. Observatörer skulle informeras via e-post när de kunde ansluta efter att omröstningarna avslutats. För deltagare online påmindes om att en separat länk gällde för mötets andra dag av säkerhetsskäl.

Röstning, torsdag 13 november

Anm. SE hade innan röstningen skickat in kommentarer på skäl 6, 7 och artiklarna 3.9 och artikel 23. Dessutom föreslogs ett nytt skäl som tydliggör att ytterligare nivåer av dataintegritet enbart gäller för system där data används för säkerhet i driften. Tillsammans med övriga ändringar i texten och i enlighet med SEs handlingslinjer, bl.a. stärkt förankring av OSDM i texten, samt förtydliganden av behovet av konsekvensanalyser, ansåg SE att förslaget hanterade våra invändningar på ett rimligt vis.

Ordföranden återupptog agendapunkt 3 och konstaterade att mötet nu skulle gå vidare till den formella delen av processen, nämligen omröstningen om den reviderade TSD Telematik. Ordföranden påminde om att kommittén hade haft en intensiv och produktiv diskussion föregående dag, vilket hade resulterat i ett antal justeringar i texten. Dessa ändringar hade arbetats in i version 10.3, som hade cirkulerats till medlemsstaterna samma morgon.

Kommissionen fortsatte genomgången av version 10.3 och förklarade att dokumentet nu hade blivit ”en regnbåge av färger” men att de gula markeringarna fortsatt markerade de ändringar som hade gått igenom dagen innan. Kommissionen påpekade att vissa ytterligare ändringar hade lagts in samma morgon för att tillmötesgå CZ och för att införliva de klargöranden som SE föreslagit. Alla sådana justeringar var uttömmande listade i e-postmeddelandet till medlemsstaterna.

Kommissionen redogjorde för att den första ändringen gällde skäl 6, där en språklig förtydligande justering gjorts utifrån SEs kommentarer. I skäl 7 hade texten omarbetats med inspiration från SE:s förslag, vilket kommissionen ansåg gav en tydligare och mer lättläst lydelse. Kommissionen förklarade att SE i sitt förslag hade infört en uttrycklig hänvisning till granskningsförfarandet i RISC-kommittén, men att detta redan täcks av

hänvisningen till processen i artikel 5 i driftskompatibilitetsdirektivet och därför inte behövde anges separat.

Kommissionen gick därefter vidare och visade ett nytt skäl 38, som införts på begäran av SE, för att ge bakgrundsinformation om hur data kan användas för säkerhetsändamål enligt punkt 1.1 i bilagan. Kommissionen klargjorde att detta inte innebar någon ändring av regelverket utan enbart en upprepning för förklarande syfte. Därefter pekade kommissionen på flera mindre tekniska rättelser som krävts av de juridiska tjänsterna.

I avsnitt 2.5.2 uppmärksammade kommissionen att texten om framtida utrullning av CCS inte hade ändrats, och nämnde att BE eventuellt kunde komma att begära en senareläggning av tidsfristen. Kommissionen föreslog att den frågan kunde behandlas separat.

Kommissionen gick sedan vidare till godsdelen av TSD:n och visade ett nytt stycke som införts för att hantera CZ:s synpunkter. Kommissionen förklarade att de analyserat de administrativa krav som följer av nuvarande TAF TSD, och att meddelanden om vagnstatus i praktiken endast är operativt relevanta för vagnslasttrafik. För systemtåg finns sådan information redan på tågnivå via infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget. Därför hade förslaget under lång tid varit att begränsa obligatoriska vagnstatusmeddelanden till vagnslasttrafik. För att möta CZ:s önskemål infördes nu ett nytt stycke som slog fast att medlemsstaten och aktörer på avtalsmässig grund även i fortsättningen kunde utbyta dessa meddelanden frivilligt. Kommissionen uttryckte förhoppning om att detta skulle tillgodose CZ:s behov inför omröstningen. Kommissionen informerade slutligen att SE även lämnat synpunkter på artikel 23, vilket hade lett till justeringar i texten.

En medlemsstat frågade varför formuleringen ”*only where data is intended to support the safety of operations*” användes, i stället för ”*intended to be used for the safety of operations*” som det står i bilagan. De ansåg också att ordet *only* inte tillförde något i formuleringen.

En medlemsstat tackade kommissionen för förtydligandena och meddelade att landets experter nu var helt lugna efter klargörandet om tidplanen för ”train ready”-processen. De konstaterade att man inte längre hade behov av ytterligare ändringar och uttryckte uppskattning för arbetet.

En medlemsstat tog ordet och uppgav att landets experter fortfarande såg ett problem rörande ontologier. De förklarade att experter uppfattat att kravet i texten innebar att en ”dynamisk ontologi” skulle behöva implementeras, vilket ansågs mycket svårt eller kostsamt. De efterfrågade ett förtydligande om vad som egentligen avsågs, särskilt eftersom RNE enligt diskussionerna dagen innan skulle få en central roll i framtida driftskompatibilitetslösningar.

Kommissionen svarade att oron byggde på ett missförstånd. Kommissionen gick igenom bilagans punkt 1.4 och visade att den enbart listar vilka datamodeller som ingår i ERA:s ontologi, bland annat tekniskt dokument 105, det så kallade XSD-formatet som används mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Det är ERA, inte sektorn, som ansvarar för att dessa modeller ingår i ontologin. Kommissionen betonade att det inte finns något krav på att sektorn ska implementera eller förvalta någon dynamisk ontologi, utan endast att data ska överensstämma med de angivna modellerna. Kommissionen visade även att en ändring av datamodellen från XSD till exempelvis RDF skulle kräva en ändring av TSD:n och ett nytt beslut i kommittén. Kommissionen förklarade att detta inte är avsikten och att bestämmelsen snarare ger rättslig stabilitet.

SE tackade för ändringarna och framförde att vi föredrog att behålla *only* i skäl 38, och påpekade dessutom att ordet *such* i artikel 3.9 måste ersättas med *infrastructure*, eftersom definitionen nu delats i två led och *such* syftar tillbaka till texten i punkten ovan.

Samma medlemsstat som framfört synpunkter på skäl 38, tog återigen ordet och uttryckte att det var svårt att följa processen när texten fortsatte att ändras, men konstaterade vidare att detta var själva syftet med mötet. De tillade att om ordet *only* behövs för att nå konsensus kunde de acceptera detta.

Kommissionen ansåg att *only* inte tillförde någon av rättslig eller språklig betydelse, eftersom villkoret redan begränsades genom ordet *where*. Kommissionen erkände att ordet kunde diskuteras, men noterade att konsensus verkar möjlig oavsett.

Ordföranden meddelade därefter att den första ändringen föreslagen av SE inte skulle tas in, men att den andra justeringen (om artikel 3.9) skulle införas. Ordföranden instämde i denna rättsliga analys att *only* inte tillför något och att texten därför skulle gå vidare utan det ordet. Ordföranden

frågade sedan om det fanns ytterligare behov av klargöranden, och när ingen svarade gick mötet vidare mot omröstningen.

Ordföranden noterade att arbetsordningen medger att beslut kan fattas genom konsensus och frågade om detta var möjligt eller om en formell omröstning krävdes.

En medlemsstat begärde en formell omröstning och ville ha motivet fört till protokollet. De tackade kommissionen för arbetet och de många försök som gjorts för att nå konsensus tillsammans med sektorn. Medlemsstaten framhöll samtidigt att den föreslagna TSD:n får betydande konsekvenser för både offentliga och privata aktörer och att det därför, enligt dem, krävs en mer genomgripande konsekvensanalys innan de kan stödja dokumentet. Medlemsstaten noterade att de inte haft tillräcklig tid för att genomföra en sådan och därför inte kan stödja texten vid denna omröstning.

Ordföranden tackade för informationen och konstaterade att en formell omröstning därmed måste genomföras. Ordföranden bad därefter observatörerna, deltagare från CH och NO samt deltagare från OTIF att lämna mötet i enlighet med arbetsordningen. Ordföranden uppmanade även eventuella andra icke-medlemsstater som anslutit digitalt att koppla ned.

En annan medlemsstat tog därefter ordet och framförde, innan omröstningen inleddes, ett tack till kommissionen och ERA för det omfattande arbete som lagts ned för att tillmötesgå många av de krav och önskemål som lyfts av medlemsstaten under processen. Medlemsstaten noterade att mycket hade rört sig i positiv riktning och ville uttrycka uppskattning för de ansträngningar som gjorts.

Ordföranden tackade och uttryckte att samarbetet i kommittén varit konstruktivt. Ordföranden betonade att kommissionen verkligen försökt ta hänsyn till de frågor som framförts från olika medlemsstater för att möjliggöra ett så brett samförstånd som möjligt. Ordföranden konstaterade samtidigt att sektorn fortsatt kommer att ha invändningar och utmaningar, men att kommissionen anser att tiden är mogen att ta ansvar och fastställa kommitténs ståndpunkt. Ordföranden upprepade också betydelsen av beslutet utifrån vad ERA:s direktör påtalat tidigare under mötet.

Ordföranden förklarade att kommissionen kommer att bistå medlemsstaterna och sektorn efter en eventuell positiv omröstning, och att

ERA kommer att kunna ge fortsatt stöd i implementeringsfrågor. Ordföranden noterade i detta sammanhang att Yann Seimandi numera är tillsvidareanställd och kommer att följa processen under lång tid framöver.

Därefter meddelade ordföranden att omröstningen skulle inledas och att den, i enlighet med arbetsordningen, ska ske genom upprop enligt röstningslistan.

I samband med avläggandet av röst uttryckte SE vår uppriktiga uppskattning för kommissionens och ERA:s bemötande under processen, och framhöll hur aktiva de hade varit genom ett stort antal diskussioner, debatter, frågor, svar och förslag. SE betonade att akten är tekniskt komplex och omfattande, med potentiellt långtgående konsekvenser, men att sättet vi har blivit mottagna på var exceptionellt. SE uttryckte förhoppningen att detta samarbetsklimat ska fortsätta framöver och avslutade med att meddela att SE röstar för.

Ordföranden noterade därefter resultatet och bad om att röstsiffran skulle synliggöras tydligare på skärmen - 3 medlemsstater röstade nej, en medlemsstat avstod och övriga närvarande röstade ja. Ordföranden bekräftade att även det interna systemet visade samma resultat och konstaterade att kommittén hade antagit en positiv formell ståndpunkt om TSD:n. Ordföranden tackade delegaterna för deras konstruktiva insatser genom hela processen och riktade särskilt tack till kommissionens och ERA:s representanter för deras arbete med att föra texten i mål.

En medlemsstat tog därefter ordet och meddelade att de önskade delta i den språkliga granskningen av den franska språkversionen av texten.

6.4 Draft Commission Implementing Regulation Implementing Regulation (EU) 2023/1695 as regards new testing specifications, a set of reduced specifications and transitional measures – presentation by the Commission (D)

Dokument

- *Item 04.1.1 - ST19EN04.1 - TSI CCS - Act - Room document for vote*



- *Item 04.1.2 - ST19EN04.1 - TSI CCS - Annex I - Room document for vote*



- *Item 04.1.3 - ST19EN03 - TSI CCS - Annex II - Room document for vote*



- *Item 04.1 - CCS TSI amendment*



- *Item 04.2_TSI CCS_Comments table*



Bakgrund

Förslag till 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 tre ”Subsets” (SS) inte färdigställda. Kommissionen aviserade då att de senare skulle återkomma till kommittén för att inkludera dessa i TSD CCS.

Vid aktuell ändring 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.

SE har skickat in skriftliga kommentarer gällande två områden. För det första kräver nuvarande lydelse av punkt 7.2.2 att alla ändringar, utom de som omfattas av artikel 15.1(a) i förordning 2018/545 (PA VA), måste bedömas av ett anmält organ. Det innebär att även mindre ändringar utan betydelse för de grundläggande konstruktionsegenskaperna kräver nytt certifikat, vilket skapar onödig administration och inte överensstämmer med hantering enligt andra TSD:er.

För det andra finns kvarstående oklarheter kring hur övergångsregimer och motsvarande bedömning/certifiering ska tillämpas. Texten är inkonsekvent mellan ombord- och marksystem, och hänvisningar till bilaga B saknas till

vissa delar i kapitel 7. Ändringsförslagen syftar till att förtydliga att tidigare TSD:n får användas som bedömningsgrund när övergångsregim tillämpas och att samma principer ska gälla för båda delsystemen.

Transportstyrelsen, tillsammans med en expertrepresentant för branschen, har haft ett bilateralt möte med kommissionen för att närmare diskutera kommentarerna. Vid mötet föreslog kommissionen, som tog till sig av problembeskrivningen, att frågan gällande artikel 15 i PA VA ska behandlas via den normala ändringsarbetsproceduren hos byrån (CR – Change Request). Gällande den andra frågan avseende övergångsregimer föreslogs att SE kan komma in med textförslag inför mötet (vilket Transportstyrelsen även har gjort) varvid detta kan diskuteras på kommittémötet.

Sektorn har även påtalat att vissa kvalitetsproblem med SS-076 kvarstår, det är därför motiverat att fråga ERA om status för dokumentet. I sammanhanget nämns ”hundratals fel” som troligtvis kan ta upp till ett år att åtgärda. De som är först ut att med att testa ett ombordsystem risker att få spendera mycket tid på att felrätta de testfall och testsekvenser som labben implementerat. Det finns i nuläget ingen enkel lösning på problemet, möjligen kan man låta leverantörerna använda sina egna testfall till dess att SS-076 är uppdaterat. SE kan stötta eventuella initiativ med denna innebörd. Transportstyrelsen har dock inte uppfattat av sektorn att detta ska vara ett hinder mot att stödja förslaget.

Handlingslinje

- 15 SE kan** hänvisa till skriftliga kommentarer och argumentera för dessa ändringar.
- 16 SE kan** fråga ERA om de anser att kvaliteten för Subset-076 är tillfredsställande.
- 17 SE kan** stötta initiativ till att låta leverantörerna använda sina egna testfall till dess SS-076 når en acceptabel kvalitet.
- 18 SE kan** rösta JA till förslaget.
- 19 SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Ordföranden öppnade agendapunkt 4 och konstaterade att kommissionen tagit emot flera sena kommentarer från medlemsstaterna, vilket var olyckligt eftersom frågorna diskuterats vid flera tidigare tillfällen i kommittén.

Kommissionen inledde med att gå igenom de synpunkter som medlemsstaterna hade lämnat efter att den senaste versionen av TSD CCS distribuerades två veckor tidigare. Kommissionen påminde om att ERA:s rekommendation med tillhörande tekniska dokument och underlag hade mottagits i december 2024, vilket innebär att detta var den tidpunkt då sektorn fick tillgång till specifikationerna. Efter detta har diskussioner genomförts vid olika tillfällen, och mötet denna dag utgjorde den slutliga diskussionen inför en möjlig omröstning.

Kommissionen förklarade att de rubriksatta textavsnitten i fet stil markerar centrala förändringar i ändringsförslaget, medan text i normal stil är ordinarie innehåll och gråmarkerad text motsvarar redaktionella förtydliganden. De viktigaste delarna i ERA:s rekommendation var *Subsets* för testspecifikationer för ATO, testspecifikationerna för ETCS och ”reduced envelopes”, alltså de detaljerade angivelserna som definierar omfattningen av systemversionerna 2.1 och 2.2. Testspecifikationerna för ETCS hade också levererats, och kommissionen hade sett över övergångsbestämmelserna för partiell uppfyllelse i dialog med sektorn, se presentation.

Kommissionen fortsatte genom att beskriva arbetet med att förenkla samspelet mellan artiklarna 2 och 14 i förordningen samt bestämmelserna i kapitel 7 och bilaga B, för att tydligare avgränsa vad som faktiskt omfattas av förordningen och hur övergångsreglerna ska tillämpas. Vidare nämndes att ändringar införts avseende gränssnittet mellan ETCS och klass B-ombordutrustning, särskilt i fråga om finansiering enligt artikel 8 och vilka åtgärder en medlemsstat behöver överväga när det enda tillgängliga marknadsalternativet är en integrerad lösning utan separat transmissionsmodul (*bi-standard*).

Kommissionen gick sedan vidare till de förändringar som införts efter juli 2025. Artikel 13.4 och 13.5 hade justerats, och rubrikerna för avsnitten B1, B2 och B3 i bilaga B hade fått förtydliganden. Kommissionen betonade att detta var sista steget i processen och att presentationen nu fokuserade enbart på de punkter som ändrats sedan föregående RISC-möte.

Kommissionen inledde genomgången av sakfrågorna med artikel 2, där flera medlemsstater påtalat oklarhet kring uttrycket ”*any change*”. Kommissionen återgick därför till den tidigare lydelsen: att delsystemet omfattas av modernisering eller ombyggnad enligt punkt 7. I artikel 2.2(b) hade den

tidigare negativa formuleringen omarbetats till en positiv, med korrekt logisk användning av ”eller”.

Kommissionen förtydligade därefter att artikel 13 inte längre ändras i sina två första stycken, vilket innebär att referensen till ERA:s tekniska dokument fortsätter att tala om version 5.0 och inte 5.1. Syftet var att undvika oklarheter kring medlemsstatens skyldigheter avseende uppgifterna om tågdetekteringssystem. Kommissionen gick vidare med att beskriva skälen till ändringarna i artikel 13.4 och 13.5: främst att tidigare tidsfrister varit orealistiska och att det i den nya lydelsen är upp till varje medlemsstat att avgöra när dess särskilda fall är moget att notifieras till ERA.

Kommissionen redovisade därefter ändringarna i punkterna 4.2.1.7.2 och 4.2.1.7.4. I den tidigare TSD-texten stod att ERA skulle ”bedöma”, men eftersom bedömning av komponenter är ett anmält organs uppgift klargjordes nu att anmält organ gör bedömningen, medan ERA analyserar och slutligt hanterar metoderna för att minska antalet provningar (ESC/REC-testerna). En mening som blivit överflödigt i förhållande till tabell 6.3 hade därför tagits bort.

Kommissionen gick sedan igenom ett antal förtydliganden i punkt 7.2.4, bland annat definitionen av fordon i drift, där kod 11 nu lagts till efter begäran från en medlemsstat. Hänvisningar till nationella fordonsregister hade strukits då dessa inte längre existerar. Vidare förklarades att hänvisningar till förordning 2016/919 nu skrivs så att samtliga versioner omfattas, eftersom övergångsbestämmelserna fortfarande kan kräva att äldre versioner används vid bedömningar.

Kommissionen fortsatte med att beskriva ändringar i felhanteringsprocessen efter förslag från en medlemsstat. Förslaget att införa en tvingande skyldighet för infrastrukturförvaltare ansågs dock för långtgående, och kommissionen föreslog därför den mildare formuleringen att infrastrukturförvaltare ”ska göra sitt bästa” för att lämna nödvändig information i god tid.

Kommissionen redovisade därefter klargöranden som begärts av en medlemsstat om att termen ”växlingsfordon” ska användas i stället för ”växlingslok”, i linje med TSD LOC&PAS. Kommissionen avfärdade dock förslaget att ta bort villkoret om äldre fordon eftersom detta gav nödvändig flexibilitet.

Kommissionen gick sedan igenom redaktionella justeringar av rubrikerna i bilaga B, där referenserna nu anpassats till respektive punkt i avsnitt 7.2.4. Tabellen för komponentprovning hade kompletterats med testspecifikationerna som nu flyttats från tabellen för ombordutrustning.

Kommissionen redogjorde därefter för ändringarna i tabell B2, där hänvisningen till 28 september 2023 tagits bort eftersom datumet i praktiken ersattes av publiceringen av den s.k. baseline compatibility analysis. Kommissionen tog även bort en duplicerad text under tabellen, eftersom hänvisningen i tabellen till punkt 7.4.1.2 var tillräcklig. Samt införande av en sex månaders övergångsregim för *Subset-153*.

Slutligen förklarade kommissionen att förslag om en övergångsperiod för *Subset-76* hade avvisats eftersom dess mognadsgrad ansågs tillräcklig och återstående behov kunde hanteras via felrättningsprocessen. Provningsspecifikationerna för baseline 4 systemversion 3.0 är enligt laboratorierna redan helt färdiga, och för versionerna 2.1 och 2.2 bedöms det faktiska färdigställandet ligga på 98–99%. De återstående åtgärderna motsvarar endast ett tiotal felrättningar. I kombination med att den fullständiga slutleveransen planeras till juni 2026 ansåg kommissionen att en övergångsperiod inte var motiverad. En övergång skulle dessutom riskera att leda till att leverantörer i praktiken använde egna provningsregimer för allt, vilket kunde leda till ökade kostnader och minskad enhetlighet i systemet.

SE tackade för presentationen och uttryckte uppskattning över att kommissionen hunnit beakta deras sena synpunkter i bilaga B. SE förklarade att de ännu inte hunnit analysera den nya texten i detalj, men att förslaget i stora delar verkade överensstämma med SEs intentioner att stärka rättslig tydlighet och konsekvens mellan ombord- och markutrustning vid tillämpning av övergångsregler.

En medlemsstat välkomnade också att flera sena synpunkter från deras sida tagits om hand i både akten och bilagan. De förklarade att deras tidigare kommentarer till artikel 13 blivit inaktuella genom de ändringar som nu gjorts, men att de fortsatt hade en fråga om artikel 13.4. De efterfrågade kommissionens syn på hur processen är tänkt att fungera framåt, särskilt i fråga om ett stegvis förfarande när specialfall behandlas. De undrade om varje gång ett specialfall för tågdetekteringssystem införs i TSD:n skulle innebära en ny granskning, och om detta i sin tur skulle leda till att

bedömningen av fordon övergår från bedömning av ett utsett organ till ett anmält organ. De ansåg att om en sådan förändring ska ske, måste den genomföras i ett sammanhållet steg, så att specialfall kan fortsätta existera utan att det krävs en serie av återkommande ändringar där bedömningsansvaret förskjuts från utsedda organ till anmälda organ.

En medlemsstat framförde uppskattning för det arbete som ERA och kommissionen lagt ned på TSD CCS. De uttryckte särskilt uppskattning för det digitala möte som hölls tidigare under veckan, där ett missförstånd från medlemsstaten rörande artikel 71a i driftskompatibilitetsdirektivet hade klarlagts -att undantag för långt framskridna projekt godkänns nationellt och att kommissionen därefter notifieras. De fortsatte med att kommentera den nya versionen av akten, särskilt artikel 2.2 b. De uppgav att de haft stora svårigheter att uppfatta att texten hade förändrats från en negativ till en positiv formulering, och att innebörden därmed gått från ”högst två medlemsstater” till ”minst tre medlemsstater”. Medlemsstaten noterade att de gärna återkom till denna punkt i diskussionen och bad om förtydligande, eftersom denna ändring varit svår att identifiera i texten.

En medlemsstat tackade för att flera förslag accepterats, men markerade fortsatta farhågor. De ansåg att delar av ändringarna inte motsvarade vad som tidigare aviserats och var bekymrade över den övergripande omfattningen av nya bestämmelser, särskilt tidsfrister för *bi-standard* och den avvisade begäran om övergångsperiod för *Subset-076*. De upprepade sin ståndpunkt att övergångsreglerna borde ändras för att möjliggöra ett slutår 2040 samt att sex månader inte var tillräcklig flexibilitet för klass B-system.

En annan medlemsstat tackade för de förtydliganden som kommissionen just lämnat, även i fråga om *Subset-076*. De fortsatte sedan till punkt 7.2.4.2 om markbaserad CCS. De välkomnade att den tidigare meningen om den nationella säkerhetsmyndighetens roll hade tagits bort, då den inte var förenlig med processen, men de upprepade också sin begäran att texten skulle kompletteras med en uttrycklig hänvisning till det anmälda organet, så att ansvarsfördelningen blev tydlig. De hade även föreslagit att kommissionen skulle ges ett mandat att ta fram gemensamma kriterier för bedömning av dessa skillnader, så att samma definitioner används i hela unionen vid utfärdandet av nya intyg. De bad därför kommissionen att överväga dessa två delar på nytt för att säkerställa enhetlighet i tillämpningen.

De fortsatte sedan med att kommentera punkt 7.4.3.3 och noterade att termen ”växlingsfordon” nu används i linje med TSD LOC&PAS, vilket medlemsstaten välkomnade, men framhöll att TSD LOC&PAS undantar växlingsfordon från sitt tillämpningsområde. Medlemsstaten menade därför att när ett växlingsfordon används i ett område som ligger utanför driftskompatibilitetsdirektivets tillämpningsområde bör det inte finnas någon skyldighet att installera CCS. De klargjorde att om en infrastrukturförvaltare eller nationell aktör beslutar att tillämpa CCS i ett specifikt område bör detta gälla oberoende av fordonets ålder, och att reglerna därför borde kopplas till området snarare än till exempelvis ”20 år sedan första registrering”, enligt den filosofi de tidigare presenterat.

En deltagare förklarade att de stödde ändringsakten i sin helhet. de anslöt sig också till den fråga som en annan medlemsstat tidigare väckt om processen för tågdetekteringssystem och behovet av en smidig övergång till den kommande TSD:n. De hade dessutom en mindre teknisk kommentar: i tabell A3, där standarder listas, anges att EN 50126-1 och EN 50126-2 är från år 2018, men medlemsstaten påpekade att den europeiska versionen enligt deras uppfattning fortfarande är från 2017.

Kommissionen svarade att processen avsågs att genomföras i huvudsak i ett sammanhållet steg, men att ordet ”alla” inte kunde införas i texten eftersom det skulle kunna skapa blockerande situationer. De betonade att medlemsstaterna själva avgör när deras specialfall är mogna för publicering i TSD:n.

Kommissionen bekräftade därefter tolkningen av artikel 7.1a i driftskompatibilitetsdirektivet och klargjorde att undantag prövas nationellt men att besluten måste anmälas till kommissionen.

Kommissionen bemötte invändningen om *bi-standards* och klass B och förklarade att frågan aktualiserats på nytt eftersom flera hinder kvarstod på marknaden trots tidigare kommunikation från den berörda medlemsstaten. Kommissionen ansåg att tydligare mekanismer behövdes för att säkra marknadstillträde och att situationen snarare hade försämrats än förbättrats.

På fråga från en medlemsstat förklarade kommissionen att RINF redan kan lagra data om planerade förändringar inom fem år och att uttrycket ”subsequent” avsåg denna funktion. De skulle ändå granska ordvalet ytterligare.

ERA tog därefter ordet för att svara på tekniska frågor. ERA förklarade att de inte fått någon indikation från testlaboratorierna om att *Subset-076* inte skulle vara redo eller att pågående projekt skulle påverkas negativt. De noterade att vissa leverantörer redan använder den nya specifikationen internt. Gällande Appendix E uppgav ERA att de flesta aktörer varit överens om begreppens definition och att ytterligare nationella översättningar kunde accepteras. Två nya begrepp kunde eventuellt införas, men övriga förslag bedömdes överflödiga.

En medlemsstat tog återigen ordet och förtydligade att deras tidigare förslag innefattade kriterier som bör fastställas av ERA i sin vägledning, samt att det bör framgå tydligt att gap-analyser ska utföras av det anmälda organet. Detta ansåg de vara nödvändigt för att skapa enhetlighet och tydlighet vid bedömningen av skillnader.

De gick därefter vidare till frågan om växlingsfordon. De förklarade att de förstår att deras begäran kan kräva ytterligare överväganden från kommissionens sida, men underströk att samspelet mellan de två berörda delsystemen i TSD LOC&PAS och TSD CCS måste vara konsekvent. De påpekade att TSD LOC&PAS undantar växlingsfordon från sitt tillämpningsområde, och menade att det därför framstår som inkonsekvent om TSD CCS samtidigt skulle gälla samma typ av fordon när dessa används utanför områden där CCS faktiskt finns tillgängligt. Enligt deras synsätt är formuleringarna i TSD LOC&PAS betydligt tydligare.

De noterade också att det anmälda organ som deltar i den europeiska samordningen inte tillämpar CCS i situationer där CCS inte finns installerat på infrastrukturen. Därför ansåg de att det framstår som orimligt att kräva investeringar i ombordutrustning när det aktuella området saknar motsvarande marksystem. De avslutade med att framhålla att det i dessa situationer vore mer proportionerligt att rikta investeringar dit de faktiskt kan användas, eftersom det annars riskerar att bli onödigt kostsamt och administrativt betungande för både järnvägsföretag och andra aktörer.

En medlemsstat reagerade på den tidigare diskussionen om klass-B-system. De framhöll att denna fråga redan hanterades efter revisionen 2023 och att de därför inte förstår varför den nu åter har öppnats i samband med denna revidering. De betonade att dessa ändringar inte fanns med bland de

aviserade justeringarna inför mötet och att detta utgör en verklig stötesten för dem.

De underströk att de alltid arbetat transparent gentemot kommissionen och sektorn. De hänvisade till den senaste kommunikationen från augusti 2024, där de tydligt informerat om hur TSD:n skulle genomföras och där de utan omsvep redovisade att den så kallade *bi-standardlösningen* skulle förbli nödvändig för det befintliga fordonsbeståndet. De menade att de aldrig försökt dölja något och att de konsekvent kommunicerat att måldatumet 2040 varit känt under lång tid. Därför uttryckte de besvikelse över att denna fråga nu öppnats igen och att det dessutom antytts bristande transparens från deras sida.

En annan medlemsstat tog därefter ordet och tackade för de ytterligare förklaringarna från kommissionen. De återkom till sin tidigare fråga om artikel 13 och noterade att kommissionen inte verkar avse att använda en ordning där *alla* specialfall successivt förändras utan snarare siktar på en samlad övergång till en process där NoBo hanterar bedömningarna. De önskade få detta tydligt angivet i mötesanteckningarna så att avsikten om ett enhetligt skifte dokumenteras.

De fortsatte med att kommentera *Subset-076*, som de beskrev som en kritisk fråga. De hänvisade till återkoppling från marknaden där aktörer uttryckt oro för implementeringsbarheten av testregimerna i Baseline 4 för pågående projekt. De underströk att flera projekt redan genomfört testsegment enligt nuvarande regler och att en plötslig övergång skulle skapa betydande problem, vilket kan göra att implementering först skulle vara möjlig 2027. Därför ansåg de att *Subset-076* antingen borde hanteras genom ett tekniskt utlåtande från ERA eller att TSD:n måste kompletteras med en tydlig övergångsperiod.

De ifrågasatte även om leverans av fullständigt färdigställda tester verkligen kan säkerställas till augusti 2026, eftersom ett tidigare löfte om leverans 2023 inte uppfylldes. De kommenterade även *Subset-153* och ansåg att den föreslagna sexmånadersperioden är alltför kort eftersom ändringarna främst är formella snarare än värdeskapande. De föreslog istället en tvåårsperiod.

Slutligen lyfte de ett behov av ändringar i bilaga E. De förklarade att den nuvarande texten inte överensstämmer med ERA:s dokument om DMI-

specifikationer och att TSD:n därför bör justeras så att regleringen blir koherent och fullständig.

En annan medlemsstat tog därefter ordet och framförde två övergripande synpunkter. För det första uttryckte de oro från både sin säkerhetsmyndighet och från sektorn kring det snabba arbetssättet inför en planerad omröstning. De förklarade att trots omfattande diskussioner kvarstår några öppna frågor och att de därför helst skulle se mer tid innan beslut fattas. Samtidigt erkände de behovet av att föra processen framåt, men påpekade att de fortfarande har vissa reservationer kring den senaste versionen och behöver mer tid för analys.

För det andra lyfte de oklarheter i den aktuella formuleringen av artikel 2.2 b. De efterfrågade förtydligande om hur reglerna ska tillämpas när infrastrukturen ännu inte finns angiven i RINF eller inte kan prognostiseras. De ifrågasatte även ordvalet ”subsequent” och undrade om en mer korrekt formulering vore ”within five years” för att spegla att tidsramen avser en femårsperiod. De noterade dessutom att det är oklart hur detta ska översättas och efterfrågade ett tydligare underlag inför fortsatt intern hantering.

En medlemsstat förklarade i anslutning till tidigare diskussion att de anser att den tidigare lydelsen av artikel 2.2 b i TSD CCS var bättre än den nuvarande, och att de gärna återkom till detta senare i diskussionen.

Kommissionen förklarade att de kommer att undersöka möjligheten att lägga till en uttrycklig hänvisning till NoBo i punkt 7.2.4.2, och att detta är något de kan överväga. När det gäller förslaget om ytterligare kriterier i punkt 7.4.3.3 menade kommissionen att detta kräver ytterligare analys och att de därför inte kan lova något om utfallet redan nu.

Kommissionen gick sedan vidare till kommentaren från en medlemsstat om tillämpningen av CCS-krav på fordon som opererar utanför det geografiska område som omfattas av driftskompatibilitetsdirektivet. Kommissionen klargjorde att detta är kärnfrågan och att om ett fordon är undantaget från direktivets tillämpningsområde, gäller inte kraven på samma sätt.

Därefter kommenterade kommissionen återkoppling från en medlemsstat rörande klass-B-systemen. Kommissionen förklarade att skälet till att frågan nu åter aktualiserats inte är brist på transparens från medlemsstaten, utan att

det fortlöpande förekommit betydande svårigheter att få tillgång till även grundläggande klass-B-system, såsom KVB, för den som vill trafikera marknaden. Kommissionen konstaterade att situationen inte förbättrats utan snarare försämrats, och att de därför bedömer att vissa åtgärder behöver anges redan i denna revision för att öka transparensen och möjligheterna till en teknisk dialog om tillgängligheten till klass-B-system.

Kommissionen kommenterade därefter frågor från ytterligare en medlemsstat rörande ordvalet ”subsequent” i artikel 2.2 b. Kommissionen förklarade att den av medlemsstaten föreslagna tolkningen – att avse förändringar inom en femårsperiod – är i linje med vad som avses. De noterade att RINF enligt ERA redan kan registrera denna typ av planeringsuppgifter och att detta därför inte utgör något hinder. Kommissionen åtog sig även att kontrollera språkversionerna i tabell B.1.1 för att säkerställa överensstämmelse med tidigare lydelse.

Kommissionen lämnade därefter ordet till ERA med anledning av omfattande frågor från en medlemsstat om *Subset-076*, *Subset-153* och bilaga E. Kommissionen förklarade först att *Subset-153* har varit tillgänglig sedan december 2024 och att om en tvåårsövergång infördes – vilket medlemsstaten föreslagit – skulle det innebära att dokumentet inte används under tre år trots att det är avsett att ligga till grund för hur implementering av specifikationerna ska ske. Kommissionen menade att detta riskerar att underminera harmoniseringen, och framhöll att de är villiga att överväga ett års övergångstid, vilket i praktiken ger två år från *subsetets* publicering, men inte längre.

Kommissionen fortsatte med att förklara att återkommande uppskjutande av harmoniserade specifikationer i längden riskerar att leda till högre kostnader, trots att de ofta motiveras av kortsiktiga besparingar. De hänvisade även till behovet av en konsekvent implementering av specifikationerna som tagits fram av sektorn.

ERA förklarade att laboratorierna inte har gett någon indikation på att de inte skulle kunna genomföra tester enligt *Subset-076*. De förtydligade att pågående projekt inte påverkas eftersom de tester som redan utförts står fast och dessa projekt inte tvingas att göra om tidigare testmoment. ERA uppgav också att vissa leverantörer redan använder nuvarande version av *Subset-076*.

för interna tester, och att industrin inte visat intresse av att bidra till revideringen av dokumentet.

När det gäller bilaga E förklarade ERA att de infört ett förtydligande i tabellhuvudet gällande betydelsen av parenteser. ERA uppgav att de jämfört innehållet med diskussionerna i Operational Harmonisation Group och att majoriteten av sektorns aktörer håller med om den begreppsanvändning som nu föreslås. De förklarade även att medlemsstaterna har möjlighet att bidra med egna översättningar för att säkerställa nationell konsistens. För de ytterligare begrepp som en medlemsstat föreslog noterade ERA att endast två – ”SR distance” och ”SR speed” – eventuellt kan läggas till, medan övriga framstår som överflödiga.

En medlemsstat tog därefter åter till orda och förtydligade sin ståndpunkt om växlingsfordon. De betonade att frågan kräver strikt konsekvens mellan TSD LOC&PAS och TSD CCS. De förklarade att i TSD LOC&PAS ligger fordonstypen utanför direktivets tillämpningsområde, vilket de motsätter sig, men det är trots allt den gällande rättsliga ramen. I TSD CCS tillämpas däremot en annan logik, vilket enligt dem är problematiskt.

De underströk att avgörande bör vara **var** fordonet används och **vilken typ av verksamhet** det utför, inte dess ålder. De förklarade att i deras land är det otänkbart att ett växlingsfordon skulle befinna sig i ett område där tågtrafik pågår, eftersom ett sådant fordon måste uppfylla andra tekniska specifikationer om det trafikerar spår där tåg rör sig. Därför menade de att TSD CCS verkar medge något som TSD LOC&PAS uttryckligen utesluter, vilket skapar inkonsekvens. De avslutade med att efterfråga tydlighet och en logik som grundas i användning och säkerhetsbehov, inte i ett godtyckligt ålderskriterium.

Kommissionen förtydligade att avsikten nu var att ta fram en ny konsoliderad version. Endast ett begränsat antal ändringar återstod att införliva: dels ett förtydligande om NoBo:s roll i punkt 7.2.4.2, dels en kontroll av vilken årgång av vissa standarder som ska anges (2017 eller 2018). I övrigt är allt färdigställt, och en uppdaterad version med samtliga ändringar kommer att skickas ut inom cirka en till en och en halv timme.

En medlemsstat begärde därefter ett förtydligande. De förklarade att den version de fått tidigare skiljer sig från den presentation som gavs under

mötet, där ytterligare ändringar visades. De begärde därför att få en version som återspeglar dagens diskussion och samtliga ändringar som presenterats.

Kommissionen bekräftade att de kommer att tillhandahålla en helt uppdaterad och konsoliderad version som inkluderar alla justeringar som presenterats under mötet.

Ordföranden avslutade därefter punkten och utlyste en paus från kl. 16.35 med återupptagande av mötet 16.50.

Röstning, torsdag 13 november

Anm. Utanför mötet hade SE en diskussion med kommissionen om varför endast halva vårt ändringsförslag för CR696 införlivats i texten. Kommissionen menade att punkterna 7.2.4.1.1 och 7.2.4.1.2 är mer detaljerade eftersom de avser ombordutrustning och där design-, produktions- och driftfasen är definierade (i linje med TSD LOC&PAS). I punkterna 7.2.4.2 och 7.2.4.3 används en kortare formulering eftersom motsvarande faser inte finns där. ERA anser att giltigheten för granskningsintyg ändå är tydligt reglerad, eftersom intygen fortsatt gäller efter ikraftträdandet så länge inget annat följer av övergångsregimerna i bilaga B. Kommissionen bedömer därmed att regelverket är tillräckligt tydligt och betonade att mer omfattande ändringar måste ske genom en formell ändringsbegäran (Change Request – CR) via ordinarie process. Utöver detta erbjöd ERA att ytterligare klargöra frågan i vägledningen om det behövs. De välkomnar förslag på formulering från oss, alternativt så tar de själva fram ett textförslag.

Kommissionen redogjorde för fem ändringar som genomförts i rättsakten och delade skärm med den uppdaterade texten. Först beskrev kommissionen en ändring i själva förordningen: på begäran av en medlemsstat förlängs möjligheten att med EU-medel finansiera ETCS tillsammans med klass B-system i form av så kallad *bi-standardlösningar* enligt artikel 8, nu fram till år 2040.

Kommissionen gick sedan vidare till bilagan och visade tabell B3b, rad 2, som tidigare varit en del av tabell B1b. Detta gäller övergångsregimen för *Subset-076*, kopplad till index 31, 37b, 37c och 37d – det vill säga olika delar av *Subset-076*. Övergångsregimen ska gälla till senast den 1 juli 2026 eller till dess att en ny version av *Subset-076* finns tillgänglig som en teknisk rekommendation från ERA.

Därefter gick kommissionen vidare i texten till specialfallen i punkt 7.7.2.6. DE hade föreslagit att ta bort ett av sina specialfall och kommissionen välkomnade detta som ett steg mot färre hinder för driftskompatibla lösningar.

Kommissionen visade sedan den sista ändringen i bilaga 1 i punkt 7.2.6, där datumet för när medlemsstaten ska lämna information om tillgänglighet av specifika transmissionsmoduler och i allmänhet tillgänglighet av klass B-system på respektive marknad ändras. Det tidigare föreslagna datumet 1 juni 2026 ersätts med 1 oktober 2026.

Kommissionen gick vidare till bilaga 2, där en medlemsstat hade lämnat mer precisa uppgifter om sitt klass B-system, både vad gäller tågskyddssystem och radiosystem. Kommissionen visade justeringen och betonade att detta rör en förtydligande beskrivning med generiska beteckningar och inte införandet av något nytt system.

Som en sista ”sista minuten-ändring” tackade kommissionen en medlemsstat för en påpekad inkonsekvens kring standarden EN 50128 i kombination med EN 50716. Den äldre standardversionen EN 50128 har ett utgångsdatum 30 oktober 2026. Den tidigare föreslagna övergångsregimen i TSD:n gick ända till september 2030, vilket inte är möjligt att upprätthålla när standarden upphör dessförinnan. Därför justeras övergångsregimen så att den också löper ut den 30 oktober 2026, i linje med standardens giltighet.

En medlemsstat hänvisade till tidigare diskussioner under våren om ett eget specialfall för ett system som påminner om det som just presenterats för en annan medlemsstat. De frågade kort om deras motsvarande fall hade tagits med i den uppdaterade texten. Kommissionen bekräftade att så var fallet.

En annan medlemsstat tackade kommissionen för de ändringar som gjorts, bland annat möjligheten att på kort varsel ta bort deras eget specialfall. De konstaterade att det inte gjorts några ändringar i bilaga E om DMI-meddelanden. De meddelade att de kan acceptera detta, i förhoppning om att det inte kommer att orsaka problem vid certifiering hos bedömningsorganen.

Samma medlemsstat återkom därefter till tabell B3b, där övergångsregimen för *Subset-076* beskrivs. De underströk att detta är en kritisk fråga för både dem och sektorn. De önskade att övergångsperioden blir ett år från

ikraftträdandet för *Subset-076*. Om datumet 1 juli 2026 ska kvarstå vill de att det kopplas uttryckligen till att ERA:s tekniska rekommendation är fullständigt korrigerad och färdig vid det datumet.

De bad också att det i mötesanteckningarna uttryckligen anges att de nödvändiga korrigeringsarna av *Subset-076* ska vara genomförda senast juni 2026 och att tester som genomförs enligt egna metoder fram till dess ska anses giltiga enligt TSD:n och får fortsätta att användas under denna period.

Ytterligare en medlemsstat begärde därefter ordet och förklarade att de stödjer det nyss framförda förslaget om övergångsregim för *Subset-076*.

Även SE anslöt sig till förslaget.

En medlemsstat påminde om sin tidigare kommentar om punkt 7.2.4.2, där frågan om NoBo:s roll och kriterierna för bedömning ska hanteras i en vägledning. De bad kommissionen att inte tappa bort detta åtagande utan säkerställa att frågan tas om hand i ERA:s vägledning.

Kommissionen bekräftade först att alla önskemål om formuleringar till protokollet kan lämnas och beaktas. När det gäller punkt 7.2.4.2 upprepade kommissionen överenskommelsen med ERA: kriterier och rollfördelning för NoBo i dessa fall ska utvecklas vidare i vägledningen, och detta ska göras så snart som möjligt.

Kommissionen gick sedan tillbaka till övergångsregimen i tabell B3b för *Subset-076*. De klargjorde att tester som redan är genomförda inte behöver göras om enligt *Subset-076* – lagstiftningen gäller inte retroaktivt, så ett redan utfört test under giltiga regler står sig.

Vidare förklarade kommissionen att den föreslagna formuleringen ”senast den 1 juli 2026 eller från det att den nya versionen av *Subset-076* finns som ERA-tekniskt yttrande” kan finslipas språkligt. De var öppna för att justera texten till exempel genom att tala om en ”uppdaterad” eller ”kompletterad” version av *Subset-076*, under förutsättning att innebörden är tydlig.

Kommissionen konstaterade samtidigt att de ser en skillnad i bedömning mellan sektorn och myndigheterna å ena sidan och ERA/kommissionen å andra sidan om hur mogen *Subset-076* är. De uttryckte viss beklagan över att flera aktörer övertygats om att *Subset-076* inte är tillräckligt färdig, eftersom

ERA:s bild är att dokumentet i praktiken är tillräckligt moget för att användas, även om vissa mindre kompletteringar återstår.

Kommissionen förklarade att de kan acceptera den nu föreslagna tidsgränsen i tabellen, i stället för en längre ettårig ytterligare övergångsperiod. Däremot ser de inte utrymme för att skjuta fram slutdatumet ytterligare, till exempel till slutet av 2026. De varnade för att en för lång övergångsperiod riskerar att ett stort antal produkter tas fram utan att följa *Subset-076*, vilket i sin tur kan leda till framtida merkostnader för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare när dessa komponenter ska användas tillsammans i driften.

Kommissionen sammanfattade att de gärna skärper och förtydligar skrivningen om kopplingen till ERA:s tekniska yttrande, men att datumet 1 juli 2026 ligger fast.

Ordföranden tackade för dessa förtydliganden och frågade om detta löste de återstående frågorna, så att alla hade klarhet om vilken version av texten som nu låg till grund för beslut.

Därefter tog ordföranden formellt upp frågan om beslut. Först prövades om kommittén kunde enas genom konsensus eller om någon medlemsstat begärde formell omröstning. Inga händer räcktes upp i salen och ordföranden kontrollerade även med de uppkopplade deltagarna online.

Ingen medlemsstat begärde omröstning och ordföranden konstaterade därmed att kommittén nått konsensus och att en positiv ståndpunkt antagits i fråga om denna TSD. Ordföranden tackade deltagarna för arbetet och samarbetsviljan.

6.5 Amendment of current standardisation request to the European Committee for Standardisation and the European Committee for Electrotechnical Standardisation in support of Directive (EU) 2016/797 – presentation by the Commission^(P, D)

Dokument

- *Item 06 - NB-Rail update for RISC107*



Microsoft
PowerPoint Presenta

Bakgrund

Troligtvis information från kommissionen om revidering av deadlines i standardiseringsförfrågan till ETSI utifrån justerade tidplaner för FRMCS-specifikationerna.

Handlingslinje

20 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen inledde agendapunkten med att ge bakgrund och påminna om att de arbetar med en ändring av den standardiseringsbegäran som gäller gentemot CEN och CENELEC. Den nuvarande begäran bygger på ett äldre genomförandebeslut och behöver uppdateras mot bakgrund av den tekniska utvecklingen och pågående initiativ, bland annat inom Europe's Rail.

Kommissionen gick igenom den övergripande normstrukturen för järnvägsområdet. Längst upp finns driftskompatibilitetsdirektivet, som anger väsentliga krav. Dessa konkretiseras i TSD:er, som i sin tur delvis hänvisar till standarder. Kommissionen förklarade att referensstandarder används för att precisera vissa krav, medan harmoniserade standarder är frivilliga men starkt rekommenderade och ger presumtion om överensstämmelse med väsentliga krav och med relevanta krav i TSD:erna. Det finns andra sätt att visa överensstämmelse, men harmoniserade standarder är tänkta som ett robust huvudsakligt verktyg.

Kommissionen påpekade att både referensstandarder och harmoniserade standarder normalt utvecklas efter en formell standardiseringsbegäran från kommissionen till CEN/CENELEC, och att det nu är just denna begäran som ska ändras. Den nuvarande begäran är relativt gammal och mycket har hänt sedan den antogs: teknikutveckling, nytt arbete inom Europe's Rail, förändringar i TSD Telematik och TSD CCS samt en allmän behovsbild av att standarderna hålls relevanta över tid.

Kommissionen förklarade att de nu försöker täcka hela den järnvägsrelaterade standardportföljen i denna ändring, begränsad till standarder som är specifika för järnvägssektorn. Andra områden, som t.ex. kemiska komponenter, regleras genom horisontella standarder och andra tekniska kommittéer och ingår därför inte. Även med denna avgränsning rör

det sig om cirka 250 järnvägsstandarder som omfattas av ändringen, vilket i sig gör processen komplex.

Kommissionen beskrev att de just nu befinner sig i fasen där själva ändringsdokumentet tas fram i nära samråd med de europeiska standardiseringsorganisationerna. Dialogen med CEN/CENELEC är omfattande, bland annat eftersom frågor om immateriella rättigheter och interna beslutsprocesser behöver hanteras. CEN/CENELEC har dessutom inrättat en särskild samordningsgrupp för att hantera just denna stora ändring.

Kommissionen uppgav att arbetet är långt framskridet och att de inom de närmaste dagarna eller veckorna räknar med att kunna dela ett utkast med medlemsstaterna för skriftliga synpunkter, förmodligen med en uppläggning liknande den som använts för CSM ASLP. Utkastet kommer att omfatta hela standardportföljen och ange vilka standarder som ska uppdateras, utgå, harmoniseras eller få justerade tidsfrister.

Kommissionen betonade att standardiseringsfrågor formellt beslutas i en annan kommitté än RISC, nämligen standardiseringskommittén. RISC-kommittén kommer därför att konsulteras skriftligt, men det slutliga beslutet tas i standardiseringskommittén. Medlemsstaterna uppmanades att även ta kontakt med de nationella representanter som deltar i denna kommitté, om de vill påverka utfallet.

Kommissionen beskrev den fortsatta processen: när synpunkter inkommit från medlemsstaterna och standardiseringsorganisationer kommer kommissionen att genomföra en intern samrådsrunda, där andra generaldirektorat ges möjlighet att yttra sig. Därefter läggs ett förslag fram till standardiseringskommittén för omröstning. Kommissionen framhöll att det är viktigt att CEN/CENELEC inte hamnar i en situation där de avvisar standardiseringsbegäran, och att mycket av det förberedande arbetet just handlar om att undvika detta. Ambitionen är att den ändrade standardiseringsbegäran ska kunna vara på plats till våren nästa år.

SE förklarade att vi inte var bekanta med förkortningen ESO och efterfrågade en källhänvisning där samrådet och underlaget publiceras, så att det går att följa processen i praktiken. SE efterfrågade också en förklaring av förkortningen AWP och undrade om det endast är kommissionen som kan

initiera arbetet med en ny standard, eller om även kommittéer, medlemsstater eller andra intressenter kan starta en standardiseringsprocess.

En deltagare presenterade sig som ordförande för CEN/CENELEC:s samordningsgrupp för järnvägsstandardisering. Deltagaren tackade kommissionen för presentationen och bekräftade att dialogen mellan CEN/CENELEC och kommissionen varit mycket intensiv och att man nu var nära en slutlig överenskommelse. Samtidigt betonade deltagaren att de föreslagna revideringsprogrammen och tidplanerna innebär ett stort tryck på experterna, både i fråga om resurser, finansiering och tidsåtgång – särskilt när resultaten från forskningsprojekt, t.ex. från Europe's Rail, ska standardiseras parallellt.

Deltagaren noterade också att det redan hade gått ut en kallelse för experter och uppdrag avseende biljett- och bokningsrelaterade standarder som omfattas av standardiseringsbegäran om driftskompatibilitet, trots att själva begäran ännu inte var formellt avtalad och undertecknad. Detta riskerar enligt deltagaren att leda till att sektorn tvingas investera på nytt för att ersätta befintliga fungerande lösningar på biljett- och informationsområdet. Deltagaren avslutade med att ändå uttrycka uppskattning för det arbete som kommissionen lagt ned.

Kommissionen förklarade att ESO står för *European Standardisation Organisations* och att AWP ("Annual Work Programme") är den årliga arbetsprogramprocess som reglerar hur standardiseringsarbetet planeras. De hänvisade till den förordning som reglerar europeisk standardisering och som nu är föremål för översyn. Förordningen anger att standarder som ska ha rättslig betydelse på EU-nivå måste tas fram av europeiska standardiseringsorganisationer (CEN, CENELEC eller ETSI), eller av internationella organisationer som ISO eller IEC. Det finns ingen annan organisation vars standarder kan ges sådan rättsverkan enligt denna rättsakt.

Kommissionen klargjorde att standardiseringsprocessen i sig är privat till sin karaktär, och att CEN/CENELEC formellt är självständiga. Vilken organisation som helst – branschorganisation, universitet, företag eller annan aktör – kan framföra en begäran till CEN/CENELEC om att ta upp ett nytt arbete. Det är dock upp till CEN/CENELEC och de nationella standardiseringsorganen att besluta om det finns tillräckligt stöd för att

påbörja arbetet. På samma sätt kan kommissionen begära standarder, men det innebär inte automatiskt att de blir framtagna.

Kommissionen förklarade vidare att en standard som refereras i EU-lagstiftning, t.ex. i en TSD, normalt bör omfattas av en formell standardiseringsbegäran, särskilt om den ska kunna bli en harmoniserad standard. Endast standarder som omfattas av en sådan begäran kan ges status som harmoniserad standard och därmed ge presumtion om överensstämmelse. Om sektorn vill utveckla en standard som inte är avsedd att bli obligatorisk via en TSD kan arbetet i princip starta ändå, men om den ska bli harmoniserad krävs en standardiseringsbegäran från kommissionen.

Avslutningsvis kommenterade kommissionen den synpunkt som framförts från CEN/CENELEC om tidsfrister och resursbelastning. Kommissionen medgav att det finns en inneboende spänning mellan medlemsstaten och sektorers önskan om snabba uppdateringar av standarder, och den praktiska verkligheten med begränsade resurser och tungt expertarbete. Ambitionen är att hitta en rimlig balans.

När det gäller biljettområdet förklarade kommissionen att den kommande standardiseringsbegäran bland annat kommer att handla om att höja vissa tekniska specifikationer till formella europeiska standarder, snarare än att ersätta allt med helt nya lösningar. Om CEN/CENELEC redan har kallat experter är det deras interna beslut, och kommissionen såg inte något principiellt problem med detta, men bekräftade samtidigt att biljett- och bokningsfrågor kommer att ingå i den nya begäran.

Ordföranden avrundade agendapunkten och underströk huvudbudskapet: kommissionen kommer att sända ut ett skriftligt underlag för synpunkter, medlemsstaterna uppmanades att bidra aktivt till kommissionens position, och därefter kommer frågan att hanteras formellt i standardiseringskommittén, där medlemsstaterna får en ny möjlighet att påverka.

När mötet vid en senare agendapunkt kort avbröts i väntan på nästa talare passade en deltagare på att ställa en följdfråga om agendapunkt 5. Deltagaren ursäktade sig med att de behövt kontrollera vilket dokument som avsågs, eftersom inga detaljer om ändringarna fanns angivna i agendan. Deltagaren

hade fått del av ett dokument via en annan kanal och undrade därför om det material som diskuterades i punkt 5 gällde standarder kopplade till FRMCS.

Kommissionen svarade att så inte var fallet. Kommissionen förklarade att det för järnvägsområdet finns två parallella standardiseringsbegäranden, en som gäller enbart FRMCS, och en som gäller hela portföljen av järnvägsstandarder, vilket var den som behandlades under agendapunkt 5.

Kommissionen klargjorde att standardiseringsbegäran för FRMCS redan hade ändrats, men endast i syfte att justera tidsfristerna. Ändringen hade dessutom redan godkänts av standardiseringskommittén. Det som diskuterades under agendapunkt 5 var alltså inte FRMCS utan arbetet med att uppdatera den bredare standardiseringsbegäran som omfattar cirka 250 järnvägsstandarder.

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

Dokument

- *Item 06 - NB-Rail update for RISC107*



Bakgrund

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

Handlingslinje

- 21 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

NB-Rail inledde med att rapportera att deltagandet i nätverket fortsätter att öka, se presentation. En bidragande orsak är att flera anmälda organ har slagits samman, vilket innebär att tidigare frånvarande aktörer nu representeras genom sina nya organisationer. Detta påverkar närvarostatistiken positivt.

NB-Rail informerade vidare om att det för närvarande inte finns några nya RFU-frågor ("Recommendation For Use") och att nästa plenarmöte hålls kommande vecka. Enligt den preliminära dagordningen väntas inte heller då några nya RFU-punkter för beslut.

Därefter gick NB-Rail över till två större frågor som man arbetat med: harmonisering av bedömningsplaner för provning, samt frågor kopplade till modulkombinationer i bedömningsprocessen. NB-Rail hänvisade kort till tidigare kommittémöten och gick direkt vidare till de uppdaterade punkterna inför RISC 107.

De klargjorde att ERA:s bedömningsschema omfattar tre kategorier av aktiviteter – provning, besiktning och kvalitetssäkringssystem – och att dessa alla kan utgöra delar av ett EG-bedömningsförfarande beroende på vilket modulupplägg som används. I bilaga E, anmärkning 7, anges dessutom vilka provningar som ligger under tillverkarens ansvar: produktionsrelaterade SIL-provningar, slutförandeprovning vid driftsättning samt typprovningar enligt modul H1. Detta kräver en tydligare identifiering av vilka typprovningar som ska genomföras under anmält organs ansvar i de fall modul H1 inte används.

NB-Rail informerade att man tillsammans med ERA arbetar med att förtydliga detta. Då ytterligare avstämningar behövs är målet numera att ta fram ett RFU-förslag till NB-Rail-plenum eller RISC-underlag under första kvartalet 2026 i stället för december 2025, som tidigare planerat.

NB-Rail fortsatte med den andra större frågan som rör modulkombinationer, exempelvis SB + SD och SB + SF för delsystem, samt CB + CD och CB + CF för driftskompatibilitetskomponenter. Här redovisades de senaste slutsatserna. NB-Rail förklarade att den föreslagna lösningen är att när en bedömning baseras på en kombination av moduler – exempelvis SB + SD eller CB + CD – ska produktionsmodulen (SD, SF, CD eller CF) kunna påbörjas innan designmodulen (SB/CB) är helt avslutad, under förutsättning att ett och samma anmälda organ utför båda modulerna. Detta liknar tillvägagångssättet vid modul SH2, där ett enda anmält organ ansvarar för både konstruktions- och produktionsbedömning.

Som konsekvens av detta behöver även ordalydelsen om vilka handlingar som ska lämnas in i ansökningsskedet förtydligas. NB-Rail klargjorde att dokumentationen som modulerna kräver ska lämnas till det anmälda organet **under** bedömningsprocessen – inte nödvändigtvis redan när kontrakt skrivs eller ansökan formellt skickas in. Flera dokument, exempelvis ritningar, certifikat eller kvalitetssäkringsdokumentation, existerar först när respektive bedömningsmoment genomförs.

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

Dokument

- *Item 07 - National Rules cleaning-up*



Bakgrund

Sedvanlig statusuppdatering från kommissionen kring upprepning av nationella regler.

Handlingslinje

22 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen hänvisade till den färggranna tabellen som brukar visas för status för nationella regler och konstaterade att processen är avslutad för ett stort antal medlemsstater, men fortfarande pågår för några. De betonade särskilt att PL och AT behöver återuppta kontakten med ERA för att komma vidare med tidsplan och upphävande respektive omprövning av sina nationella regler. Det finns redan viss kommunikation, men konkreta tidtabeller och beslut saknas fortfarande, och kommissionen uppmanade dessa medlemsstater att agera och svara ERA.

Kommissionen gick vidare till en översikt över tekniska yttranden som utfärdats efter att ERA och en medlemsstat inte kunnat enas om bedömningen av vissa nationella regler. De flesta fall på den första bilden är nu lösta, men två tekniska yttranden är fortfarande öppna. Ett gäller AT där regeln rör återgång i tjänst ("back to work arrangements") efter att ha blivit urtagen ur tjänst. Detta område ingår numera i kommissionens uppdrag till ERA att se över de tekniska specifikationerna för drift (TSD OPE), och frågan behandlas aktivt i arbetsgruppen för TSD drift. Ytterligare åtgärder kring den nationella regeln eller det tekniska yttrandet är därför tills vidare pausade. Det andra välkända ärendet rör DK där en nationell regel varit en av orsakerna till att TSD WAG ändrats. Efter att en europeisk lösning med en viss genomförandetid nu finns på plats kommer kommissionen att kontakta DK för att samordna tidsplan och upphävande av den nationella regeln.

Kommissionen beskrev sedan nyare tekniska yttranden. I ett ärende mot en medlemsstat är uppföljningen av det tekniska yttrandet tillfälligt satt på vänt i avvaktan på diskussioner i arbetsgruppen för operativ harmonisering (Operational Harmonisation Working Group, OH). I ett annat ärende mot en medlemsstat har kollegor på nationell nivå bekräftat, på ett enligt kommissionen mycket konstruktivt sätt, att den nationella rättsramen behöver ändras. I väntan på denna ändring är även detta tekniska yttrande och den konkreta uppföljningen pausade, och ett bilateralt möte är redan inplanerat.

Kommissionen gick därefter över till de ”vita” punkterna – tekniska yttranden där läget ännu inte är löst och det saknas en tydlig väg framåt. I fråga om vissa nationella regler i en medlemsstat har kommissionen påbörjat ett utkast till genomförandeakt som ska kräva att reglerna ändras eller upphävs, eftersom de bedöms stå i strid med EU:s regelverk och medlemsstaten inte delar denna bedömning. Kommissionen aviserade att de kommer att kontakta denna medlemsstat på nytt i samband med detta. Under innevarande år har det dessutom utfärdats tre tekniska yttranden mot en annan medlemsstat. Ett yttrande omfattar 80 notifierade nationella regler och ett annat 33 regler, samtidigt som ungefär ytterligare 140 regler ligger i systemet i väntan på medlemsstatens ställningstagande. Kommissionen noterade att medlemsstaten nu lämnat ett officiellt svar, och att alla dessa regler i databasen markerats som ”avvisade”. Kommissionen uttryckte öppet att detta inte ligger i linje med ambitionen att harmonisera operativa regler, och uppmanade medlemsstaterna att korrigera sin hållning. De underströk att det varken är praktiskt eller önskvärt att behöva hantera mer än 200 genomförandeakter om nationella regler i RISC, och uttryckte en förhoppning om att en mer konstruktiv lösning går att hitta. Kommissionen erbjöd fortsatta bilaterala diskussioner också i detta fall. I mindre skala gäller samma resonemang för ett tekniskt yttrande mot ytterligare en medlemsstat, som därför inbjuds till uppföljande dialog om nästa steg.

Kommissionen fortsatte med att redovisa läget för nationella regler kopplade till fordonsgodkännande (Vehicle Authorization, VA). ERA hade inte rapporterat några särskilda nya problem att lyfta i plenum, men kommissionen påminde om att arbetet med att bedöma återstående nationella regler mot 2023 års ändringar av TSD:erna pågår och går framåt. De framhöll särskilt den imponerande minskning av antalet nationella regler som uppnåtts över tid, med hjälp av ERA:s arbete, och beskrev detta som en

positiv indikator för framtiden. En kompletterande bild illustrerade vilka nationella regler som fortfarande är under rensning, respektive de som bedömts som förenliga.

Avslutningsvis beskrev kommissionen läget för nationella regler rörande fasta installationer. Även här pågår arbetet med att bedöma reglerna och rensa bort sådant som inte längre behövs eller inte är förenligt med EU-regelverket. Kommissionen uppmanade de medlemsstater som är aktiva i detta arbete att fortsätta ha nära dialog med ERA och att prioritera regler som fortfarande är markerade som problematiska i översikten. De betonade att dessa regler måste tas på stort allvar och ”städas” så långt som möjligt, så att även processen för nationella regler om fasta installationer kan gå mot ett avslut för denna cykel. Kommissionen tackade ERA för ett omfattande arbete på alla områden – säkerhet, fordonsgodkännande och fasta installationer – och avrundade sin översikt.

En medlemsstat undrade hur långt arbetet kommit med att slå ihop Single Rules Database (SRD – den gemensamma databasen för regler) och Reference Document Database (RDD – den äldre referensdatabasen), eftersom nationella regler fortfarande ligger i olika databaser med delvis olika notifierings- och granskningsprocedurer, trots att den rättsliga grunden nu är mer sammanhållen. Det vore mycket värdefullt för dem om allt kunde samlas i en enda databas.

En medlemsstat förklarade att de redan denna vecka talat med kommissionen och nu försöker hitta en lämplig tid för bilaterala möten för att arbeta vidare med rensningen av sina nationella regler. De är väl medvetna om att detta är en öppen fråga för landet och betonade att de är redo att fortsätta arbetet när kommissionen och ERA så önskar.

En medlemsstat förklarade att de befinner sig i slutskedet av arbetet med att avskaffa sina kvarvarande nationella regler. De räknar med att besluten kan fattas i november eller tidigt i december, och nämnde att de därefter kommer att kunna skicka in uppdaterad information.

ERA redogjorde mer i detalj för arbetet med databaserna. De förklarade att arbetet med den gemensamma databasen för regler (SRD) just nu är uppdelat i tre större leveranser. Den andra releasen omfattar akuta tekniska korrigeringar. Den fjärde releasen innebär att alla återstående VA-relaterade regler flyttas över från den tidigare referensdatabasen (RDD) till SRD. Båda

dessa arbetspaket ska enligt plan levereras av konsulterna i slutet av november. Därefter följer själva datamigreringen från RDD till SRD, som förväntas pågå fram till första kvartalet 2026. Vid den tidpunkten bör alla regler finnas samlade i en databas. Parallellt specificeras den tredje releasen, som framför allt ska göra verktyget mer användarvänligt, efter omfattande återkoppling från användare. ERA konstaterade att ordningen kanske inte är optimal ur användarsynpunkt – förbättrad användarvänlighet kommer något senare – men att det viktigaste nu är att få in alla regler i ett system.

6.8 Cooperation with international organisations:

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

Dokument

- *Item 08.1 - OTIF latest developments*



Bakgrund

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

Handlingslinje

23 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

OTIF meddelade att de nu talar från OTIF-sekretariatets nyrenoverade lokaler i Bern. Byggnaden färdigställdes under sommaren och sekretariatet flyttade in i augusti. Renoveringen har inneburit en modernisering till aktuella miljö- och tekniska standarder, och alla mötesrum är redan i full användning. OTIF kunde särskilt informera om en ny konferenssal utrustad med tolkbås och förbättrad teknik, liksom en utbyggd del av byggnaden avsedd för informella samtal och mottagningar under mötesdagar.

OTIF gick därefter över till sakfrågorna och gav en uppdatering om de beslut som fattades av kommittén för tekniska experter (CTE, Committee of Technical Experts) i juni. Dessa beslut omfattar UTP LOC&PAS (Uniform Technical Prescriptions for Locomotives and Passenger Rolling Stock), UTP PRM (Persons with Reduced Mobility), UTP Marking, UTP Infrastructure samt ändringar i Appendix I till UTP TAF (Telematics Applications for

Freight). Enligt OTIF är sekretariatet nu i slutfasen av notifieringsprocessen där besluten kommuniceras till samtliga medlemsstater. De uppgav att tidsfristen löper ut nästa vecka och att inga invändningar inkommit hittills. Om detta kvarstår kommer de berörda UTP:erna att kunna träda i kraft den 1 januari.

OTIF presenterade därefter de dokument som kommer att tas upp vid nästkommande möte med kommittén för tekniska experter i juni 2026. De betonade att en av dokumentgrupperna kräver EU-samordning och att dialogen mellan sekretariatet och kommissionen därför är central, liksom kommissionens interna samordning inför omröstningen i rådet. Denna grupp omfattar uppdateringar av UTP WAG (Wagons), UTP LOC&PAS samt uppdateringar av formatet för uniforma certifikat. OTIF förklarade att utkastet färdigställs vid årsskiftet och därefter översätts, men att sekretariatet gärna tillhandahåller tidiga engelskspråkiga versioner om EU behöver dem för sin interna hantering.

OTIF redovisade även en andra grupp dokument som ska beslutas men som inte är rättsligt bindande. Dessa omfattar uppdaterade tillämpningsanvisningar för UTP LOC&PAS och UTP PRM samt en reviderad handbok för implementering och tillämpning av APTU (Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and Adoption of Uniform Technical Prescriptions) och ATMF (Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material).

Sekretariatet gick sedan över till de programstyrande frågor som också kommer att diskuteras i kommittén. De lyfte att dessa är viktiga för att styra sekretariatets prioriteringar, särskilt med tanke på begränsade resurser. Bland frågorna finns det nyligen utarbetade förklarande dokumentet om ECM-certifiering, OTIF:s framtida roll i digitaliseringsfrågor, samt hur sekretariatet ska arbeta vidare med telematikreglerna i ljuset av dagens röstning i RISC. De informerade också om arbetet med att utvärdera implementeringen av ATMF och APTU och nämnde behovet av att stärka dialogen med de medlemsstater som är mindre aktiva eller behöver mer stöd. OTIF efterfrågade här synpunkter på hur detta arbete bör prioriteras.

Slutligen lyfte OTIF frågor om ytterligare tekniska system i UTP-området, särskilt kopplat till länder i OSJD-regionen, och efterfrågade EU:s syn på möjlig framtida utveckling. Sekretariatet nämnde också ett bredare uppdrag

att analysera möjligheterna att tillämpa OTIF:s tekniska regelverk i nationell lagstiftning, utöver internationell trafik.

Avslutningsvis informerade OTIF om det kommande mötet med arbetsgruppen för teknik (WG TECH) som hålls i Bryssel nästa vecka, med tack till kommissionen för värdskapet. Mötet hålls i hybridform, och kommittén för tekniska experter samlas igen i juni 2026.

6.9 A.O.B.

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Det finns inga föränmälda övriga frågor.

Handlingslinje

- 24 **SE kan** notera informationen.

6.9.1 ERA Evaluation

Ordföranden inledde punkten genom att informera om att kommissionens utvärderingsrapport om ERA hade färdigställts den 7 november och därefter publicerats på kommissionens webbplats. Ordföranden förklarade att länken till dokumentet kommer att distribueras till deltagarna efter mötet för att underlätta åtkomst.

Ordföranden betonade att utvärderingen utgör grunden för den kommande översynen av ERA-förordningen. I samband med detta planerar kommissionen att under innevarande år lansera både ett ”call for evidence” och en bred offentlig konsultation. Kommissionen kommer att informera medlemsstaterna om dessa processer när de publiceras. Därtill kommer frågor som rör revisionen av ERA-förordningen att behandlas mer ingående i ERA:s styrelse, där medlemsstaterna ges möjlighet att bidra direkt. Det står även medlemsstaten fritt att lämna synpunkter via den offentliga konsultationen. Kommissionen aviserade också att mer riktade konsultationer kommer att genomföras under nästa år. Då inga frågor från medlemsstaterna framfördes lämnades ordet till ERA.

ERAs direktör tog därefter till orda och uttryckte ett tydligt och positivt stöd för att utvärderingsrapporten nu publicerats. Hon framhöll att rapporten kommer vid en viktig tidpunkt, särskilt mot bakgrund av myndighetens ambition att stärka och effektivisera sitt arbete. Hon lyfte flera områden där man avser att intensifiera insatserna, bland annat förenkling av processer och utveckling av en mer mogen och sammanhängande TSD-cykel för att bättre stödja utbyggnaden av ERTMS i Europa med kostnadseffektivitet som central målsättning.

Hon betonade också betydelsen av ett mer riskbaserat och verksamhetsnära arbete i uppföljningen av medlemsstatens säkerhetsmyndigheter. Myndigheten framhöll att det fortsatt finns stora variationer i mognad och kapacitet hos nationella aktörer och att ERA därför ser ett ökat behov av stöd genom utbildning, dialog och riktade insatser. ERA underströk att detta kräver ytterligare resurser för att myndigheten ska kunna uppfylla sina åtaganden i takt med att ambitionsnivån höjs.

Avslutningsvis framförde ERA ett tydligt budskap till medlemsstaterna: inför den kommande översynen av ERA-förordningen är det viktigt att medlemsstaterna, via sina nationella regeringar och i den formella beslutsprocessen, aktivt stödjer de resurs- och mandatförstärkningar som krävs för att ERA ska kunna leverera på de gemensamma målsättningarna för driftskompatibilitet och säkerhet i EU:s järnvägssystem.

6.9.2 Gotthard accident and FOT decision

Ordföranden gick vidare till nästa punkt under övriga frågor, där CH hade begärt ordet för att informera kommittén om beslut som fattats av den schweiziska säkerhetsmyndigheten (NSA CH) rörande ytterligare säkerhetsåtgärder för godstransporter efter olyckan i Gotthardtunneln.

En företrädare för CH redogjorde för utvecklingen. Det förklarades att ett godståg spårade ur i Gotthardtunneln i augusti 2023 och att den nationella haverikommissionen i Schweiz genomfört en utredning, vars initiala resultat publicerades i september 2023. Utredningen identifierade likheter med de hjulhaverier som behandlats i det första JNS-förfarandet om *broken wheels*. CH's haverikommission rekommenderade därför att NSA skulle begära att ERA initierade ett nytt JNS-förfarande.

Ett möte i den särskilda JNS-arbetsgruppen om olyckan i Gotthard hölls i december 2023, och ERA publicerade analyser och uppdaterade rekommendationer i juli 2024 samt april 2025. Efter dessa rekommendationer instruerade NSA CH i september 2024 järnvägsföretag att genomföra JNS-arbetsgruppens riskreducerande åtgärder för berörda hjul typer. I mars 2025 rekommenderade NSA att åtgärderna skulle utvidgas till ytterligare hjulserier efter indikationer från en separat utredning i Italien.

Den slutliga haverirapporten publicerades i maj 2025 och identifierade ett systematiskt problem samt innehöll tre säkerhetsrekommendationer adresserade till ERA. CH förklarade att ERA svarat formellt och återkommande framhållit att dessa rekommendationer inte ligger inom ERA:s roll eller ansvar enligt fjärde järnvägspaketet.

Samtidigt har NSA CH, inom ramen för sin nationella säkerhetsrapport för 2024, identifierat brister i underhållet av godsvagnar kopplade till användningen av GCU-avtalet mellan vagnsinnehavare och järnvägsföretag. CH beskrev hur två rundabordssamtal genomförts med branschen under 2025, men att få konkreta förslag inkommit. Efter fortsatta diskussioner bedömde NSA att ytterligare nationella åtgärder var nödvändiga och antog därför ett beslut i september 2025 riktat till järnvägsföretag, vagnhållare och ECM-er med verksamhet i CH. CH framhöll att beslutet redan justerats två gånger efter dialog med branschen, vilket enligt CH visar en tydlig vilja att vara flexibel och anpassa sig till ny information.

CH betonade att olyckans konsekvensförlopp – där det urspårade tåget råkade styras in i ett förbindelsespår och stoppades av en stängd skyddsbarriär – var gynnsamt i sammanhanget. Om ett motsvarande haveri inträffat på en öppen sträcka hade följderna kunnat bli betydligt värre. CH framhöll därför att situationen kräver seriös hantering och att balansen mellan säkerhet och effektivitet är särskilt svår i ett tätbefolkat och kapacitetsintensivt land. CH avslutade sitt inlägg med att uttrycka en tydlig vilja att hitta en harmoniserad europeisk lösning tillsammans med ERA, medlemsstaterna och berörda aktörer, och betonade att man är beredd att anpassa nationella åtgärder om nya fakta motiverar det.

Ordföranden efterfrågade därefter eventuella frågor från medlemsstaterna, men inga inlägg gjordes. Ordföranden gav då ordet till ERA.

En företrädare för ERA tackade för redogörelsen och återgav därefter ERA:s syn. ERA bekräftade att myndigheten haft intensiv kontakt med CH både före och efter publiceringen av de nationella åtgärderna den 11 september. ERA betonade inledningsvis att säkerhetsroller och säkerhetsansvar är tydligt reglerade i EU-lagstiftningen och att det är av avgörande betydelse att alla aktörer följer dessa för att säkerhetssystemet ska fungera.

ERA framhöll också att nationella säkerhetskrav kan få direkt betydelse för driftskompatibiliteten, vilket gör att sådana åtgärder väcker myndighetens uppmärksamhet. Mot bakgrund av den stora uppmärksamhet och de starka reaktioner som uppstått ansåg ERA det särskilt viktigt att diskussionen förs på saklig grund och baseras på verifierbara fakta. ERA uttryckte uppskattning för att CH visat öppenhet att anpassa sina åtgärder efter dialog, vilket de två ändringarna av beslutet illustrerar.

ERA redogjorde för att myndigheten omedelbart aktiverat JNS som en strukturerad plattform för teknisk analys. ERA hade därutöver uttryckligen uppmanat både NSA:er och sektorn att bidra med tillräcklig teknisk expertis. ERA konstaterade att gensvaret varit gott: ungefär 70 experter deltar och fem möten har redan hållits, kompletterade av riktade möten med enbart NSA:er respektive sektorn. Syftet är att nå ett proportionerligt, tekniskt motiverat paket med riskreducerande åtgärder som både uppfyller säkerhetsmålen och är ekonomiskt rimliga för en redan hårt pressad järnvägsgodssektor.

ERA noterade också att processen hittills visat att delar av godsvagnsunderhållet fortfarande bygger på 30 år gamla arbetssätt, och att vissa förbättringar därför sannolikt kräver modernisering och innovation i underhållsprocesserna. I JNS-arbetet analyseras även om förtjänstfulla förbättringar kan uppnås genom smartare och mer riskbaserade avgångs- och rullande kontroller.

ERA avslutade med att uppmana medlemsstaterna att fortsatt stödja arbetet genom att engagera nationell expertis, samt informera om att ett fysiskt möte kommer att hållas i Bryssel den 25 november, med målsättning att presentera ett första mellanliggande förslag före årets slut.

6.9.3 State of play revision of Train Drivers Directive

Ordföranden gick vidare till nästa punkt under övriga frågor, där kommissionen gav en lägesrapport om arbetet med revideringen av lokförardirektivet.

Kommissionen påminde inledningsvis om de övergripande målen med reformen: att öka effektiviteten i järnvägsdriften genom att modernisera processerna, bland annat genom digitalisering av lokförarbevis och kompletterande intyg; att underlätta överföring och ömsesidig giltighet av intyg inom hela EU; samt att hantera språkfrågan för att öka flexibiliteten vid gränsöverskridande trafik. Kommissionen betonade att nuvarande språkkrav ofta leder till onödiga förarbyten nära gränsen och minskar robustheten i trafikplaneringen vid störningar, vilket i sin tur påverkar kapacitetsutnyttjandet.

Kommissionen informerade att arbetet nu befinner sig i fasen där ett lagförslag håller på att utarbetas. Som underlag till detta hade en enkät nyligen skickats till de nationella säkerhetsmyndigheterna via ERAs nätverk för säkerhetsmyndigheter ("NSA Network") för att samla ny information om hur dagens direktiv tillämpas i praktiken. Svarstiden löper ut den 14 november, och kommissionen uppmanade de NSA som ännu inte svarat att göra det, eftersom dessa uppgifter är viktiga för konsekvensanalysen.

Kommissionen klargjorde därefter att lagförslaget kommer att tas fram enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet och därför inte delas i utkastform innan det formellt antas av kommissionen. Ambitionen är att presentera förslaget tillsammans med konsekvensbedömningen under första halvåret nästa år, men tidsplanen behöver fortfarande bekräftas.

Avslutningsvis erbjöd kommissionen möjligheten att föra fortsatta tekniska diskussioner vid behov och välkomnade frågor från medlemsstaterna.

6.9.4 DK conference - Cutting Cost in Rail

Danmark, i egenskap av ordförande för konferensen, redogjorde kort för konferensen "Cutting Cost in Rail" som hölls i Köpenhamn den 4–5 november. Deltagandet var stort, med närvaro från kommissionen, ERA, Europe's Rail, flera medlemsstater och NSA:er. Enligt DK blev detta nya initiativ, som samlade sektorns centrala aktörer för att diskutera de stora och komplexa utmaningarna inom järnvägen, mycket lyckat. Formatet gjorde det

möjligt att föra en koncentrerad och ostörd diskussion om frågor som berör alla aktörer med ansvar i systemet.

DK uttryckte att alla parter i järnvägssystemet ”sitter i samma båt” och att förhoppningen är att konferensen ändå fick ”båten att gunga lite” genom att tydliggöra behovet av åtgärder och inriktning mot gemensamma lösningar. DK riktade även ett stort tack till alla som deltagit och bidragit.

Det informerades avslutningsvis om att ERA:s Management Board nästa vecka kommer att diskutera utkastet till den så kallade Copenhagen-deklarationen, som innehåller ett antal punkter om bland annat kostnadshantering och som ska leda till konkreta åtgärder till gagn för det europeiska järnvägssystemet.

6.9.5 Coordination of migration in the rail system

NO tog upp behovet av att på ett senare möte föra en mer strukturerad diskussion om de många omfattande migrationsprocesser som Europas järnvägssystem står inför under de kommande 5–20 åren. Landet lyfte att implementeringen av exempelvis ETCS, FRMCS, digital automatkoppel (DAC), ATO, satellitpositionering och harmoniserade operativa regler kommer att innebära mycket stora samlade utmaningar. Dessa rör såväl myndigheternas kapacitet för tillstånds- och godkännandeprocesser som behovet av betydande finansiering på både EU- och medlemsstatsnivå.

Landet framhöll också att sektorns aktörer behöver bygga upp sin produktions- och implementeringskapacitet, att operatörernas ekonomi och tillgång på rullande materiel kommer påverkas av omfattande *retrofitting*, och att industrin behöver stärka sin leveransförmåga. På myndighetsnivå samt inom RISC framöver behöver enligt landet diskuteras hur TSD:er och övrig reglering bör utvecklas för att möta dessa samlade migrationsbehov. Landet efterfrågade därför någon form av europeisk och nationell samordning för att säkerställa att aktiviteterna genomförs på ett hanterbart och koordinerat sätt.

Ordföranden svarade att frågan redan diskuterats inom Europe's Rail System Pillar, bland annat i *Steering Group-formatet*, där ett land och en branschorganisation tidigare föreslagit att en särskild studie borde tas fram om hur samordningen mellan de olika storskaliga migrationerna bäst kan uppnås. Ambitionen var att analysera om det går att samordna åtgärder så att

fordon i högre grad kan tas in i verkstad en gång och då utrustas med flera nya tekniska system samtidigt (exempelvis FRMCS-antennerna, DAC, ATO, med mera).

Det konstaterades dock att förslaget inte hade fått stöd från sektorn, bland annat på grund av oklarheter kring ansvar, finansiering och genomförbarhet. De stora migrationsprogrammen är redan var för sig mycket omfattande, och att synkronisera dem i detalj bedömdes som mycket svårt. Därför kommer ingen samlad studie att tas fram inom Europe's Rail. Arbetet fortsätter istället inom befintliga strukturer, framför allt *System Pillar Steering Group* och *High Level Deployment Group*, som är avsedda att fungera som plattformar för diskussion och vägledning om hur de stora omställningarna ska koordineras och hur kostnader kan minimeras samtidigt som innovationer förs ut på marknaden i tid.

6.9.6 ERA workshop - Rail Traction Energy Studies

ERA anordnar den 10 december en workshop, både i Bryssel och online, för att tillsammans med sektorexperterna diskutera utkastet till slutrapporter från studierna AS-02 om harmonisering av elektrifieringssystem och AS-03 om markbaserade system för insamling av energidata och mätning.

Slutrapporterna för båda studierna kommer att publiceras före årsskiftet på ERA:s hemsida.

6.10 Next RISC meeting: 24-25 February 2026 (subject to meeting room availability)

Bakgrund

Information om nästa kommittémöte.

Handlingslinje

25 SE kan notera informationen.

Vad hände

Ordföranden fortsatte med att formellt avsluta dag två och uttryckte ett tack till deltagarna för deras närvaro, de engagerade diskussionerna samt de positiva besluten om de två TSD:erna som hade lagts fram för omröstning. Ordföranden påminde dem om avsåg delta i expertgruppsmötet senare samma dag om att detta äger rum kl. 14:30 i samma lokal.

Nästa RISC-möte är preliminärt planerat till den 24–25 februari 2026, med reservation för tillgänglighet av möteslokal.

6.11 Items for information only

Dokument

- *Item for info - DV02EN28 - RISC Rolling plan - RISC107*
- *Item for info - DV03EN25 - Implementation of TSIs - list of non-applications*

7. Bakgrund

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

- Förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå 2016/796,
- Driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797/EU,
- direktivet (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet och
- Lokförardirektivet 2007/59/EG

8. Konsekvensanalyser

8.1 Förslagets förenlighet med grundlagarna

8.2 Gällande svenska regler i övrigt

8.3 Budgetära konsekvenser

För förslaget till TSD Telematik görs följande bedömning.

Trafikverket bedömer kostnaderna för förslaget till cirka 100 – 200 miljoner kronor för implementering inom Trafikverket fram till mars 2028, men det råder stor osäkerhet kring uppskattningen.

Kostnader för biljettförsäljning uppskattas till ett par miljoner kronor för Samtrafikens ägare och partners, och ca 10 mkr för branschen som helhet i engångskostnader, plus någon miljon kronor i årlig driftskostnad. Delar av dessa kostnader är inte heller direkt kopplade till telematikförslaget, utan befintliga krav i MMTIS-förordningen.

I budgetpropositionen för 2026 har regeringen föreslagit att anslaget 1:3 Trafikverket inom utgiftsområde 22 ökas med 50 mnkr 2026 även meddelat att ökningen beräknas bestå även under åren från 2027 till 2030. Motivet till förslaget är behov av anpassningar som Trafikverket bedömer behöver göras dels beroende på de här aktuella reglerna om telematik inom järnväg, dels beroende på den kommande EU-förordningen om en reformerad process för tilldelning av kapacitet på järnvägsnätet. Några budgetförstärkningar till Trafikverket utöver detta bedöms i dagsläget inte bli aktuella. De sammantagna kostnaderna för Trafikverket till följd av den nya förordningen går dock ännu inte att överblicka.

Förslaget till TSD telematik innebär 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. Vidare utredning kring hantering av NCP-rollen pågår hos Transportstyrelsen.

För kapacitetshantering, trafikledning och tågförberedelse kräver förslaget att infrastrukturförvaltare och operatörer av godstjänsteanläggningar tillhandahåller API:er eller webbaserade gränssnitt för datadelning. 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.

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: Gustaf Molander, +32479591305

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

Rådsformation: TTE

Rådsarbetsgrupp: Land

Ansvarig kommissionär och generaldirektorat: Apostolos Tzitzikostas, DG MOVE

Ansvarigt EP-utskott: TRAN

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