



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Rapport möte nr 108 i kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) den 24 februari 2026

1. Aktuellt möte

Möte nr 108 i kommissionens kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) den 24 februari 2026.

Tid/Plats

Tisdag 24 februari 2026 (10:00-18:00)
Albert Borschette Conference Centre (CCAB), 36 rue Froissart, 1040
Brussels, meeting room CCAB-1A

Svenska representanter

Robert Hellström, Transportstyrelsen
Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen
Monica Åsman, Transportstyrelsen

1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Inga beslutspunkter vid detta möte, agendapunkterna på dagordningen är endast för information och diskussion.

1.2 Förhandlingsläget

Kommissionen förbereder ett mandat till Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) för revidering av gemensamma säkerhetsmetoder (CSM) som har föregåtts av ett arbete med ett visionsdokument ("CSM Vision Document") där Transportstyrelsen deltagit aktivt i framtagandet av underlaget. Preliminärt kommer mandatet att vara klart för beslut vid RISC-mötet i juni.

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 av artikel 81 i förordningen som hänvisar till artikel 51 i driftskompatibilitetsdirektivet, varvid artiklarna 4 respektive 5 i förordning (EU) nr 182/2011² ska tillämpas.

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

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

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

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

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

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

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

3. Prioriteringsgrad (hög, medel, låg)

Låg

4. Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

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

5. Påverkansarbete

Transportstyrelsen hade den 16 februari ett möte med RISC-representanter från andra MS för att diskutera frågorna på agendan.

6. Svenska ståndpunkter

6.1 Adoption of the agenda

Dokument

- RISC 108 draft agenda



Handlingslinje

- 1 **SE kan** acceptera agendan.

Vad hände

Ordföranden öppnade mötet, hälsade deltagarna och tolkarna välkomna samt informerade om tillgängliga tolkspråk och praktiska detaljer för onlinedeltagare.

Kommissionen presenterade två nya medarbetare i enheten: en ny sekreterare med ansvar för mötesorganisation och våra ersättningsanspråk samt en ny nationell expert från den tyska säkerhetsmyndigheten som bland annat kommer att arbeta med TSD LOC&PAS och forskningsfrågor kopplade till handlingsplanen för höghastighetsjärnväg.

Ordföranden konstaterade att inga väsentliga ändringar gjorts i dagordningen och att inga punkter fanns anmälda under övriga frågor.

En MS önskade att en uppdatering om kommande TSD-revideringar skulle tas upp under övriga frågor, vilket ordföranden accepterade.

En MS efterfrågade information om läget för lokförardirektivet och den slutliga konsekvensbedömningen. Kommissionen svarade att konsekvensbedömningen nu slutförts och att ett positivt yttrande erhållits från Regulatory Scrutiny Board. Kommissionen arbetar med ett utkast till förordning och avser att anta förslaget under året, företrädesvis under tredje kvartalet.

Ordföranden frågade om det fanns ytterligare önskemål om punkter under övriga frågor. Inga ytterligare inlägg gjordes. Ordföranden meddelade att ytterligare frågor vid behov kunde tas upp senare under dagen och gick därefter vidare till agendapunkt 2 om antagande av protokollet.

6.2 Adoption of the minutes of the 107th meeting of the Committee

Dokument

- *PV07EN01 RISC107 draft minutes*



Handlingslinje

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

Vad hände

Anteckningar från föregående möte godkändes utan ändringar.

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

Dokument

- *Item 03 - CSM ERA's Mandate*
- *Item 03 - CSM ERA's Mandate_ANNEX*
- *Item 03 - CSM review_v2*



Bakgrund

Enligt artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet (EU) 2016/798 får kommissionen anta gemensamma säkerhetsmetoder ("Common Safety Methods", CSM) genom delegerade akter för att harmonisera hur säkerhetsnivåer bedöms, hur säkerhetsmål uppfylls och hur övriga säkerhetskrav efterlevs inom unionen. Direktivet anger även att kommissionen genom genomförandekter ska ge Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) mandat att utarbeta och vid behov revidera dessa metoder.

Inför det nu aktuella mandatet har ERA, baserat på interna erfarenheter samt synpunkter från sektorns aktörer och nationella säkerhetsmyndigheter, samlat in erfarenheter från tillämpningen av de nuvarande gemensamma säkerhetsmetoderna och gemensamma säkerhetsmålen. Resultaten sammanställdes i ett visionsdokument som publicerades i februari 2025. Dokumentet pekar på behov av förenkling, förtydligande, harmonisering och vidareutveckling av regelverket, mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts vid utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg, övervakning av säkerhetsstyrningssystem ("NSA monitoring") samt godkännande- och tillsynsverksamhet. Transportstyrelsen deltog aktivt i arbetet med visionsdokumentet, vilket har legat till grund för kommissionens utkast till mandat.

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

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

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

Transportstyrelsen konstaterar att mandatet genomgående betonar ett riskbaserat arbetssätt samt behovet av att tydliggöra ansvarsfördelningen i enlighet med järnvägssäkerhetsdirektivet, övriga gemensamma säkerhetsmetoder och relevanta TSD:er. Mandatet är i huvudsak generellt utformat och identifierar områden där förenkling, förtydligande och vidareutveckling kan vara nödvändig, utan att i förväg diktera utfallet för det kommande arbetet i arbetsgrupperna. I vissa delar anges dock en tydligare riktning, särskilt vad gäller CSM SMS, där kompetensstyrning samt tillgångsförvaltning, underhåll och säker användning av fordon, infrastruktur och andra säkerhetskritiska system lyfts fram som prioriterade områden. Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att mandatet är relevant och ändamålsenligt i förhållande till uppdraget att revidera de gemensamma säkerhetsmetoderna.

Handlingslinje

- 4 **SE kan** framföra att vi välkomnar en revidering av CSM:erna och ser positivt på det tydliga fokuset på ett riskbaserat arbetssätt. Det är även välkommet att mandatet innehåller en reflektion kring nyttan av CSM CST i förhållande till CSM ASLP samt att de nationella referensvärdena ses över, då dessa under en längre tid har varit ett återkommande bekymmer. Skrivningarna avseende kompetensstyrning framstår som väl avvägda och sammantaget bedömer vi att mandatet ger relevanta och ändamålsenliga ramar för det fortsatta arbetet.
- 5 **SE kan** påtala att hänvisningarna till CSM ASLP bör vara korrekta och konsekventa; ”occurrence reporting” ingår inte i metodens formella benämning och bör därför inte anges som en del av dess titel.
- 6 **SE kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Ordföranden konstaterade inledningsvis att vi kommit till huvudpunkten för mötet, nämligen översynen av mandatet för revidering av de gemensamma säkerhetsmetoderna (CSM).

Kommissionen redogjorde för bakgrunden till mandatet för revidering av de gemensamma säkerhetsmetoderna (CSM). Mandatet distribuerades cirka tre veckor före mötet och synpunkter välkomnas. Kommissionen betonade att den rättsliga grunden framför allt återfinns i artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet, men även i artikel 7 om gemensamma säkerhetsmål.

Utöver den rättsliga grunden framhöll kommissionen de erfarenheter som samlats in sedan genomförandet av fjärde järnvägspaketet. Dessa erfarenheter har sammanställts i ERA:s visionsdokument och har beaktats i mandatet. Även lärdomar från olyckor och tillhörande rekommendationer samt iakttagelser från nationella utredningsorgan har legat till grund för förslaget. Arbetet med CSM ASLP (bedömning av säkerhetsnivå och säkerhetsprestanda) har dessutom introducerat nya koncept som bedömts värdefulla och som bör integreras i översynen.

Kommissionen redogjorde därefter för de övergripande målen med revideringen. Syftet är att stärka harmoniseringen, förbättra samspelet mellan CSM:erna och säkerhetsstyrningssystemen (SMS) samt främja en kontinuerlig förbättring av säkerheten i stället för ett ensidigt fokus på certifiering. Arbetet ska bygga vidare på etablerade principer och tidigare reformer och inte innebära en omstart. Särskild vikt ska läggas vid förenkling, förtydligande och bättre samordning mellan olika regelverk samt ett förstärkt riskbaserat angreppssätt.

När det gäller CSM övervakning (MON) betonade kommissionen behovet av tydligare avgränsning av omfattning, roller och ansvar samt förbättrad hantering av gränssnitt. En mer förebyggande och riskbaserad övervakning ska främjas. Vidare ska metoderna bättre anpassas till järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och ECM samt tydliggöra ansvar och uppföljning av underleverantörer och säkerhetskritiska uppgifter.

Avseende gemensamma säkerhetsmål (CST) konstaterade kommissionen att det finns brister i precisionen. De nationella referensvärdena ska därför ses

över och kopplingen till resultaten från CSM ASLP stärkas. Även publicering och användbarhet av rapporter ska förbättras. I detta sammanhang nämndes även medlemsstaternas säkerhetsplaner och behovet av en mer strukturerad uppföljning i förhållande till säkerhetsmålen.

När det gäller CSM riskvärdering och riskbedömning (REA) lyfte kommissionen behovet av att tydligare särskilja betydande och icke-betydande ändringar, stärka rapporteringspraxis samt vid behov utveckla metodik för riskbaserade ingripanden.

Avseende CSM tillsyn (SUP) framhöll kommissionen behovet av en mer konsekvent tillämpning mellan nationella säkerhetsmyndigheter och en balans mellan tydlighet och flexibilitet i regelverket. Vissa delar av CSM:erna kan behöva justeras där de bedömts vara antingen alltför detaljerade eller inte tillräckligt precisa.

När det gäller CSM SMS betonade kommissionen behovet av förenkling, harmonisering och tydligare koppling till riskhanteringsprocessen. SMS ska tydligare stödja kontinuerlig förbättring av säkerheten. Frågor om kompetensstyrning, tillgångsförvaltning och underhåll ska tydliggöras, liksom tredje parter ansvar. Kommissionen klargjorde att ingen förutbestämd ståndpunkt finns om kompetens bör regleras genom en separat CSM eller integreras i CSM SMS; detta ska analyseras vidare av ERA och arbetsgruppen.

Avslutningsvis redogjorde kommissionen för processen framåt. Synpunkter välkomnas och kan lämnas skriftligen. Beroende på diskussionens utfall kan en uppdaterad version av mandatet läggas fram för omröstning vid nästa RISC-möte, alternativt genom skriftligt förfarande. ERA föreslås ges två år för att genomföra mandatet.

En MS tackade för presentationen och för det arbete som gjorts i ERA:s arbetsgrupper. MS välkomnade att ansvarsfördelning och hantering av gränssnitt uppmärksammas, särskilt mot bakgrund av att sektorn blivit alltmer fragmenterad, vilket bedöms vara en central fråga för säkerheten.

De lyfte två aspekter som ansågs viktiga att tydligt återspegla i de reviderade CSM:erna. För det första efterfrågades tydligare vägledning om hur riskregister ("hazard log") ska upprättas från början. De framhöll att nya aktörer ofta har svårigheter att bygga upp ett riskregister från grunden och

att detta bör hanteras inom ramen för den gemensamma säkerhetsmetoden. För det andra betonades behovet av tydligare metodik för hur gemensamma risker ska hanteras. De ansåg att ansvarsfördelning mellan olika aktörer i praktiken är en svag punkt och att regelverket bör ge sektorn bättre vägledning i hur sådana risker ska fördelas och hanteras.

En annan MS uttryckte stöd för revideringen av de gemensamma säkerhetsmetoderna och välkomnade en mer harmoniserad säkerhetsansats. De framhöll särskilt vikten av kvalitet och tillförlitlighet i befintlig infrastruktur och att detta bör återspeglas i CSM:erna. De är särskilt intresserade av CSM MON, med fokus på förebyggande övervakning och tidig upptäckt av potentiella säkerhetsproblem.

De tog även upp frågan om mer omfattande kollegiala granskningar av säkerhetssystemen. Utöver befintliga granskningar av nationella säkerhetsmyndigheter ansåg MS att mer fördjupade och återkommande granskningar skulle kunna övervägas, med hänvisning till exempel från andra sektorer, t.ex. kärnkraftsindustrin där Internationella atomenergiorganet (IAEA) där harmoniserade krav regelbundet utvärderas på medlemsstatsnivå. Granskningen omfattar inte enbart den nationella säkerhetsmyndigheten utan hela medlemsstatens regelverk, policyer och processer. Resultatet av dessa kollegiala granskningar publiceras i form av goda exempel och lärdomar.

SE tackade för presentationen och välkomnade översynen av CSM:erna. SE uttryckte särskilt stöd för det tydliga fokuset på ett riskbaserat arbetssätt. SE ansåg det positivt att mandatet innehåller en reflektion kring nyttan av gemensamma säkerhetsmål (CST) i relation till CSM ASLP, så att gränssnittet mellan regelverken blir praktiskt, välfungerande och rättsligt tydligt.

SE välkomnade även att de nationella referensvärdena ses över, eftersom dessa under lång tid varit en återkommande problematik. När det gäller kompetensstyrning bedömde SE att skrivningarna framstår som väl avvägda och att mandatet sammantaget ger en relevant och ändamålsenlig ram för det fortsatta arbetet. SE framhöll att det bör analyseras noggrant inom arbetsgruppen om det finns behov av en särskild reglering för kompetens, eller om frågan bör hanteras inom ramen för CSM SMS.

Avslutningsvis påtalade SE att hänvisningarna till CSM ASLP i mandatet bör vara formellt korrekta och konsekventa. Benämningen bör inte inkludera ”occurrence reporting”, eftersom detta inte ingår i säkerhetsmetodens officiella titel.

En MS välkomnade översynen av de olika gemensamma säkerhetsmetoderna och framhöll att de behöver anpassas till dagens och framtidens utmaningar i järnvägssektorn. MS betonade att mandatet bör vara förenligt med andra pågående ändringar, särskilt arbetet med CSM ASLP. När det gäller CSM riskvärdering och riskbedömning framhöll MS att kopplingarna till övriga CSM:er behöver förtydligas.

En annan MS uttryckte generellt stöd för mandatet och ansåg att rätt fokusområden identifierats för att säkerställa att CSM:erna är ändamålsenliga framöver. De noterade att mandatet är relativt generellt utformat, men ansåg detta motiverat för att ge ERA tillräcklig handlingsfrihet. Förenkling och harmonisering bör enligt MS vara centrala mål för att göra CSM:erna tydligare.

De hade två frågor; för det första om översynen av de nationella referensvärdena innebär att dessa ska revideras eller om de kan komma att tas bort till förmån för europeiska mål? För det andra ifrågasattes den rättsliga grunden för medlemsstaternas säkerhetsplaner inom ramen för CSM CST. De ansåg att en rättslig grund möjligen kan finnas om brister identifieras, men ifrågasatte behovet av en generell reglering.

Ytterligare en MS uttryckte stöd för behovet av revidering och betonade att säkerhet ska stå i centrum, men framhöll samtidigt vikten av att undvika ökad komplexitet. De ansåg det positivt att mandatet öppnar för att antingen integrera kompetensrelaterade processer mer fullständigt i befintliga CSM:er eller överväga en separat CSM för kompetens. För att undvika ytterligare komplexitet ansåg MS att det i första hand bör övervägas att utveckla och förbättra befintliga CSM:er i stället för att införa en ny.

När det gäller CSM ASLP uttryckte de mer långtgående farhågor. Även om ambitionen att stärka säkerheten stöds ansågs det föreslagna upplägget vara oproportionerligt och alltför komplext, både för ERA och särskilt för sektorn. MS bedömde att genomförandet och den löpande tillämpningen skulle kräva betydande resurser. I stället föreslogs att befintliga rapporteringssystem och redan insamlade incidentdata i större utsträckning

bör utnyttjas innan ny lagstiftning införs. MS efterfrågade även en grundlig konsekvensbedömning innan ytterligare reglering beslutas.

En MS tackade för mandatet och framhöll två huvudsakliga synpunkter. När det gäller CSM REA välkomnades punkten G om tydligare definitioner för att skilja mellan betydande och icke-betydande ändringar. De ansåg dock att det även bör införas en definition av själva processen för hur detta begrepp ska tillämpas.

Avseende CSM SMS och kompetenshantering föreslog de flera tillägg:

- att det tydliggörs att kompetenshanteringssystemets omfattning ska säkerställa att all personal med säkerhetspåverkande uppgifter är kompetent för samtliga uppgifter inom säkerhetsstyrningssystemet,
- att det införs en definition av hur kompetensbrister ska identifieras och bedömas,
- att utbildning uttryckligen inkluderas bland metoderna för att säkerställa och upprätthålla kompetens,
- samt att det införs en definition av hur hela kompetenshanteringssystemet ska övervakas, utvärderas och förbättras.

En annan MS uttryckte starkt stöd för översynen av CSM:erna och betonade behovet av ökad konsekvens i det rättsliga ramverket, särskilt vad gäller CSM SMS. De framhöll vikten av ett harmoniserat synsätt på järnvägsnätet i unionen och att CSM:erna ska utgöra ett reellt stöd för säkerheten.

De ansåg att det bör tydliggöras hur järnvägsnätet definieras ur ett funktionellt perspektiv samt hur CSM:erna sammantaget ska möjliggöra detta. De aviserade ytterligare skriftliga synpunkter och ansåg att omröstning bör ske vid nästa möte och inte genom skriftligt förfarande.

När det gäller CSM riskvärdering och riskbedömning stödde de en mer genomgripande översyn och en tydligare utvidgning av tillämpningsområdet. De framhöll behovet av att klargöra hur operatörer ska tillämpa metoden på strukturella system och specifik järnvägsinfrastruktur samt hur systemens funktion ska utvärderas inom respektive ansvarsområde. Bilaga I bör enligt MS användas som metodik för att bedöma om systemets övergripande säkerhet kräver förebyggande åtgärder och för att säkerställa att de väsentliga kraven uppfylls.

De ansåg även att integrationen av tekniska system i järnvägsnätet bör omfattas. Metoden har enligt dem visat sig användbar vid godkännande av delsystem och för kravfångst. Förslaget bör därför utveckla det som redan anges i artikel 13 i gällande förordning. Vidare ansåg de att ERA bör ges i uppdrag att analysera vilken riskhanteringsmetod som ska tillämpas i olika situationer. Frekvenstabeller och tröskelvärden bör harmoniseras på unionsnivå och inte lämnas till operatörers eller nationella myndigheters skön.

En MS uttryckte generellt stöd för behovet av nya versioner av CSM:erna och efterfrågade en mer preciserad tidsplan för det fortsatta arbetet. De påpekade även praktiska problem med ISS-verktyget, bland annat upprepade manuella inmatningar och bristande automatisering, och efterfrågade en kontaktpunkt hos ERA för att kunna bidra som användare.

En annan MS välkomnade översynen och betonade vikten av samstämmighet, förenkling och framtidssäkring av säkerhetsramverket. De efterfrågade dock ett klargörande av mandatets intention. Texten kan uppfattas som att vissa strukturella förändringar redan förutsätts. De frågade därför om ERA förväntas följa en förutbestämd inriktning eller om myndigheten ska göra en öppen bedömning av det nuvarande ramverket och vid behov föreslå alternativa regleringslösningar. Det ansågs viktigt att olika lösningar hålls öppna i detta skede.

OTIF framförde att CSM REA i nuläget inte tycks avsedd för kollektiv tillämpning. I vissa fall är dock riskerna gemensamma för flera aktörer, exempelvis godsjärnvägsföretag eller ECM:er. OTIF ansåg att en kollektiv tillämpning i sådana situationer kan vara lämplig för att undvika dubbelarbete och motstridiga riskkontrollåtgärder. Som exempel nämndes digitala automatkoppel, urspårningsdetektering och användning av stora tankcontainrar för farligt gods. OTIF föreslog därför att konceptet om kollektiv tillämpning bör övervägas inom CSM riskvärdering och riskbedömning. En MS stödde detta.

Kommissionen tackade för de många och konstruktiva kommentarerna och meddelade att även skriftliga synpunkter välkomnas. En period kommer att öppnas för att samla in samtliga skriftliga kommentarer, särskilt eftersom flera synpunkter är detaljerade och kräver noggrann genomgång.

När det gäller frågan om mandatets inriktning klargjorde kommissionen att avsikten inte är att omarbete regelverket från grunden, utan att förbättra och förenkla det befintliga. ERA kommer att ha frihet att föreslå ändringar och nya formuleringar, men det finns ingen förutbestämd reformmodell. Syftet är att förenkla, harmonisera och göra regelverket mer ändamålsenligt utifrån sektorns behov.

Avseende tidsplanen bekräftade kommissionen att skriftliga synpunkter nu samlas in och att dessa kommer att besvaras skriftligen. Mandatet kommer därefter att uppdateras vid behov. Kommissionen ansåg, i linje med vad en MS föreslagit, att det är lämpligt att återkomma till ärendet vid nästa RISC-möte för diskussion och eventuell omröstning, i stället för att använda skriftligt förfarande.

När det gäller metodfrågor kopplade till CSM REA noterade kommissionen att flera MS framfört liknande synpunkter. Det kommer att övervägas om mandatet behöver förtydligas ytterligare eller om dessa frågor ska behandlas inom ERA:s kommande rekommendationsarbete.

Beträffande de synpunkter som rör kompetenshantering konstaterade kommissionen att frågan om en separat CSM för kompetens eller integrering inom CSM SMS fortfarande är öppen. Beslut ska baseras på evidens och analys inom ERA:s arbete tillsammans med sektorn. Utgångspunkten är erfarenheter från olycksutredningar där bristande kompetens identifierats som bidragande orsak samt behovet av tydlighet, särskilt för nya aktörer på marknaden. Kommissionen underströk dock att ingen förhandsinriktning har fastställts.

När det gäller nationella referensvärden inom gemensamma säkerhetsmål bekräftade kommissionen att detta är en öppen fråga. Deras funktion och eventuella omarbetning kommer att analyseras vidare inom rekommendationsarbetet, bland annat i ljuset av CSM ASLP.

Avseende medlemsstaternas säkerhetsplaner klargjorde kommissionen att avsikten är att formalisera ett redan existerande förfarande, där medlemsstater ombeds förklara avvikelser från gemensamma säkerhetsmål och redovisa vidtagna åtgärder. Syftet är att skapa en mer strukturerad och transparent process.

Kommissionen noterade även synpunkter om ”peer review”, harmonisering av tröskelvärden samt hantering av gemensamma risker och bekräftade att dessa kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

En MS återkom med en fråga om vilka kriterier som ska ligga till grund för bedömningen av om kompetens bör regleras i en separat CSM eller inom säkerhetsstyrningssystemet.

Kommissionen svarade att ERA tillsammans med sektorn har i uppdrag att analysera frågan och föreslå den mest ändamålsenliga lösningen. Mandatet är medvetet öppet för att möjliggöra denna analys. Tidsplanen är dessutom samordnad med översynen av lokförardirektivet, så att relevanta delar kan beaktas när ERA:s rekommendation presenteras. Det finns således ingen förhandsbestämd lösning.

Kommissionen bekräftade även att ett kommentarsdokument med samlade synpunkter och svar kommer att cirkuleras inför nästa möte.

Skriftliga synpunkter ska lämnas inom tre veckor (18 mars). Därefter kommer ett reviderat mandat att presenteras med sikte på omröstning vid nästa RISC-möte.

6.4 Results of the JNS Normal Procedure concerning Gotthard Tunnel accident – presentation by the Agency^(P)

Dokument

- *Item 04 - ERA- JNS update RISC #108*



Bakgrund

Presentation från ERA kring utfallet från JNS-proceduren för olyckan i Gotthardtunneln.

JNS (Joint Network Secretariat) är en strukturerad samarbetsprocess på EU-nivå som aktiveras när en säkerhetsrelaterad fråga uppstår i järnvägssystemet, exempelvis efter en olycka eller allvarlig incident. Syftet med JNS-förfarandet är att säkerställa en harmoniserad och proportionerlig hantering inom hela EU, i stället för att enskilda medlemsstater inför nationella säråtgärder som kan påverka driftskompatibiliteten eller skapa fragmentering av regelverket.

I augusti 2023 spårade ett godståg ur i Gotthardtunneln i Schweiz till följd av ett skadat hjul. Skadorna i tunneln blev omfattande och reparationsarbetet pågick i mer än ett år, vilket medförde halverad kapacitet på en av Europas viktigaste transportkorridorer genom Alperna under en längre period.

Efter olyckan initierade den schweiziska säkerhetsmyndigheten (NSA CH) ett JNS-förfarande hos ERA i syfte att analysera risker för hjulbrott och identifiera lämpliga säkerhetshöjande åtgärder inom godstrafiken.

JNS Gotthard ("Accident in the Gotthard base tunnel with focus on broken wheels") byggde vidare på tidigare arbete inom JNS avseende spruckna och trasiga hjul. Arbetet inleddes med en analys av om redan framtagna långsiktiga åtgärder för hjulaxlar av typ BA 004 även kunde vara effektiva för hjultyp BA 390 samt om dessa kunde utvidgas till liknande hjultyper. Om så inte var fallet skulle ytterligare riskkontrollåtgärder identifieras.

Arbetsgruppen bestod av representanter från nationella säkerhetsmyndigheter samt europeiska intresseorganisationer för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och andra berörda aktörer. Arbetet resulterade i en rapport med rekommenderade åtgärder i juli 2024, vilken uppdaterades i april 2025.

I maj 2025 publicerades den slutliga haverirapporten för olyckan. Med utgångspunkt i denna införde NSA CH nationella regler för att minska risken för hjulhaverier på godsvagnar som används på det schweiziska järnvägsnätet. Reglerna omfattar begränsningar av vilka hjul som får betraktas som termotabila, höjda krav på minsta tillåtna hjuldiameter samt en utvidgning av vilka hjultyper som omfattas. De innehåller även krav på tätare och mer detaljerade hjulinspektioner samt klangtest ("hammer test") som komplement till visuella kontroller för att tidigare upptäcka sprickor och andra skador.

ERA var starkt kritiska till de nationella reglerna och återaktiverade därför JNS Gotthard som en strukturerad plattform för fördjupad teknisk analys, med brett deltagande från både nationella säkerhetsmyndigheter och sektorn. Syftet var att ta fram harmoniserade proportionerliga och tekniskt motiverade riskkontrollåtgärder som uppfyller säkerhetsmålen utan att skapa orimliga ekonomiska konsekvenser för järnvägssektorn.

Under andra halvåret 2025 analyserade JNS-arbetsgruppen ytterligare fall av spruckna och trasiga hjul, de säkerhetsrekommendationer som det

schweiziska utredningsorganet lämnat samt de regler som NSA CH publicerade den 11 september 2025. Den JNS-rapport som publicerades i april 2025 ersattes därefter av en ny slutgiltig rapport. Denna innehåller europeiskt harmoniserade riskkontrollåtgärder med syfte att undvika nationella särregler och samtidigt främja säkerhet, driftskompatibilitet och järnvägssystemets konkurrenskraft.

Den uppdaterade slutrapporten, inklusive rekommenderade åtgärder och tillhörande konsekvensanalys, finns tillgängliga på [ERA:s webbplats](#).

Handlingslinje

- 7 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA redogjorde för att olyckan inträffade den 10 augusti 2023 och att JNS-förfarandet initierades kort därefter. Ett uppstartsmöte hölls redan i slutet av 2023 med deltagande av några nationella säkerhetsmyndigheter och experter från sektorn. ERA konstaterade att sektorns aktörer varit mycket aktiva i arbetet med riskkontrollåtgärder, medan deltagandet från nationella säkerhetsmyndigheter initialt varit begränsat och i stor utsträckning passivt. I juli 2024 enades man om riskkontrollåtgärder som publicerades den 11 juli. Därefter har ett omfattande uppföljningsarbete bedrivits, med totalt 29 uppföljningsmöten efter juli 2024. I april 2025 publicerades version 3.0, som enligt ERA inte innebar sakliga ändringar jämfört med 2.0 utan syftade till att förbättra tydlighet och ansvarsfördelning.

ERA uppgav att arbetet fortsatte även efter april 2025 på grund av nya fall med spruckna och trasiga hjul, samt i väntan på slutrapporten från det schweiziska utredningsorganet. Slutrapporten publicerades i juni 2025 och ledde till att den schweiziska säkerhetsmyndigheten införde nationella regler den 11 september 2025. ERA framhöll att flera andra nationella säkerhetsmyndigheter samtidigt började överväga nationella åtgärder, vilket enligt ERA riskerar att påverka driftskompatibiliteten negativt. ERA:s verkställande direktör uppmanade därför nationella säkerhetsmyndigheter, ECM-certifieringsorgan och sektorn att åter fokusera på JNS-arbetet för att nå EU-omfattande harmoniserade riskkontrollåtgärder och motverka nationella särlösningar. Efter detta ökade deltagandet tydligt, med över 80 medlemmar i arbetsgruppen och cirka 50 regelbundet deltagande. ERA redogjorde för att den slutliga JNS-rapporten (version 4.0) publicerades den

19 december 2025, i tid före att vissa av de schweiziska nationella reglerna skulle börja tillämpas den 1 januari 2026.

ERA förklarade att rapporten innehåller EU-gemensamma riskkontrollåtgärder som täcker tre av de fyra schweiziska åtgärderna. Den fjärde åtgärden, som avser tätare hjulinspektioner har fått uppskjuten tidsfrist till 1 januari 2027 och behandlas därför vidare under 2026. ERA uppgav samtidigt att den schweiziska säkerhetsmyndigheten i januari meddelat att de inte avser att anpassa sina nationella regler till JNS-åtgärderna på grund av vissa detaljer, samt att ett pågående domstolsärende kan ha påverkat detta. ERA informerade också om att den schweiziska säkerhetsmyndigheten uppgett att de tills vidare inte kommer att verkställa sina nationella regler under den tid domstolsprocessen pågår.

ERA beskrev huvuddragen i riskkontrollåtgärderna i rapporten, bland annat kopplat till visuella kontroller, åtgärder kring märkning med vit rand för hjul som inte längre kan betraktas som termotabila, justerade krav kopplade till minsta hjuldiameter (bland annat en höjning av gränsen från 840 mm till 864 mm för vissa hjultyper, vilket enligt ERA innebär kortare livslängd), samt förstärkt tillsyn och övervakning där uppgifter riktas till både ECM-Certifieringsorgan och nationella säkerhetsmyndigheter.

ERA redogjorde vidare för arbetsplanen för 2026: att ta fram harmoniserade åtgärder för den kvarstående schweiziska åtgärden om hjulinspektioner, att löpande analysera nya fall av spruckna/trasiga hjul, att utveckla ett uppdaterat underhållskoncept för hjul samt att identifiera behov av ändringar i standarder och regelverk. ERA betonade också behovet av forskning och mer tillförlitlig övervakning i drift, med exempel som automatiserade system och modern teknik (t.ex. kamerabaserade lösningar och artificiell intelligens) för att minska beroendet av manuella kontroller och mänskliga faktorer.

ERA avslutade med mer övergripande slutsatser från flera JNS-ärenden: att roller och ansvar enligt EU-regelverket inte alltid respekteras, att uppföljning och tillsyn inte alltid uppfattas som tillräckliga, att nationella regler efter olyckor kan bli mycket restriktiva och riskera att fragmentera systemet, samt att den gemensamma europeiska järnvägsmarknaden kräver samordning av en neutral aktör. ERA menade att fragmenteringen särskilt inom godstransport försvårar kommunikation och innovation, och aviserade en

workshop om roller och ansvar för att stärka samverkan och motverka nationella särlösningar.

Schweiz tackade för presentationen och välkomnade att olyckan lett till övergripande åtgärder och ett mer strukturerat arbetssätt som samlat berörda aktörer. Deltagaren framhöll att Schweiz inte vill agera ensamt och att avsikten är att hitta harmoniserade lösningar gemensamt. De underströk vikten av att väga säkerhetsnivå och att åtgärderna syftar till att täppa igen säkerhetsluckor samtidigt som kostnader behöver hanteras för att godstransport på järnväg ska förbli konkurrenskraftig. De påpekade också att de schweiziska åtgärderna nu finns i en nyare version och att Schweiz avser att fortsätta samordna med ERA, men att inga interimistiska uttalanden görs under pågående domstolsprocess.

En MS tackade för presentationen och efterfrågade förtydligande om den rättsliga statusen för JNS-riskkontrollåtgärderna: om de är bindande, hur de ska tillämpas och om de behöver införas nationellt.

En MS betonade vikten av harmoniserade EU-lösningar och att undvika nationella regler, samt anslöt sig till den tidigare frågan om typen av rättsligt bindande verkan för rekommendationerna.

En MS uttryckte stöd för JNS som instrument för att hantera gränsöverskridande frågor och driftskompatibilitet, och välkomnade den planerade workshopen om roller och ansvar. Samtidigt framfördes att resurser kan vara begränsade och att prioriteringar behöver göras. De informerade om att rapporten spridits till sektorn nationellt och menade att kostnadsbilden i presentationen bör ses som schematisk.

En MS framhöll behovet av gemensamma regler över gränser, särskilt med tanke på internationella projekt som tunnlar, och vikten av balans mellan säkerhet och ekonomiska konsekvenser.

En MS tackade för en intressant presentation och lyfte att processen kan uppfattas som svåröverskådlig med olika tidpunkter för införande och uppskjutna delar. De förklarade att de inte deltagit aktivt av resurs- och kompetensskäl och välkomnade särskilt slutsatserna om behovet av dialog om hur nationella säkerhetsmyndigheter kan bidra i JNS, inklusive möjligheten att medverka mer i senare skeden. De betonade också vikten av att säkerhet inte trängs undan av sektorsintressen.

ERA tackade för synpunkterna och återkom till frågan om deltagande från nationella säkerhetsmyndigheter. ERA beskrev att frågor om resursbrist och expertkompetens har diskuterats, bland annat idéer om en “pool” av experter, men att det finns juridiska frågor kring mandat och representation. ERA angav att dessa frågor kommer att fördjupas i den planerade workshopen. På fråga om rättslig status för JNS-riskkontrollåtgärderna förklarade ERA att åtgärderna formellt är rekommendationer, men att de i praktiken kan uppfattas som “de facto” obligatoriska efter en olycka, eftersom aktörer behöver kunna visa att de agerat säkert och antingen följt åtgärderna eller motivera avvikelser och visa att minst samma säkerhetsnivå uppnåtts.

Schweiz klargjorde avslutningsvis att de nationella reglerna för närvarande är suspenderade i avvaktan på domstolens avgörande.

6.5 Recent rail accidents - presentation by Spain^(P)

Dokument

- *Item 05 - Recent rail accidents in Spain_RISC 108_EN*



Bakgrund

Presentation från Spanien som under en mycket kort tidsperiod i januari 2026 drabbats av flera allvarliga järnvägsolyckor.

Den 18 januari 2026 inträffade en allvarlig olycka nära Adamuz i provinsen Córdoba på höghastighetslinjen Madrid–Sevilla. Ett snabbtåg spårade ur och cirka 20 sekunder senare kolliderade ett annat snabbtåg med det urspårade tåget. Olyckan inträffade på en nyligen renoverad sträcka och involverade tågoperatörerna Iryo och Renfe. Minst 46 personer omkom och närmare 300 skadades, vilket gör händelsen till en av de allvarligaste järnvägsolyckorna i Spanien under senare år. Orsakerna är ännu inte slutligt fastställda.

Den 20 januari 2026 inträffade ytterligare en olycka i Katalonien när ett pendeltåg på linje R4 körde in i en stödmur som kollapsat efter kraftiga regnmängder under föregående dagar. Muren rasade ut över spåret, vilket ledde till urspårning. Vid olyckan omkom en lokförarelev och minst 37 personer skadades. Händelsen aktualiserar frågor om infrastrukturens robusthet och klimatanpassning.

Den 22 januari 2026 kolliderade ett pendeltåg i Murcia-regionen med en byggkran som befann sig inom det fria rummet. Fyra personer skadades lindrigt. Olyckan har väckt frågor om skyddsåtgärder vid arbeten i eller i anslutning till spårområdet.

Utifrån uppgifter i media har olyckorna lett till ett ökat fokus på järnvägssäkerhet i Spanien. Diskussioner har förts om behov av ytterligare investeringar i underhåll, förstärkt tillsyn och organisatoriska åtgärder. Händelserna aktualiserar även frågor om riskhantering, gränssnitt mellan operativ verksamhet och infrastruktur samt hantering av extrema väderförhållanden och arbeten i spårmiljö.

Handlingslinje

8 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Ordförande inledde punkten med att hänvisa till den tragiska olyckan i Adamuz i Spanien och framförde kondoleanser till de drabbade. Ordförande betonade att säkerhet aldrig kan tas för given och att lärdomar måste dras av allvarliga händelser. Ordförande tackade den spanska representanten för att ge en lägesuppdatering, med förbehållet att utredningarna pågår och att bilden ännu är preliminär.

ES representant uttryckte, å transportministeriets och den spanska järnvägssäkerhetsmyndighetens vägnar, djup medkänsla med de drabbade och tackade för stöd från kommissionen och kollegor. De framhöll att presentationen bygger på de objektiva fakta som hittills kunnat fastställas, och att två olyckor skulle beskrivas: Adamuz samt en senare händelse i Katalonien, se presentation.

När det gäller olyckan i Adamuz (Andalusien) den 18 januari beskrev MS att ett höghastighetståg urspårade i bakre delen i ett område med en svetsad rälssektion och därefter kom in i friarummet för mötande spår, vilket ledde till en kollision med ett annat tåg. Olyckan resulterade i 46 omkomna och ett stort antal skadade samt betydande skador på infrastruktur och rullande materiel. Trafiken på höghastighetssträckan mellan Madrid och södra Spanien var avbruten under en period. Tekniska och rättsliga utredningar pågår. En preliminär hypotes är att ett rälsbrott i anslutning till en svets kan ha orsakat urspårningen, men alla möjliga scenarier analyseras fortsatt.

ES redogjorde även för en olycka i Katalonien, där ett pendeltåg kolliderade med en stödmur som rasat ned på spåret, sannolikt i samband med extrem nederbörd. Olyckan ledde till en omkommen och flera skadade samt störningar i pendeltrafiken under drygt en vecka. Även här pågår teknisk och rättslig utredning.

6.6 Military Mobility package and High Speed Rail Plan and follow-up for RISC – presentation by the Commission^(P)

Dokument

- *Item 06 - Military Mobility and High Speed Rail follow-up*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om handlingsplanen för höghastighetsjärnväg och paketet för militär rörlighet samt hur dessa initiativ kan komma att påverka det fortsatta arbetet inom RISC.

Handlingsplanen för höghastighetsjärnväg utgör en del av kommissionens långsiktiga strategi för att utveckla ett sammanhängande europeiskt höghastighetsnät fram till 2040. Målsättningen är att avsevärt förkorta restider mellan större europeiska städer, stärka gränsöverskridande förbindelser och samtidigt förbättra den europeiska järnvägsindustrins konkurrenskraft.

I detta sammanhang betonas behovet av effektivare styrning, harmoniserade tekniska lösningar och förbättrade finansieringsinstrument. En central del är ambitionen att införa en gemensam uppsättning tekniska krav för höghastighetståg för att minska nationella särkrav i godkännandeprocesserna, reducera kostnader och påskynda marknadsintroduktion. Planen kan få konsekvenser för framtida utveckling av TSD:er samt för ERA:s roll och mandat.

Paketet för militär rörlighet syftar till att skapa ett EU-omfattande ramverk för åtgärder som underlättar transport av militär utrustning, varor och personal inom unionen. För järnvägssektorn innebär detta bland annat harmoniserade administrativa förfaranden, tidsfrister för tillståndsgivning samt förbättrad samordning mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Initiativet berör även tekniska frågor såsom bärighet,

lastprofiler, användning av fordon för dubbel användning och eventuella anpassningar av det Europeiska fordonsregistret. I vissa delar kan det bli aktuellt att se över befintliga TSD:er eller att tydliggöra ansvarsfördelningen vid militära transporter, särskilt i situationer där fordon används utanför sitt ordinarie användningsområde.

Presentationen aktualiserar frågor om hur säkerhets- och driftskompatibilitetskrav ska balanseras mot försvars- och industripolitiska mål, hur harmonisering kan säkerställas utan att skapa oproportionerliga krav samt hur ERA:s mandat och resurser påverkas av de föreslagna åtgärderna. Kommissionen avser att återkomma med ytterligare detaljer om möjliga regeländringar vid kommande RISC-möten.

Följande frågor med bäring på järnvägsområdet framstår, med hänsyn tagen till vad som hittills framkommit i rådsförhandlingarna, som oklara.

- **Tidsfrister för tåglägen;** Kravet på att infrastrukturförvaltare ska bevilja individuella tåglägen inom sex timmar framstår som svårt att genomföra i praktiken, särskilt vid hög belastning eller större trafikstörningar. Är det inte mer ändamålsenligt eller nödvändigt att hantera militära transporter genom operativ trafikledning snarare än genom ordinarie ad hoc-processer?
- **Delegering av fordonsgodkännande till ERA;** Möjligheten att delegera godkännande av militära fordon ("dual-use") till ERA kan i praktiken flytta stora delar av godkännandeverksamheten till ERA, vilket väcker frågor om proportionalitet och ansvarsfördelning.
- **ERA som registreringsorgan;** Förslaget öppnar för att ERA kan bli registreringsorgan i EVR, inte enbart för militära transporter utan generellt. Det kan ifrågasättas om detta verkligen leder till snabbare eller effektivare processer, hur ansvarsfördelningen mellan medlemsstater och ERA ska fungera, hur val av registreringsorgan ska ske, hur nationella fordonsnummer ska hanteras.

Det bör understrykas att fordonsgodkännande och fordonsregistrering är två skilda processer och att ERA redan har resursutmaningar kopplat till befintliga kärnuppgifter.

Det är oklart om ERA förväntas registrera fordon inom befintliga nationella domäner eller om ERA ska tilldelas en egen domän eller landskod för tilldelning av fordonsnummer. I Sverige används samma fordonsnummer även för fordon som faller utanför

driftskompatibilitetsdirektivet, vilket innebär att dessa inte registreras i EVR utan i det nationella registret, och en direktregistrering av ERA i nationella domäner skulle därför kräva samordning för att undvika nummerkonflikter och inkonsekvenser.

Är det inte mer effektivt att låta valet av registrerande enhet förbli en fråga för fordonsinnehavaren eftersom praktiska faktorer såsom servicenivå, språkstöd och etablerade kontaktvägar påverkar hanteringen? Många innehavare är beroende av direkt dialog med nationella myndigheter, vilket är en viktig del av rättssäker och effektiv handläggning.

Vore det inte bättre att som ett första steg fullt ut utnyttja möjligheten till förhandsreservation av europeiska fordonsnummer (EVN) enligt beslut (EU) 2018/1614, samt att överväga en minskning av den maximala handläggningstiden på 20 arbetsdagar inom EVR-ramverket?

Handlingslinje

- 9 **SE kan**, om tillfälle ges, ställa frågor med utgångspunkt i de synpunkter som redovisats i bakgrundstexten gällande militär rörlighet, samtidigt som det betonas att vi är fullt medvetna om att förslaget är föremål för pågående förhandlingar i rådet.
- 10 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade om två centrala initiativ med direkt bäring på arbetet i RISC, dels handlingsplanen för höghastighetsjärnväg, dels paket om militär rörlighet, se presentation.

Handlingsplanen för höghastighetsjärnväg

När det gäller höghastighetsjärnväg är visionen att kraftigt minska restiderna på huvudstråk, stärka den europeiska järnvägsindustrins globala konkurrenskraft och erbjuda prisvärda och konkurrenskraftiga tjänster som ett hållbart alternativ till kortdistansflyg och långa bilresor. Målet är att senast 2040 ha ett europeiskt höghastighetsnät som binder samman huvudstäder och större städer.

Arbetet struktureras kring fyra flaggskepp: effektiv styrning, acceleration och harmonisering av det europeiska höghastighetsnätet, ett attraktivt och konkurrenskraftigt ramverk för järnvägstjänster samt en konkurrenskraftig, harmoniserad och innovativ europeisk järnvägssektor.

Tidslinjen omfattar bland annat antagande av transportkorridorernas arbetsplaner, revidering av regelverk för tillstånd och upphandling, samordning av finansiering genom en ”High-Speed Rail Deal”, stöd till rullande materiel-anskaffning och leasing, nya regler om biljettering och passagerarrättigheter samt prioritering av höghastighetsprojekt inom CEF. Vidare planeras en revidering av ERA-förordningen för att stärka säkerhet, digitalisering och kostnadseffektivitet.

En central del är att ta fram ett enda harmoniserat kravpaket för höghastighetstågsätt. Syftet är att undvika nationella regler i godkännandeprocessen, minska projektrisker, underlätta privat finansiering och möjliggöra ökad produktionskapacitet hos tillverkarna. Betydande driftskompatibilitetshinder kvarstår, särskilt kopplat till signal- och infrastrukturkomponenter, vilket motiverar ytterligare harmonisering.

Militär rörlighet

När det gäller paketet om militär presenterades en gemensam kommunikation och ett förslag till förordning, med målet att senast 2027 skapa ett EU-omfattande område för militär rörlighet. Förslaget innehåller gemensamma tidsfrister och procedurer för militära transporter, inklusive tilldelning av tåglägen och hantering av exceptionella transporter.

För järnvägssektorn innebär detta bland annat tidsfrister på två månader för stående tillstånd, max tre arbetsdagar för ad hoc-tillstånd och sex timmar för notifiering under det europeiska systemet för förstärkt militär rörlighet (EMERS, European Military Mobility Enhanced Response System). Samordning mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är central, och processen för specialtransporter enligt TSD OPE aktualiseras.

Under EMERS föreslås möjlighet att använda järnvägsfordon utanför deras godkända område för användning, under förutsättning att säkerheten säkerställs genom andra mekanismer. Detta kopplar till järnvägsföretagens ansvar för fordons- och ruttkompatibilitet samt till kraven i

säkerhetsstyrningssystemen. Eventuella justeringar kan behöva beaktas i en framtida översyn av CSM SMS.

Förslaget ger även kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter för att identifiera järnvägsfordon som potentiellt kan användas för militära transporter, baserat på harmoniserade tekniska parametrar. ERA ges en roll i att bistå i förberedelsen av dessa akter. En ny kommitté inrättas enligt kommittéförfarandet, och viss samordning med RISC krävs, bland annat vad gäller ändringar i EVR.

Vidare öppnas möjlighet för medlemsstater att delegera fordonsgodkännande för militära transporter till ERA, samt att uppdatera uppgifter i fordonsregistret med omedelbar verkan. Detta kan påverka praktiska arrangemang inom ramen för förordningen om praktiska arrangemang för fordonsgodkännande (PAVA).

Den gemensamma kommunikationen behandlar även anpassning av infrastruktur för dubbel användning. Transportstandarder i rådets militära krav ska ses över och EU:s tekniska krav i möjligaste mån anpassas. Detta kan leda till behov av justeringar i TSD:erna.

Kommissionen, med stöd av ERA, ska även stärka robustheten i järnvägens trafikstyrningssystem, bland annat genom fortsatt ERTMS-utrullning och avveckling av klass B-system. Fördjupad harmonisering av degraderat läge kan bli aktuell, vilket potentiellt påverkar TSD CCS.

Vidare avses utveckling av ”dual-use-standarder” för transporttillgångar i samarbete med standardiseringsorganisationer, med sikte på driftskompatibilitet och samstämmighet med NATO-standarder. Ett exempel på tidigare anpassning är ändringen av TSD LOC&PAS 2025 avseende personalvagnar.

Ytterligare möjliga TSD-anpassningar som nämns är särskilda ”militära lager” i ERA:s register samt undantag i TSD NOI för militära transporter under EMERS.

Avslutningsvis noterades att förordningen om militär rörlighet fortfarande är under förhandling, vilket påverkar både innehåll och tidsplan. ERA:s resursförstärkning träder i kraft först efter antagande av rättsakten. Vid RISC#109 kommer arbetet med det fleråriga TSD-mandatet att presenteras

med status och framsteg samt mer detaljer om föreslagna tillägg och ändringar.

En MS tackade för presentationen och ställde ett antal frågor om kopplingen till det europeiska fordonsregistret (EVR). De undrade bland annat om en särskild ”militär nivå” bör införas i EVR. Vidare efterfrågades klargörande kring huruvida ERA, om byrån blir registreringsenhet, endast skulle ha denna funktion för militära transporter eller även för civila fordon. De tog även upp frågan om eventuell ny landskod eller särskild ERA-kod, hur tillsynsansvaret ska fördelas mellan NSA och ERA, samt om registreringsfrågor kommer att behandlas inom ramen för den nya styrgruppen för det fjärde järnvägspaketet om förenkling. Slutligen frågade de om fordon som används inom NATO och som inte finns i nationella register – liksom inom väg- och flygsektorn – också beaktas inom järnvägsdelen.

En MS instämde i frågorna kring EVR och betonade att eventuella ändringar i registreringsprocessen måste beakta kostnaderna för myndigheterna. De efterfrågade också klarhet kring den nya kommitté som nämndes i presentationen i anslutning till militär mobilitet – om den redan är inrättad eller ännu ska etableras – samt hur kopplingen till RISC ska se ut. När det gäller höghastighetsdelen påminde de om att arbetet med nya krav på höghastighetstågsätt inte bör tolkas som att man avser skapa ett enda europeiskt standardtåg, utan snarare till att fastställa gemensamma och harmoniserade krav som möjliggör effektivare godkännandeprocesser, ökad driftskompatibilitet och bättre marknadsförutsättningar för framtida höghastighetståg.

En annan MS välkomnade presentationen och lyfte särskilt frågan om ERTMS och dess koppling till förslagen. De betonade vikten av att den nya rättsakten inte leder till behov av nya IT-system eller omfattande anpassningar av befintliga system, särskilt med hänsyn till ERTMS-utrullningen. Det är viktigt att undvika nya skräddarsydda lösningar eller nya krav på datagenerering och dataleveranser som kan påverka genomförandet.

En MS framhöll vikten av gemensamma europeiska regler för drift i nödsituationer på ERTMS-linjer utan linjesignaler. De menade att det behövs ett enhetligt system för operativa regler, inklusive hur trafiken ska hanteras vid exempelvis strömavbrott.

En MS tackade för presentationen och återkom till höghastighetsplanen (bild 5). De ställde tre frågor: Vad avses med att ERA ska fastställa nya krav för höghastighetstågsätt? Handlar det om TSD-krav eller något annat? Vad motiverar en ny ERTMS-utrullningsplan? Kommer den att baseras på medlemsstaternas tidigare nationella planer eller krävs revideringar? Och slutligen, vad avses med förslag om ändrade regler för utbildning och certifiering av lokförare, och hur relaterar detta till den pågående översynen av lokförardirektivet?

En MS välkomnade presentationen, särskilt visionen för höghastighetsjärnväg. De betonade dock att framgången är direkt beroende av en hög grad av driftskompatibilitet och harmonisering. För ett land med många grannländer är gränsöverskridande funktionalitet avgörande. De framhöll vikten av en enhetlig europeisk utveckling av ERTMS och en samordnad introduktion av framtida kommunikationssystem såsom FRMCS. De påminde om att järnvägssystemet redan hanterar många samtidiga anpassningar och uppmanade kommissionen att minimera ytterligare fragmentering, särskilt med tanke på kommande TSD-revidering 2027.

SE tog ordet och fokuserade på förslaget om militär rörlighet. SE betonade att vi inte vill duplicera pågående förhandlingar men önskade förtydliganden i tre frågor: ERA som registrerande enhet i EVR, rättslig grund och omfattning för genomförandeakter om identifiering och registrering av fordon för dubbel användning, samt delegering av godkännandebefogenheter.

När det gäller registreringsfrågan framhöll SE att fordonsgodkännande och fordonsregistrering är två skilda processer. Att ge ERA rollen som registrerande enhet tar inte bort behovet av ansökan från fordonsinnehavaren och förenklar inte nödvändigtvis processen. Påståendet att detta i sig skulle leda till snabbare förfaranden ifrågasattes. Vidare lyftes praktiska frågor om huruvida ERA skulle registrera fordon inom nationella domäner eller via en särskild kod, samt hur detta påverkar nationella register, särskilt för fordon utanför tillämpningsområdet för driftskompatibilitetsdirektivet. SE föreslog att man i stället bör överväga effektivisering inom ramen för det befintliga EVR-systemet, exempelvis genom att nyttja förhandsregistrering och korta ned handläggningstiden från dagens 20 dagar.

Vad gäller genomförandeakter om fordon med dubbel användning framhöll SE behovet av tydlig rättslig grund, särskilt för fordon utanför driftskompatibilitetsdirektivets tillämpningsområde.

När det gäller delegering av godkännandebefogenheter konstaterade SE att det redan idag finns möjlighet att ansöka hos ERA, och man såg därför inte tydligt mervärdet av den föreslagna lösningen.

En MS betonade behovet av samordning mellan olika EU-organ, eftersom förslaget påverkar flera delar av unionslagstiftningen. De instämde i de farhågor som lyfts avseende registreringsfrågan.

Vidare ställdes frågor om översynen av ERTMS-planerna och avvecklingen av klass B-system. De efterfrågade klargörande kring om detta innebär en tidigarelagd avveckling jämfört med nuvarande tidsplaner. Slutligen frågade de vad som avses med ”andra mekanismer” för att säkerställa säkerhet när fordon används utanför sitt godkända område för användning under EMERS, särskilt i relation till ruttkompatibilitet och operativa begränsningar.

Kommissionen besvarade först på frågorna om höghastighetsjärnväg. När det gäller krav för höghastighetstågsätt förklarades att detta i praktiken motsvarar konceptet med unikt godkännande (”unique authorisation”), som redan finns för exempelvis godsvagnar och personvagnar. Tanken är att samla tillräckligt harmoniserade krav och erbjuda en möjlighet – inte en skyldighet – för sökande att använda en sådan lösning för att underlätta testning, komponentval och leveranstider. Det innebär inte skapandet av ett enda europeiskt standardtåg, utan ett frivilligt verktyg inom ramen för befintliga TSD:er. Ambitionen är att på sikt även kunna använda detta för hela tågsätt, inklusive dragfordon, även om detta är mer komplext på grund av skillnader i signal- och detekteringssystem.

När det gäller ERTMS-utrullningen och avvecklingen av klass B-system betonade kommissionen att detta redan är ett pågående arbete. En mer harmoniserad ERTMS-miljö är till nytta för både civil och militär mobilitet. Eventuella justeringar syftar inte till att skapa nya parallella system utan att förstärka redan etablerade mål om harmonisering.

Avseende militär mobilitet noterade kommissionen oro kring IT-system. Det klargjordes att flera IT-system berörs av förslaget, men ambitionen är att de ska vara så interoperabla som möjligt med befintliga system. Full direkt

integration är dock inte alltid möjlig på grund av olika säkerhetskrav och skyddsnivåer för känslig information.

Kommissionen instämde i synpunkter om behovet av harmoniserade operativa regler för nödsituationer. Även uppmaningen om att minimera förändringar i TSD:er och anpassa dem till planerade milstolpar noterades. Eventuella ändringar ska så långt möjligt samordnas med befintliga planer och rekommendationer för att minimera störningar.

Vad gäller frågan om en starkare förankring av militär rörlighet i driftskompatibilitetsdirektivet förklarade kommissionen att detta diskuterats under beredningen. Eftersom förslaget om militär rörlighet är en förordning medan driftskompatibilitetsakten är ett direktiv fanns rättstekniska begränsningar kring hur långtgående ändringar som kunde göras, bland annat med hänsyn till genomförandekrav i medlemsstaterna.

När det gäller ERA som registrerande enhet i EVR bemötte kommissionen Sveriges synpunkter. Man noterade de konkreta förslag som framförts om möjliga effektiviseringar inom det befintliga EVR-beslutet. En potentiell effektivitetsvinst med ERA som registrerande enhet skulle kunna vara att processen renodlas till själva registreringsmomentet och inte belastas av nationella sidoprocesser som i dag ibland förlänger handläggningstiden.

Vidare framhölls att genomförandeakten om EVR även omfattar regler för europeiska fordonsnummer (EVN). För att möjliggöra en roll för ERA i registreringsprocessen krävs dock en rättslig grund i primärlagstiftningen. Förslaget ger denna ”krok”, varefter detaljer om ansvar och arbetsfördelning kan fastställas i genomförandeakter.

Kommissionen instämde i att nästan alla fordon potentiellt kan vara relevanta för militär mobilitet, beroende på användningsscenario. Exempelvis kan pendeltåg med breda dörrar vara lämpliga för medicinsk evakuering. Identifieringen av relevanta fordon kommer därför att kräva teknisk analys, där ERA:s expertis blir central.

Vad gäller delegering av godkännandebefogenheter påpekades att detta är en möjlighet och att den praktiska utformningen i så fall måste regleras genom avtal mellan ERA och NSA.

SE återkom och klargjorde att man förstår behovet av en rättslig grund genom ändring av direktivet, men att man inte ser hur processen i sig skulle bli snabbare enbart genom att involvera ERA. Digitaliseringen bygger redan på samma verktyg, så det är bara en fråga om vem som trycker på knappen. SE påpekade att frågan om domän är central: om ERA ska registrera inom befintliga nationella domäner kan det uppstå praktiska problem, medan en egen domän för ERA vore enklare att hantera.

Kommissionen svarade att frågan om egen domän respektive nationella domäner behöver klargöras vidare, men noterade att en egen domän skulle kunna vara en praktisk lösning.

Vad gäller en tidigare fråga om tillsyn betonade kommissionen att tillsynsansvaret inte är kopplat till vilka fordon som finns i det nationella registret. NSA har ansvar för att övervaka alla fordon som används på deras territorium, oavsett registreringsland. Det finns ingen formell koppling mellan registrering och tillsynsansvar, även om det i praktiken ibland funnits en tradition att prioritera fordon registrerade i det egna landet. Kommissionen framhöll att tidigare olyckor visar behovet av ett bredare tillsynsperspektiv så att fordon inte ”undgår” tillsyn bara för att de sällan trafikerar det land där de ursprungligen registrerats.

Frågan om tillsyn bedömdes dock behöva hanteras i en separat diskussion, eftersom registreringsenhetens roll i sig inte ändrar de rättsliga skyldigheterna kring tillsyn.

Ordföranden konstaterade därefter att diskussionen sannolikt kommer att återkomma och avslutade punkten.

6.7 Telematics: latest developments – presentation by the Commission and the Agency^(P)

Dokument

- *Item 7 - TSI Telematics (RISC 108) 260223*



Bakgrund

Presentation från kommissionen och ERA om den senaste utvecklingen kring TSD Telematik, se presentation.

Som ett resultat av flera års förhandlingar godkändes förslaget till ny TSD Telematik⁶ vid RISC-mötet den 13 november 2025 (RISC 107). TSD:n publicerades den 6 februari 2026 och träder i kraft den 2 mars i år.

Den nya TSD:n omfattar både persontrafik och godstrafik och etablerar ett gemensamt ramverk för icke-diskriminerande och transparent datadelning inom järnvägssektorn, i enlighet med förordning (EU) 2023/2854 (dataakten). Syftet är att stödja den digitala omställningen av det europeiska järnvägssystemet. TSD:n reglerar skyldigheter att dela data samt rättigheter att få tillgång till och använda data, samt formatet på digital kommunikation mellan olika järnvägsaktörer och mellan järnvägsaktörer och kunder. Regelverket innehåller ett successivt införande med tydliga tidsfrister för medlemsstater, infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och operatörer av tjänsteanläggningar.

I presentationen redogör kommissionen för det stegvisa införandet av regelverket, där medlemsstaterna har ett tydligt ansvar för att möjliggöra och samordna genomförandet av TSD Telematik på nationell nivå.

När det gäller organisatoriska åtaganden ska medlemsstaterna utse och anmäla en nationell kontaktpunkt (NCP) till ERA, utse stationsförvaltare samt en ansvarig enhet för inrapportering av tillgänglighetsdata till ERSAD ("European Railway Station Accessibility Database", inrättad med stöd av TSD PRM⁷). De ska även utse en kontaktpunkt för flernätsprocesser och tillämpa kraven för den nationella åtkomstpunkten (NAP).

När det gäller uppföljning och rapportering ska medlemsstaterna stödja och samordna aktörernas genomförandeplaner, säkerställa att infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och operatörer av tjänsteanläggningar lämnar uppgifter i enlighet med TSD:ns tidsfrister samt identifiera och anmäla långt framskridna telematikprojekt. De ska dessutom bidra i ERA:s arbete med ändringsförslag (Change Requests).

⁶ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/253 av den 6 februari 2026 om en teknisk specifikation avseende delsystemet telematik i järnvägssystemet i Europeiska unionen för interoperabilitet vid datadelning inom järnvägstransporter ("TSDTSD Telematik") och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1305/2014 ("TSD TAF") och (EU) 454/2011 ("TSD TAP")

⁷ KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet

En central del av den nya TSD:n är att ERA ansvarar för inrättandet och förvaltningen av ett gemensamt centralt register (Common central repository) för metadata och referensdata, inklusive datamodeller, kodlistor, organisationsregister och platsregister kopplat till RINF. ERA får även en utökad roll avseende drift av webbapplikationer, uppföljning av genomförande och bedömning av efterlevnad.

För den framtida utvecklingen av TSD:n kommer ERA att samla in synpunkter från sektorn och tillsynsmyndigheterna i slutet av september 2027. Därefter planeras att ERA den 31 december 2028 ska lämna en rekommendation om TSD:ns utveckling till kommissionen.

Presentationerna tar även upp kopplingen till horisontell EU-lagstiftning i dataakten, vars bestämmelser om datadelning och rimlig ersättning ska tillämpas parallellt med TSD Telematik.

Handlingslinje

11 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade den senaste utvecklingen avseende TSD Telematik och det kommande genomförandet, se presentation.

Kommissionen informerade om att TSD:n träder i kraft i början av mars och att ERA kommer att hålla ett webinarium den 10 mars för att inleda informations- och spridningsarbetet. Medlemsstaterna uppmanades att även på nationell nivå genomföra informationsinsatser, vid behov med stöd från ERA och kommissionen.

Kommissionen lyfte fram vissa centrala skyldigheter för medlemsstaterna enligt TSD:n:

- Att utse och anmäla en enda nationell kontaktpunkt (NCP) till ERA inom angiven tidsfrist.
- Att säkerställa tydlighet kring stationsförvaltare, med koppling till kraven i PRM om ansvar för tillgänglighetsdata.
- Att stödja nationell samordning av genomförandeplaner.
- Att säkerställa att infrastrukturförvaltare registrerar relevanta telematikparametrar i RINF inom fastställda tidsfrister.

- Att sprida kraven till ansvariga för nationella åtkomstpunkter enligt MTIS-förordningen, särskilt avseende användning av europeiska identifierare.

Kommissionen betonade även möjligheten för medlemsstater att anmäla långt framskridna projekt, för vilka särskilda övergångsbestämmelser gäller under den definierade övergångsperioden.

Genomförandet sker stegvis:

- 2026–2028: främst avseende passagerartjänster.
- 2029: godstjänster och övriga delar.
- En övergångsperiod om 12 månader gäller för projekt i avancerat skede samt för godsterminaler.

En MS tackade för presentationen och efterfrågade ett förtydligande kring de öppna punkterna samt den process som ska användas för att hantera dem. De frågade hur kommissionen avser att driva detta vidare och om det finns något tvingande inslag i processen.

En annan MS ställde en fråga om biljettssäkerhet med hänvisning till tidsfristen i slutet av året. De framförde att sektorn efterfrågar ytterligare klarhet, särskilt vad gäller utbyte av publika nycklar.

En MS efterfrågade ett klagörande kring tidslinjen för kapacitetstilldelning för passagerartåg. De noterade att 2028 anges i presentationen, medan de tidigare uppfattat att 2029 gäller och att ingen åtskillnad görs mellan gods- och passagerartåg i TSD:n. SE instämde och framhöll att det inte är tydligt hur tidsfristerna för kapacitetstilldelning förhåller sig till den antagna texten.

En MS framförde tre kommentarer. De påpekade att flera av de åtgärder som nämns för medlemsstaterna inte är bindande instruktioner och att tidsfristerna redan följer direkt av förordningen. De ansåg att hänvisningar till TSD-bestämmelserna bör tydliggöras i ERA:s webbseminarium. De informerade även om ett nationellt möte den 11 juni om genomförandet av TSD:erna med stöd från ERA och tackade för detta stöd.

En MS frågade om en nationell kontaktpunkt måste formellt utses även om landet redan har en representant som deltar i NCP-nätverket.

En MS frågade om det finns en koppling till eFTI-förordningen, med hänvisning till att data ska utbytas mellan olika transportslag.

Kommissionen svarade att ERA enligt TSD:n ska upprätta, tillämpa och publicera en ändringshanteringsprocess inom sex månader från ikraftträdandet, det vill säga senast i september. Processen ska användas för att stänga öppna punkter och hantera framtida utveckling av TSD:n.

När det gäller biljettsäkerhet hänvisade kommissionen till relevanta tekniska dokument och föreslog fortsatt dialog bilateralt.

Avseende tidsfristerna för kapacitetstilldelning klargjorde kommissionen att den rättsligt bindande tidsfristen enligt bilaga G är den 4 mars 2029 utan åtskillnad mellan gods och passagerare. Kravet på passagerartrafikdata från december 2028 innebär dock i praktiken att kapacitetsprocesserna behöver vara anpassade tidigare. Detta beskrevs som en mekanisk följd av hur processerna hänger samman, inte som en separat rättslig tidsfrist enligt TSD:n.

Kommissionen framhöll att även om skyldigheterna riktar sig direkt till aktörerna enligt TSD:n, har medlemsstaterna en roll i att säkerställa att EU-lagstiftningen efterlevs, särskilt när det gäller infrastrukturförvaltare under nationellt ansvar.

Kommissionen bekräftade att ett formellt utseende av en enda nationell kontaktpunkt krävs enligt den nya TSD:n.

När det gäller eFTI förklarade kommissionen att användning av de meddelanden som definieras för elektronisk fraktsedel i TSD Telematik anses uppfylla eFTI:s datakrav, i syfte att undvika parallella specifikationer.

En MS framförde i chatten att ”ticketing security” bör omfattas av tidsfristen den 13 december 2026.

Kommissionen svarade att de instämmer i denna tolkning och att detta var avsikten med hänvisningen i presentationen till ”ticket format”, med koppling till motsvarande specifikation i bilagan och det tekniska dokumentet om PKI (public key infrastructure). Kommissionen tillade att om detta är vad som avsågs, så delar de uppfattningen.

NSA SE hänvisade till att kommittén röstat om rättsakten och uppnått konsensus om ordalydelsen. Man framhöll att det i bilaga G, under kapacitetshantering, anges den 4 mars 2029 som tidsfrist för kapacitetstilldelning. NSA SE ifrågasatte därför hur hänvisningen till kapacitetsförordningen och dess krav kan innebära en tidigare skyldighet i förhållande till TSD Telematik. De efterfrågade en tydlig förklaring av skillnaden mellan den rättsliga tidsfristen i bilagan och det som beskrevs som en ”mekanisk” skyldighet, och menade att det annars framstår som två lager av krav som motsäger varandra.

Kommissionen förklarade att det inte föreligger någon motsägelse. Den rättsligt bindande tidsfristen enligt TSD Telematik är december 2028 för passagerartrafikdata och december 2029 för godstrafikdata. Samma bilaga anger mars 2029 som sista datum för efterlevnad vad gäller kapacitetstilldelning, utan åtskillnad mellan gods och passagerare.

Kommissionen förklarade vidare att sektorn har utvecklat en stegvis genomförandeprocess, vilken återspeglas i kapacitetsförordningen med särskilda milstolpar. För att kunna uppfylla kravet på passagerartrafikdata från december 2028 måste kapacitet tilldelas i enlighet med TSD:n tidigare under året, eftersom kapacitet normalt fastställs i mars inför trafikstart i december. Den hänvisning som gjordes till mars 2028 avsåg denna praktiska följd av hur processerna hänger samman och inte en separat rättslig tidsfrist i TSD:n. Kommissionen underströk att den rättsliga tidsfristen enligt TSD Telematik är mars 2029.

6.8 Latest development on the European Vehicle Register+ (EVR+) and European Register of railway infrastructure (RINF) – presentation by the Agency^(P)

Dokument

- *Item 08 - RISC update EVR and RINF*



Bakgrund

Presentation från ERA om den senaste utvecklingen för det europeiska fordonsregistret (EVR) och järnvägsinfrastrukturregistret (RINF), se presentation. De vidareutvecklade versionerna benämns EVR+ och RINF+

och är en del av det bredare arbetet med digitalisering och harmonisering inom järnvägsområdet.

För RINF innebär detta att systemet migrerats till en GraphDB-miljö och att en ny RINF+-applikation utvecklas med stöd av ERA:s ontologi (version 3.1), inklusive förbättrad XML-till-RDF-transformation, utökade valideringsregler, gemensam sökfunktion och kartstöd.

En särskild datakvalitetsövning har genomförts där uppgifter i RINF jämförts med data från andra datakällor, bland annat RMMS, CSI, IRG-Rail, Eurostat och öppna datakällor för att analysera täckning, fullständighet, aktualitet och samstämmighet. Därav framgår brister i täckningsgrad.

RINF+ applikationen planeras vara i produktion under 2026, med krav på att infrastrukturförvaltare laddar upp data i den nya miljön och att vägledning publiceras. Datakvalitet och uppdateringsfrekvens framhålls som centrala frågor, och uppföljning sker bland annat genom analyser av dagar sedan senaste uppdatering per infrastrukturförvaltare.

För EVR presenteras utvecklingen av EVR+, där data ska lagras i ERA:s Knowledge Graph och där en ny applikation införs. En testmiljö planeras till hösten 2026 och produktionssättning mot slutet av året, varefter tidigare lösningar (ECVVR och decentraliserade modeller) ska avvecklas sex månader senare. Nya funktioner omfattar bland annat gemensamt organisationsregister och flerfaktorsautentisering.

Vidare redogörs i presentationen för utvecklingen av ERSAD (European Railway Stations Accessibility Database), kopplat till TSD PRM och TSD TEL. Systemet omfattar inventering av tillgänglighetsdata för stationer, med produktionssättning planerad under första kvartalet 2026 och skyldighet att tillhandahålla data senast den 13 december 2026 i enlighet med TSD Telematik.

Handlingslinje

12 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

ERA inledde med att informera om att presentationen utöver EVR+ även omfattade uppdateringar om RINF och ERSAD, se presentation.

ERA redogjorde för tidslinjen för RINF+. Vägledningen publicerades i mars 2025. Sedan september 2025 har systemet funnits tillgängligt för användartestning så att infrastrukturförvaltare kan testa uppladdning av data och identifiera eventuella problem. Produktionssättning planeras i mars, under förutsättning att säkerhetstestet genomförs framgångsrikt. ERA påminde även om att en rekommendation från byrån ska lämnas före årets slut, vilket innebär att ytterligare förändringar av RINF kan förväntas.

ERA redogjorde därefter för arbete med datakvalitet i RINF. Analysen har syftat till att bedöma fullständighet och konsistens genom jämförelser med andra källor, såsom RMMS, CSI-data, IRG-Raul, Eurostat samt öppna datakällor. Fokus har initialt legat på linjelängd, elektrifierad linjelängd och höghastighetslinjer. ERA konstaterade att det finns skillnader mellan källorna, bland annat avseende rapporteringsomfattning och referensår, men att analysen ger en bättre bild av var ytterligare uppföljning krävs.

Vid jämförelse med öppna kartdatakällor identifierades linjer som förekommer i den ena datakällan men inte i den andra. ERA framhöll att detta ger en konkret grund för dialog med infrastrukturförvaltare om fullständighet. På statistisk nivå visade jämförelsen att rapporterad linjelängd i RINF i vissa medlemsstater ligger under andra källors uppgifter, vilket indikerar behov av komplettering.

ERA redovisade även uppföljning av uppdateringsfrekvens i RINF. Vissa infrastrukturförvaltare har endast laddat upp data en gång, medan andra uppdaterar regelbundet. Arbetet med datakvalitet kommer att fortsätta under 2026 med mer automatiserade analyser på parameternivå, både på europeisk, nationell och IM-nivå.

När det gäller EVR redovisade ERA läget per den 6 februari. Den decentraliserade modellen upphörde i juni 2024 och medlemsstaterna ska nu vara fullt migrerade till EVR. ERA konstaterade att full migration ännu inte är genomförd i samtliga fall.

ERA informerade vidare om utvecklingen av EVR+ under 2026. En ny applikation utvecklas, där data lagras i en kunskapsgraf med en godkänd ontologi som grund. Kontrakt med utvecklare ska tecknas omedelbart, med målsättning att genomföra användartestning i oktober och produktionssättning före årets slut. Därefter avser ERA att avveckla de äldre lösningarna, bland annat av kostnads- och cybersäkerhetsskäl. Den nya

lösningen innebär även att organisationsuppgifter hanteras centralt i ett organisationsregister för att undvika dubbleringar och inkonsekvenser.

ERA redovisade även läget för ERSAD, inventeringen av stationstillgångar för tillgänglighetskrav. Systemet befinner sig i användartestning och produktionssättning planeras inom kort. ERA noterade att vissa medlemsstater ännu inte formellt anmält ansvariga enheter. Tidsfristen för inrapportering av data är december i år, och ERA erbjuder stöd genom workshops.

En MS framförde två synpunkter om RINF och en om EVR+. De ifrågasatte om tidsfristen mars 2026 är realistisk, med hänvisning till att format och översättningar inte upplevs som tillräckligt preciserade och att systemet tas i drift först i mars. De menade även att jämförelser av linjelängd mellan olika register kan vara problematiska eftersom registren har olika syften och omfattning. Avseende EVR+ framhölls vikten av att migration och gränssnitt mot nationella system fungerar korrekt.

En annan MS instämde i kritiken mot jämförelsernas tillförlitlighet och framhöll att öppna kartdata och RINF har olika syften. De nämnde exempel på linjer som inte rapporterats i RINF eftersom de betraktats som speciallinjer, vilket dock kommer att ändras i kommande lagstiftning.

Kommissionen påminde om att undantag från fjärde järnvägspaketet ska tolkas restriktivt och att linjer som är anslutna till huvudnätet i princip omfattas. Kommissionen underströk att konstitutionella eller organisatoriska arrangemang inte är relevanta för att undanta linjer från direktivets tillämpningsområde.

En MS framhöll att RINF är viktigt men att vissa funktioner behöver förbättras, särskilt ruttkompatibilitetskontrollen. De efterfrågade också ökad aktivitet i EVR:s användargrupp och möjlighet att bidra mer aktivt till utvecklingen av EVR+.

ERA svarade att de har förståelse för att tidsfristerna är utmanande men avvisade påståendet att vägledningen eller datadefinitionerna skulle vara otillräckliga. Vägledningen publicerades i mars 2025 och ontologin i september 2025. ERA uppmuntrade medlemsstater och infrastrukturförvaltare att ta kontakt vid oklarheter och betonade att arbetet syftar till samarbete snarare än att peka ut brister.

Avseende jämförelser med andra datakällor framhöll ERA att analysen är ett verktyg för att identifiera potentiella brister och att dialog pågår bland annat med TEN-T-teamet för att harmonisera definitioner.

När det gäller ruttkompatibilitetskontrollen bekräftade ERA att detta område kommer att prioriteras högre framöver. De har identifierat behov av att utveckla algoritmen, särskilt när det gäller faktisk ruttanvändning och skillnaden mellan fordons- och tågkompatibilitet samt operativ kompatibilitet.

Avseende EVR+ välkomnade ERA ökat engagemang i användargruppen och betonade att inspel från medlemsstaterna redan har beaktats i specifikationerna.

Kommissionen kompletterade med att mars 2026 fortsatt är den giltiga tidsfristen för RINF, eftersom genomförandeförordningen anger att skyldigheten inträder efter publicering av vägledningen, vilket skedde i mars 2025. Ontologin publicerades i september 2025. Kommissionen avvisade uppfattningen att datadefinitioner saknats.

Vidare framhöll kommissionen att jämförelserna med öppna datakällor är relevanta även ur tillsynsperspektiv, eftersom de kan indikera frågor kopplade till genomförandet av driftskompatibilitetsdirektivet och eventuella undantag från dess tillämpningsområde.

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

Dokument

- *Item 09 - ERTMS latest developments for RISC 108*
- *Item 09 - Analysis_ETCS_FRMCS_compatibility_Stkhs_clean*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om den senaste utvecklingen av ERTMS, med särskilt fokus på genomförandet av den europeiska utrullningen, kostnadsfrågor samt kompatibilitet mellan ETCS och FRMCS, se presentation.

Kommissionen redogör för uppföljningen av den europeiska genomförandeplanen (European Deployment Plan, EDP) och pågående diskussioner med medlemsstaterna om hur utrullningen av ERTMS kan accelereras för att uppfylla målen i TEN-T-förordningen. EDP hänvisas till som ett möjligt genomförandeinstrument enligt TEN-T-regelverket. Dialog förs även med leverantörsindustrin om produktionskapacitet och tillgång till ETCS-utrustning som är kompatibel med FRMCS.

Arbetet med att analysera kostnadsdrivare för ERTMS fortsätter. Under 2025 har ett särskilt arbete bedrivits kring kostnadsdrivare för ombordutrustning, och motsvarande analys för spårutrustning håller på att slutföras. Resultaten diskuteras med sektorns aktörer i syfte att identifiera och genomföra de mest relevanta rekommendationerna.

När det gäller FRMCS redovisas aktuell status för specifikationsarbetet. ERA har i januari 2026 levererat version 2.2 av de funktionella kraven ("vad?") för både spår- och ombordutrustning, och UIC förväntas leverera systemkravsspecifikationerna ("hur?") under februari 2026. ETSI har slutfört den första fasen av standardiseringsarbetet i januari 2026 och den andra fasen planeras vara klar i december 2027, inför kommande uppdateringar av TSD CCS. Samtidigt kvarstår arbete med riskreducerande åtgärder, tester inom MORANE 2 samt ytterligare studier för att säkerställa att mobilnätoperatörers verksamhet inte påverkar järnvägsspektrumet negativt.

En central fråga gäller kompatibiliteten mellan ETCS och FRMCS, särskilt hur fordon utrustade med ETCS Baseline 3 kan uppgraderas på ett kostnadseffektivt sätt. Enligt gällande TSD CCS krävs uppgradering till ETCS Baseline 4, System Version 3.0. Tidigare försök att utveckla en begränsad uppgradering till Baseline 4 SV2.1 med FRMCS har inte bedömts kommersiellt genomförbara av leverantörerna. Kommissionen och ERA har därför presenterat ett förslag till en möjlig "lean upgrade" av Baseline 3 (SV2.0/SRS 3.4.0 eller SV2.1/SRS 3.6.0), begränsad till nödvändiga anpassningar för FRMCS, minimala felrättningar och cybersäkerhetskrav.

För att en sådan begränsad uppgradering ska vara möjlig föreslås ett antal villkor, bland annat att fordonets användningsområde inte utvidgas, att endast krav som gällde vid senaste godkännandet ska tillämpas, att beprövade riskreducerande åtgärder ska behållas samt att lösningen endast ska gälla fordon som släppts ut på marknaden med Baseline 3 före ett visst

datum (föreslaget senast 2027). Tillverkarna ska dessutom redovisa kostnadsjämförelser mellan en begränsad uppgradering och full uppgradering till Baseline 4 SV3.0.

Kommissionen efterfrågar ytterligare underlag från leverantörer, järnvägsföretag, fordonsinnehavare, infrastrukturförvaltare och medlemsstater för att bedöma om en kompromisslösning är möjlig. Eventuella ändringar i nuvarande rättsläge (TSD CCS 2023/1695 och ERA:s tekniska yttrande från 2024) förutsätter tydliga svar på de öppna frågorna. Nästa steg är att slutföra bilaterala möten, samla in svar under första halvåret 2026 och därefter eventuellt diskutera en reviderad lösning i expertgruppen för fjärde järnvägspaketet.

Handlingslinje

13 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen informerade om att ERTMS-koordinators arbetsplan nu finns publicerad på kommissionens webbplats. Arbetsplanen bygger på en analys av de nationella genomförandeplaner som MS lämnat in samt en fördjupad analys av läget för ERTMS, och innehåller förslag på vägar framåt för att hantera utmaningar kopplade till snabbare införande. Som en uppföljning kan en uppdatering av en europeisk genomförandeplan bli aktuell, vilket samtidigt klargjordes vara frivilligt enligt TEN-T-förordningen.

Kommissionen betonade att den höjda ambitionsnivån innebär behov av avsevärt större produktions- och införandekapacitet hos leverantörerna. De avser att kontakta leverantörerna och signalera att kommissionen är beredd att bidra för att påskynda kapacitetsuppbyggnad, samtidigt som leverantörerna behöver redovisa hur de själva tänker bidra till ett snabbare införande av ERTMS. När det gäller kostnader uppgav de att en rapport om kostnadsdrivare för markutrustning ska slutföras, medan rapporten för ombordutrustning redan finns tillgänglig, och att diskussioner om hur rekommendationerna från rapporterna bör genomföras kommer att fortsätta.

För FRMCS beskrev kommissionen att det formellt fortfarande endast finns ett tekniskt yttrande från ERA från maj föregående år, men att UIC och ERA arbetar med version 2.2 av specifikationerna för att möjliggöra tester

inom Morane 2. De gemensamma testerna, finansierade av Europe's Rail Joint Undertaking, förbereds och kommer att pågå under innevarande och nästkommande år. Målsättningen är att resultaten ska kunna integreras i september 2027 i den slutliga versionen av specifikationerna, som UIC då ska lämna till ERA för validering inom den utökade ERA-kärngruppen. Parallellt kommer den utökade ERA-kärngruppen att arbeta med en mellanversion som kan valideras för att ge MS som vill experimentera och göra en tidig införandeinsats en grund att utgå ifrån.

Kommissionen påminde om att artikel 10 i TSD CCS uppmanar MS att informera kommissionen och ERA om resultaten av tester av FRMCS-lösningar, eftersom sådana resultat kan bidra till att förbättra slutversionen av specifikationerna utöver Morane 2-testerna. De nämnde även att ETSI har levererat kompletterande FRMCS-specifikationer och att ETSI ska leverera en slutversion i december 2027, vilket bedömdes ske före en slutlig version av CCS-specifikationer som valideras av UIC och ERA.

Kommissionen bedömer att arbetet med FRMCS-specifikationer i stort sett är under kontroll, men att risker kvarstår vad gäller att specifikationerna finns tillgängliga i tid. Dessa risker följs och övervakas tillsammans med berörda aktörer, i syfte att de ska kunna mildras och att tidplanen ska hållas i linje med den systempelarrapport som hänvisats i presentationen.

Kommissionen gick därefter över till den fråga som flera MS lyft: kompatibilitet med FRMCS och befintliga fordon. De konstaterade att nuvarande rättsläge enligt TSD CCS innebär att enda vägen är uppgradering till ETCS Baseline 4 system version 3.0. Ett alternativt upplägg hade analyserats av ERA, men ERA:s tekniska yttrande i slutet av 2024 bedömde att den föreslagna lösningen inte var acceptabel. Vidare hade ett arbete drivits av aktörer inom CTO-rådet och järnvägsföretag för att föreslå en lägre systemversion i Baseline 4 med FRMCS som en billigare gemensam nämnare. Leverantörerna uppgav dock att marknaden bedöms bli för liten på grund av en fragmenterad produktbas, där den befintliga flottan är uppdelad på många nischade ETCS-produktversioner. Enligt leverantörerna skulle en övergång till Baseline 4 system version 2.1 kunna bli mer kostsam än en full uppgradering till system version 3.0, eftersom administrativt arbete skulle slås ut på för få fordon. De uppgav att den lägre systemversionen skulle begränsa antalet möjliga fordon till omkring 1 000, vilket enligt dem inte är företagsekonomiskt försvarbart.

Kommissionen uppgav att de i januari delat ett förslag som utgår från leverantörernas inspel och ERA:s analys, för att undersöka om en ”lean upgrade” kan definieras, inklusive villkor, för att möjliggöra en mer kostnadseffektiv uppgradering. Med ”lean” avsågs att endast ett absolut minimum av ändringar görs för att skapa kompatibilitet med FRMCS, inklusive nödvändiga korrigeringar, samtidigt som cybersäkerhet måste säkerställas. Kommissionen underströk att det krävs återkoppling och data från berörda aktörer för att det ska finnas utrymme att förändra nuläget, och att utan sådan information finns inget handlingsutrymme för att ändra inriktning.

Kommissionen redogjorde för fem grundvillkor för en sådan ”lean upgrade”. De tre första villkoren handlade om att fordonet i praktiken ska förbli i samma driftstatus, med samma eller mindre användningsområde, och att inga ytterligare krav införs utöver sådana som rör säkerhet och cybersäkerhet. Vidare angavs att eventuella befintliga markbaserade riskreducerande åtgärder ska bibehållas, och att om nya fel upptäcks bör infrastrukturförvaltare överväga att införa riskreducerande åtgärder på marknivå. Kommissionen nämnde också att en tidsgräns föreslås för vilka fordon som kan vara berättigade, som ett skydd för att inte skapa incitament för leverantörer att fortsätta leverera Baseline 3-fordon som blir svåra att uppgradera efter ett visst datum.

Kommissionen framhöll att tillverkare, på begäran av järnvägsföretag, ska kunna lämna jämförande offerter där pris för ”lean upgrade” kompletteras med pris för full uppgradering till systemversion 3.0, så att järnvägsföretagen kan fatta ett informerat beslut. De betonade att detta inte innebär att kommersiellt konfidentiell information lämnas till kommissionen, utan att det gäller rätten för järnvägsföretaget att få båda alternativen från leverantören.

Kommissionen redovisade vilka frågor de ställt till olika aktörer. Till leverantörerna har de efterfrågat uppgifter om omfattningen av ombordprodukter i Baseline 3 som realistiskt kan uppgraderas och hur snabbt leverantörerna kan sluta leverera Baseline 3-produkter som är svåra att uppgradera. Eftersom leverantörerna haft svårt att dela prisuppgifter har kommissionen istället bett järnvägsföretag och leasingbolag att efterfråga prisdifferensen mellan ”lean” och full uppgradering och återrapporera i procenttermer, utan att röja konfidentiella uppgifter.

Till infrastrukturförvaltare och MS beskrev kommissionen att de ser en svår avvägning. Vissa infrastrukturförvaltare vill införa FRMCS snabbt och samtidigt introducera nya funktionaliteter i ETCS Baseline 4. Kommissionen menade att en "lean upgrade" kan bidra till snabbare FRMCS-utrullning, men att det kräver att MS och infrastrukturförvaltare kan prioritera och eventuellt skjuta på införandet av vissa systemversion 3.0-funktionaliteter, för att ge äldre fordon möjlighet att göra en "lean upgrade" och därigenom stödja snabb utrullning av FRMCS. De beskrev även möjligheten att på vissa linjer använda mer moderna fordon och där introducera avancerade funktioner, medan äldre uppgraderade fordon används på andra delar av nätet där en "lean upgrade"-vänlig miljö bibehålls.

Kommissionen framhöll vidare att infrastrukturförvaltare behöver reflektera över synkronisering mellan införande av ETCS och FRMCS: när avancerade ETCS-funktioner behövs respektive när FRMCS-funktioner behövs. De nämnde också att en möjlig åtgärd är att förlänga tillgängligheten för GSM-R för att ge järnvägsföretag mer tid innan de behöver införa mer avancerade ETCS-versioner, vilket skulle kunna ge leverantörerna tid att bygga erfarenhet och över tid erbjuda lägre kostnader.

Avslutningsvis beskrev kommissionen nästa steg. De avser att slutföra bilaterala möten med berörda aktörer, samla in svar och återkoppling under första halvan av mars och därefter omarbeta underlaget. Därefter ska de bedöma om fler bilaterala möten behövs eller om frågan är mogen för diskussion i expertgruppen för fjärde järnvägspaketet för att söka bred samsyn. Om en lösning nås ska ERA arbeta vidare med "change requests". Om ingen lösning kan nås uppgav kommissionen att de kommer att konstatera detta öppet.

En MS tackade för presentationen och framhöll att frågorna kring utrullning av FRMCS och avveckling av GSM-R är mycket viktiga och kräver stöd från kommissionen. De informerade om att Österrike, Belgien, Danmark, Luxemburg och Nederländerna gemensamt undertecknat ett brev till generaldirektören för DG MOVE med begäran om kommissionens stöd för förlängning av GSM-R:s livslängd och en framgångsrik utrullning av FRMCS. Brevet hade delats via RISC:s e-postlista. De tackade kommissionen för att ha organiserat möten med dem och sektorn och såg fram emot fortsatt dialog om hur problem kan mildras, inklusive möjligheter att koppla FRMCS till Baseline 3. De hänvisade till bild 11 och de angivna

villkoren och uppgav att den nämnda tidsfristen i punkt 4 inte fungerar för dem, eftersom prototyper fortfarande utvecklas och serieleveranser inte kommer att vara slutförda före utgången av 2027. De efterfrågade en omformulering av villkoret som tar hänsyn till dessa faktorer. De frågade även om ERA kommer att ta fram ett nytt tekniskt yttrande om en ”lean” ETCS/FRMCS-version, på samma sätt som ERA tidigare gjort för formella förslag.

En MS tackade för presentationen och uttryckte stöd för arbetet med förenklad kompatibilitet mellan ETCS och FRMCS. De bad kommissionen överväga att även inkludera Baseline 4 system version 2.1. De hänvisade till att en studie 2025 pekade på bristande marknadsintresse, men menade att den nya Subset-153 med ”reduced envelopes” kan möjliggöra drift även med systemversion 2.1. En sådan analys borde inte innebära betydande merarbete för ERA. De delade även tidigare åsikt om att 2027 är en för snäv tidsfrist och ifrågasatte varför villkoren begränsar möjligheten att utöka användningsområdet om fordonet i övrigt är fullt kompatibelt.

En annan MS instämde i tidigare talares inlägg och tackade kommissionen för att ha tagit brevet till DG MOVE på allvar. De framhöll behovet av att kommissionen tar en mer koordinerande roll för FRMCS-utrullningen på medlemsstaternas vägnar och efterfrågade en tydligare beskrivning av hur kommissionen ser på sin roll, vilka verktyg och åtgärder som kan användas för att hantera den förväntade kapacitetsbristen och den mycket korta genomförandeperioden i förhållande till industrins beredskap. De pekade på att ett stort antal fordon, inklusive på regionala och lokala linjer, påverkas av GSM-R:s utfasning och att test- och införandebehovet riskerar att bli så omfattande att hela systemet kan påverkas negativt. De betonade att tidsfaktorn är kritisk.

De menade även att medlemsstater som varit tidiga med att investera i och införa ERTMS nu riskerar att drabbas av betydande ytterligare kostnader för uppgradering från Baseline 3 till Baseline 4. De framhöll att detta kan uppfattas som att tidiga införare bestraffas snarare än belönas och att detta inte är en hållbar princip för framtida initiativ.

En annan MS uttryckte stöd för initiativet om att förlänga livslängden för GSM-R och framhöll att situationen riskerar att bli mycket problematisk, särskilt mot bakgrund av en svag utveckling på godsjärnvägsmarknaden i

Centraleuropa, men även i övriga Europa. De pekade på att operatörer upplever de höga kostnaderna för ERTMS, särskilt ETCS, som en av orsakerna till svårigheterna. De betonade behovet av kostnadseffektiva lösningar och av att öka konkurrensen på marknaden, både för ombord- och markutrustning. Utan detta riskerar genomförandet att bli ekonomiskt ohållbart och de utlovade driftskompatibilitetsvinsterna att utebli. De framhöll även att förenkling av godkännandeförfaranden ännu inte motsvarar förväntningarna och att järnvägen verkar på en konkurrensutsatt marknad, särskilt gentemot vägtransporter. De underströk behovet av försiktighet i kostnadsfrågan.

En MS instämde i de synpunkter som framförts och bekräftade att de också undertecknat brevet till kommissionen. De redogjorde för att de haft samråd med den nationella sektorn kring det föreslagna ”lean upgrade”-upplägget, men att återkopplingen i ett första skede främst bestod av behov av ytterligare klargöranden. Sektorn upplevde svårigheter att förstå förslagets natur, särskilt vad gäller konsekvens och kompatibilitet, vilket i sin tur försvårade bedömningen av kostnadseffekterna. De betonade att, som tidig införare av ERTMS, redan gjort betydande investeringar och att det är viktigt att pionjärer inte missgynnas av den fortsatta utvecklingen. De efterfrågade en tydligare plan för hur kommissionen avser att säkerställa att samrådet når ut till relevanta aktörer, inklusive leasingbolag, järnvägsföretag och industri, samt hur återkopplingen ska samlas in inom den angivna tidsramen, som uppfattas som mycket snäv.

En MS uppgav att deras sektor inte är positiv till den föreslagna inriktningen och instämde i synpunkter om att kompatibilitet med Baseline 4 bör eftersträvas.

En MS delade de framförda tveksamheterna och framhöll att det saknas tillräcklig teknisk och ekonomisk information om den föreslagna lösningen. De efterfrågade uppgifter om den faktiska kostnadsfördelen jämfört med full Baseline 4-uppgradering samt klarhet om hur länge en ”lean upgrade” skulle gälla och hur övergången till en framtida lösning ska hanteras. De lyfte frågor om kompatibilitet med nya system, retroaktiv kompatibilitetsbedömning, hantering av nya fel, ansvarsfördelning mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag samt risken att länder med snabb ERTMS-utrollning missgynnas. De ansåg att underlaget i nuläget är otillräckligt för att kunna stödja förslaget.

En MS framhöll att det i vissa fall inte är ekonomiskt rimligt att installera ETCS-utrustning på äldre fordon och efterlyste lösningar som tar hänsyn till sådana särskilda kategorier av fordon.

En annan MS instämde i tidigare inlägg och framhöll svårigheten att motivera ytterligare kostnader för skattebetalarna som tidig införandeaktör. De pekade på att Österrike nyligen har implementerat eller håller på att implementera Baseline 3.6 och att ytterligare investeringar nu skulle kräva nya offentliga medel i en situation där landet befinner sig i ett ansträngt ekonomiskt läge, vilket även diskuterats på EU-nivå. De uppgav att det skulle vara svårt att försvara ytterligare satsningar med hänvisning till att nuvarande GSM-R-lösning anses föråldrad. De uttryckte även förvåning över att medlemsstaterna förväntas hitta nationella lösningar för GSM-R:s slut på livslängden, samtidigt som utvecklingen i övrigt går mot mer harmoniserade och gemensamma lösningar. De framhöll att järnvägssektorn är en relativt liten kund för telekomföretag och att nationella lösningar riskerar att fragmentera marknaden ytterligare. Samtidigt betonade de sitt stöd för FRMCS och dess utrullning, men varnade för nya utmaningar, exempelvis problem med uppkoppling i tätorter där kommersiell användning av nätet är hög. De uttryckte tveksamhet till att införa en ofärdig produkt enbart för att hålla tidsplanen.

Kommissionen klargjorde att tidsfristen 2027 i villkor 4 är föremål för diskussion, men betonade att ett alltför långt uppskjutande riskerar att leverantörer fortsätter att leverera äldre Baseline 3-versioner som senare blir svåra och kostsamma att uppgradera. En ambitiös tidsram ansågs nödvändig för att undvika att nya icke-uppgraderingsbara versioner installeras. Kommissionen uppmanade järnvägsföretag att analysera pågående kontrakt och, där det är möjligt, verka för att redan nu beställa versioner som är enklare att uppgradera till FRMCS.

När det gäller Baseline 4 systemversion 2.1 uppgav kommissionen att alternativet kommer att analyseras tillsammans med ERA för att bedöma om det kan rymmas inom ramen för en ”lean upgrade”, förutsatt att de uppställda villkoren uppfylls.

Avseende begränsningen av användningsområdet förklarade kommissionen att en utvidgning av område för användning sannolikt skulle kräva ytterligare anpassningar till kvarvarande Class B-system, vilket riskerar att öka

komplexitet och kostnader och därmed motverka syftet med en förenklad och billigare uppgradering.

När det gäller tidiga införare av ERTMS medgav kommissionen att övergången från Baseline 2 till Baseline 3 redan medfört kostnader för vissa medlemsstater. De hänvisade till pågående arbete inom ERA om förenkling av godkännande- och certifieringsprocesser samt arbete med kostnadsdrivaranalyser, inklusive rapporter om mark- och ombordkostnader. Resultat från detta arbete förväntas delas bredare med intressenter under året.

Kommissionen betonade att det presenterade dokumentet inte utgör en färdig lösning utan ett konceptuellt underlag som kräver kompletterande data från berörda aktörer. De redogjorde för omfattande kontakter med infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, leasingbolag, branschorganisationer och leverantörer i syfte att samla in så detaljerad information som möjligt, samtidigt som de noterade att leverantörernas vilja att dela information är begränsad. Kommissionen uppmanade medlemsstaterna att inkomma med konkreta frågor och synpunkter som kan bidra till att förbättra nästa version av dokumentet.

Avslutningsvis noterade kommissionen att frågan om äldre fordon bör skiljas från historiska fordon, vilka redan faller utanför driftskompatibilitetsdirektivets tillämpningsområde.

6.10 Summary of TSI non-application requests in 2025 – presentation by the Commission^(P)

Dokument

- *Item 10 - Non-application of TSIs - overview RISC108*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om undantagsansökningar från TSD under 2025. Antalet ärenden har ökat och uppgick under 2025 till 48 ärenden, se presentation.

Undantag regleras i artikel 7 i driftskompatibilitetsdirektivet (EU) 2016/797 och kan beviljas under särskilda förutsättningar, exempelvis för långt

framskridna projekt eller där uppfyllande av TSD-kraven hotar projektens ekonomiska bärkraft. Kommissionen betonar i presentationen att nationella regler som ska tillämpas i stället för TSD måste vara korrekt anmälda innan genomförandebeslut kan antas.

Presentationerna belyser även förfarandet för ansökningar, inklusive skriftligt beslutsförfarande och användning av standardiserade mallar, samt ger en samlad bild av utvecklingen av undantagsärenden inom unionen.

Handlingslinje

14 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen presenterade den årliga översikten över ärenden om undantag från TSD under 2025.

Kommissionen konstaterade att antalet ärenden fortsatt har ökat. Under 2025 uppgick antalet till 48, och under innevarande år har ytterligare flera ärenden redan inkommit.

Två återkommande frågor har blivit särskilt tydliga under året. Artikel 4.2 i driftskompatibilitetsdirektivet – för fasta anläggningar gäller att det är den TSD och de nationella regler som är i kraft vid tidpunkten för ansökan om godkännande för ibruktagande som ska tillämpas. Om ansökan inkommit före ikraftträdandet av en ny TSD-version ska den tidigare versionen tillämpas. Effekten varierar beroende på hur medlemsstaterna har införlivat direktivet. I vissa medlemsstater lämnas ansökan in tidigt i processen, vilket kan minska behovet av undantag. I andra lämnas ansökan sent, vilket leder till fler ansökningar om undantag. Kommissionen granskar därför numera denna aspekt systematiskt vid infrastrukturella ärenden.

Artikel 14.1 c i direktivet (nationella regler) – om en medlemsstat i samband med en ansökan om undantag enligt artikel 7 åberopar en nationell regel som alternativ till TSD, måste denna regel vara anmäld och utvärderad av ERA. Kommissionen kan inte anta ett genomförandebeslut om detta inte är uppfyllt, eftersom det krävs rättslig konsekvens i regelverket. Flera ärenden under året har berört denna fråga.

Kommissionen informerade vidare om att ärenden enligt artikel 7.1c av effektivitetsskäl numera hanteras genom skriftligt förfarande och inte längre presenteras individuellt i RISC.

Det noterades också att TSD CCS fortsatt står för den största andelen ärenden om undantag, även om antalet ärenden rörande TSD INF har ökat.

Kommissionen påminde om tillgängligt stöd för medlemsstaterna, inklusive genomförandeförordningen och de vägledande formulären (A och B), samt uppmanade till koncisa ansökningar (max 10 sidor) för att underlätta handläggningen.

Ordföranden konstaterade att inga frågor ställdes och uppmanade medlemsstaterna att använda mallarna och hålla ansökningarna kortfattade.

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

Dokument

- *Item 11 - NB-Rail update for RISC108_final*



Bakgrund

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

Handlingslinje

- 15 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

NB-Rail redogjorde inledningsvis för att det fortsatt finns en plats tillgänglig i NB-Rails samordningsgrupp för en RISC-observatör, i likhet med ordningen före pandemin. Syftet är att möjliggöra deltagande vid NB-Rails plenarmöten, stödja samordningen samt ge möjlighet till insyn i verksamheten och vid behov uppmärksamma om NB-Rail skulle gå utanför sitt mandat.

När det gäller deltagande noterades att mötet i juni 2025 uppnådde över 80% närvaro, vilket var första gången denna nivå uppnåddes. Vid det senaste mötet i november låg deltagandet åter på omkring 60%, vilket motsvarar

genomsnittet. Nästa möte hålls på distans i mars, medan nästa fysiska möte planeras till juni nästa år. Det fysiska mötet i november genomfördes på grund av en strejk i Belgien som medförde ändrade planer i juni.

Avseende pågående frågor redogjordes för arbetet med att anpassa bedömningsplaner för provning, med syfte att tydliggöra ansvarsfördelningen mellan prov som utförs under det anmälda organets kontroll ("evaluation tests") och prov som utförs under tillverkarens kontroll ("evidence tests"). Arbetet har stärkts genom tillsättning av olika undergruppsledare som täcker tekniska områden inom EG-kontrollprocessen. Ett samordningsmöte med ERA hölls i början av februari och ett slutligt utkast har tagits fram för omröstning vid nästa möte.

En kvarstående fråga rör laboratoriers oberoende. Frågan har väckts av ackrediteringsorgan i Nederländerna och Spanien. I Nederländerna har ackrediteringsorganet skrivit till kommissionen för klargörande. I Spanien har ackrediteringsorganet begärt ytterligare verifiering från det anmälda organet, även när laboratoriet är ackrediterat, för att säkerställa oberoende enligt direktivets krav. NB-Rail har efterfrågat klargörande från ERA i egenskap av systemägare för att undvika marknadsstörningar till följd av olika tillämpning i medlemsstaterna.

Vidare redogjordes för frågan om kombination av moduler, särskilt SB och SD, som aktualiserats genom vissa revisioner. En fråga om klargörande (Q&C) ställdes 2025 och besvarades av ERA. ERA klargjorde att modulen för bedömning av produktionskvalitetssystem kan inledas innan produktens konstruktion är helt avslutad. Frågan betraktas därmed som avslutad.

NB-Rail presenterade därefter en översikt över uppdaterade RFU-dokument för rullande materiel samt CCS. Ett nytt RFU-dokument har tagits fram, trots tidigare ambition att minska antalet. Detta nya RFU-CCS-505 härrör från harmoniseringsarbete inom ramen för ERTMS-gruppen under ERA-förordningen. NB-Rail önskar diskutera med ERA under vilken form sådana resultat bör publiceras, eftersom ERA enligt förordningen även kan anta egna utdata som inte nödvändigtvis behöver behandlas som RFU och därmed inte kräver omröstning i NB-Rails plenum.

En MS tog upp frågan om laboratoriers oberoende och framhöll att det spanska ackrediteringsorganet kräver ytterligare bevisning från det anmälda organet jämfört med vad som krävs i andra medlemsstater. De efterfrågade

ett snabbt klagörande för att både undvika konkurrensnackdelar och säkerställa harmoniserade förfaranden.

En annan MS instämde i behovet av klagörande kring laboratoriers oberoende och betonade vikten av att tillverkares laboratorier inte utesluts, eftersom dessa behövs för certifieringsprocessen.

NB-Rail förklarade att utgångspunkten vid framtagandet av systemet var att ackreditering enligt ISO/IEC 17025 eller 17017 skulle anses tillräcklig, särskilt eftersom laboratoriernas provningsresultat inom järnvägssektorn inte direkt leder till certifikat, utan ingår som underlag i det anmälda organets oberoende bedömning och beslut om utfärdande av EG-kontrollintyg. Detta skiljer sig från andra sektorer där laboratoriers resultat kan ligga direkt till grund för certifiering utan ytterligare granskning.

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

Dokument

- *Item 12 - National Rules cleaning-up*



Bakgrund

Sedvanlig statusuppdatering från kommissionen kring upprepning av nationella regler.

Handlingslinje

- 16 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen redogjorde för status i arbetet med översyn och avveckling av nationella regler. Inledningsvis betonades behovet av att slutföra den första större vågen av regelstädning. De flesta medlemsstater har genomfört sina åtgärder eller befinner sig i slutfasen, inklusive migrering till SRD. Särskilt uppmanades PL och RO att snarast återkomma till ERA för att möjliggöra ett avslut av processen, som fortsatt binder betydande resurser hos byrån.

När det gäller tekniska yttranden från 2022 kvarstår två ärenden. Det ena rör AT, diskussioner pågår inom ERA:s arbetsgrupp och bedöms närma sig en konstruktiv lösning. Det andra gäller DK och avser nationella regler om krav på ”pocket wagons” för semitrailers. Kommissionen bad DK att lämna en uppdatering om upphävandet av den aktuella regeln.

För tekniska yttranden från 2023 noterades att ärendet med NL fortfarande är öppet och kopplat till en ändring av TSD OPE. När det gäller PT har tre av fyra regler kunnat lösas genom dialog och kommer att upphävas, medan oenighet kvarstår kring en regel. Om ingen alternativ lösning nås avser kommissionen att gå vidare med en genomförandeakt. För DK har en handlingsplan mottagits och dialogen fortsätter i positiv riktning. Två tekniska yttranden riktade till AT under 2025 är föremål för fortsatt dialog, där ansträngningar görs för att hitta lösningar. Kommissionen underströk att ambitionen är att minimera antalet kvarstående oenigheter som annars kan leda till genomförandeakter. EE har inkommit med återkoppling på sitt tekniska yttrande och uppföljning kommer att ske.

Under 2026 har ett tekniskt yttrande mottagits från ERA avseende ett antal utkast till nationella regler från FR som bedömts negativt. Eftersom det rör sig om utkast planeras i nuläget inga åtgärder från kommissionens sida, såvida reglerna inte antas trots ERA:s bedömning.

Kommissionen uppmanade medlemsstaterna att fortsätta arbetet med att rensa nationella regler, särskilt inom fordonsgodkännande och fasta installationer, för att uppnå en harmoniserad och begränsad uppsättning nationella regler.

DK redogjorde därefter för läget beträffande den nationella regeln om drift av ”pocket wagons” med semitrailers. Den danska säkerhetsmyndigheten förbereder en ny föreskrift som ska upphäva den nuvarande förordningen (nr 1361 av den 28 september 2022). Den nya föreskriften förväntas träda i kraft den 1 juli 2026, och den nationella regeln kommer att upphävas fullt ut den 3 maj 2027. Fram till detta datum kommer järnvägsföretag fortsatt behöva ansöka om tillstånd för drift av fickvagnar med semitrailers på det danska nätet. Kravet på minsta bruttovikt om 14 ton kommer dock inte att tillämpas om tillstånd beviljas och kraven i TSD WAG uppfylls. Om järnvägsföretag före den 4 maj 2027 deklarerar att TSD-kraven är uppfyllda,

inklusive kravet på 85 kN låskraft och korrekt märkning, kommer inget nationellt tillstånd att krävas och 14-tonsgränsen kommer inte att tillämpas.

6.13 Cooperation with international organisations:

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

Dokument

- *Item 13.1 - OTIF latest developments*



Bakgrund

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

Handlingslinje

- 17 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

OTIF informerade om att uppdaterade enhetliga tekniska föreskrifter (UTP), anpassade till EU:s TSD:er, trädde i kraft den 1 januari i år. Särskilt noterades UTP LOC&PAS, som nu inkluderar bestämmelser om utbytbara personvagnar samt funktioner för urspårningsdetektion och -förebyggande, liksom uppdaterade tillämpningsregler. Samtliga dokument är tillgängliga via länkar som anges i presentationen.

Den 9 juni hålls den 18:e sessionen i kommittén för tekniska experter (CTE), följt av arbetsgruppen WG Tech den 10–11 juni. Förslag till bindande bestämmelser har delvis redan publicerats, bland annat revidering av UTP WAG för anpassning till TSD, inklusive överföring av vissa RID-relaterade fordonskrav till UTP, bestämmelser om låsanordningar för säkring av semitrailers samt gnistfångare. En mindre revidering av UTP LOC&PAS föreslås också, bland annat för att inkludera personalvagnar och säkerställa fortsatt anpassning till den senaste versionen av TSD.

En andra dokumentomgång planeras den 13 april och kommer att omfatta förslag till revidering av vägledning för vissa UTP:er, en uppdaterad handbok för tillämpning av APTU- och ATMF-reglerna (redan publicerad på begäran av kommissionen) samt ett nytt förklarande dokument om ECM-

certifiering, framtaget efter frågor från Turkiet om tillämpningen av ECM-förordningen.

Vidare nämndes ett antal mer framåtblickande ämnen som inte direkt leder till bindande förslag i denna cykel. Det gäller bland annat telematik, där nuvarande UTP är anpassad till TSI TAF men där utvecklingen av TSD Telematik kräver överväganden om framtida anpassning. Ett annat område är uppföljning av hur ATMF-reglerna tillämpas i praktiken i icke-EU-medlemsstater. OTIF avser också att analysera hur tekniska OTIF-regler kan tillämpas även i inrikestrafik, för att undvika parallella regelverk.

En översikt över kommande möten presenterades och det noterades att alla EU-medlemsstater även är OTIF-medlemmar och välkomnas att delta, antingen fysiskt eller på distans.

6.14 A.O.B.

Dokument

- *Inget dokument tillgängligt*

Bakgrund

Det finns inga föranmälda övriga frågor.

Handlingslinje

18 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Utifrån önskemål presenterade ERA en förhandsvisning av det verktyg som ska användas för den årliga rapporteringen i juni om genomförandet av kommissionens begäran ("EC request") för revidering av TSD.

Rapporteringen ska ske årligen i juni och verktyget är avsett att ge en samlad och strukturerad överblick över framstegen.

En dashboard visades där samtliga ämnen i begäran listas i alfabetisk ordning. För varje ämne visas en förenklad Gantt-liknande översikt med planerad start, planerat avslut och uppskattad genomförandegrad. Dashboarden är kopplad till en intern applikation där varje ämne bryts ned i konkreta åtgärder, med angivande av beroenden, planerade leveranser,

berörda TSD:er och register, involverade arbetsgrupper, relaterade ändringsförslag samt externa indata, exempelvis från systempelaren, STIP-punkter eller standardiseringsarbete.

Verktyget är utformat för att vara flexibelt och kunna uppdateras när nya uppdrag tillkommer, exempelvis frågor om höghastighetsplaner eller gemensamt godkännande av höghastighetståg. Syftet är att samla all uppföljning i ett gemensamt system i stället för i separata dokument.

ERA redogjorde för hur filtrering kan göras per leveransår, exempelvis för de delar som ska levereras i december 2026. Det framgick att vissa områden, såsom klimatresiliensstudien, redan är färdigställda, medan andra – exempelvis FRMCS, tågdetekteringssystem och vissa cybersäkerhetsfrågor – förväntas bli försenade jämfört med ursprunglig plan. För cybersäkerhet noterades att frågan är tvärgående och att leveranser för vissa TSD:er kan ske 2026, medan andra, såsom TSD CCS, samordnas med FRMCS och därför levereras senare.

Det konstaterades också att vissa ämnen kan levereras tidigare än planerat, exempelvis frågor om spårviddsväxlare och branddetektion samt vissa delar inom ”optimerad reglering” och överföring av nationella regler till TSD-nivå.

ERA påminde om att det är cirka tio månader kvar till rekommendationen i slutet av året. Vid nästa RISC-möte i juni kommer en mer detaljerad genomgång att ges. Därefter planeras en samrådsperiod om cirka tre månader med användare och berörda parter, sannolikt efter sommaren.

På fråga från en MS klargjordes att verktyget inte kommer att vara ett liveverktyg med extern åtkomst. Det kommer i stället att uppdateras inför varje RISC-möte, cirka tre gånger per år.

Ordföranden tackade för presentationen och konstaterade att frågan kommer att behandlas mer ingående i juni.

6.15 Next RISC meeting: 24-25 June 2026 (subject to meeting room availability)

Bakgrund

Information om nästa kommittémöte.

Handlingslinje

19 **SE kan** notera informationen.

Vad hände

Nästa RISC-möte planeras till den 24–25 juni, med förbehåll för tillgång till möteslokal. Bekräftelse kommer att skickas så snart lokalfrågan är löst.

6.16 Items for information only

Dokument

- *Item for info - DV03EN26 - Implementation of TSIs - list of non-applications*
- *Item for info - ERA resources for authority tasks*



Microsoft Word
Document



Microsoft
PowerPoint Presenta

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

Inga beslutspunkter på detta möte. Det kommande mandatet till ERA om gemensamma säkerhetsmetoder bedöms inte leda till förändringar som strider mot grundlagarna.

8.2 Gällande svenska regler i övrigt

Inga beslutspunkter på detta möte. Det kommande mandatet till ERA om gemensamma säkerhetsmetoder bedöms inte leda till förändringar som påverkar svenska regler i övrigt.

8.3 Budgetära konsekvenser

Inga beslutspunkter på detta möte. Det kommande mandatet till ERA om gemensamma säkerhetsmetoder bedöms inte leda till förändringar som påverkar statens budget.

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).

Eventuella bilagor

