

Datum
2022-02-01

Dnr/Beteckning
TSJ 2021-5560

Handläggare
Sten-Olov Södergård
Juridik
Juridik spårtrafik

Commission Expert Group on the technical pillar of the 4th railway package, 20th meeting

Tid/Plats: 27 januari 09:30-1300, 14:00-16:30

Webex-möte (distansmöte)

Svenska representanter: Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen
Robert Hellström, Transportstyrelsen

I detta dokument återfinns agendan, bakgrundsupplysningar, Transportstyrelsens inriktning inför mötet samt mötesanteckningar.

Handlingslinjen kommunicerad med spårtrafiks ledningsgrupp 2022-01-21.

Agenda för mötet

1 Opening of the meeting and adoption of the agenda

Dokument

- 20 Exp Gr - Draft Agenda - 27 January 2022



Handlingslinje

1. **TS kan** acceptera agendan.

Vad hände

Ordförande hälsade alla välkomna. Mycket förberedande arbeten är på gång både vad gäller revidering av TSDer som den nu aktuella CSM ASLP och vi kan nog se fram mot fler expertgruppsmöten p.g.a. av det.

M.a.a. ämnenas karaktär, särskilt TSD Drift har kommissionen bjudit in även andra än MS och experter, t.ex. ERAs specialister. Därför kommer det

att finnas begränsat utrymme för kommentarer om alla ska få tillfälle att yttra sig.

Under punkten övrigt, AOB – anmälde kommissionen en uppdatering om arbete gällande lokförardirektivet, dels anmälde CER att de vill framföra en presentation avseende ett uppslag till hur man kan optimera genomförandet av TSDer, boosting TSI implementation, samt slutligen bad UNIFE kommissionen om en uppdatering avseende genomförandeakten om klassificering av nationella regler.

Agendan godtogs i övrigt utan ändringar.

2 OPE TSI:

- Implementation of Art. 23 IOP**
- D1 Route compatibility and IT tool**
- D2 Route Book**

Dokument

- *Item 02 - OPE TSI_v6*
- *Item 02 - EC Expert Group ERA IT tool*



Bakgrund

Presentation från kommissionen om TSD drift och trafikledning (TSD OPE)¹, bl.a. om datum för tillämpning, tillämpningsområde, översikt av innehållet, förutsättningar för att ha nationella regler etc. Det är inte helt uppenbart vilket som är syftet med agendapunkten, även om presentationen avslutas med en fråga till verksamhetsutövare hur de implementerar innehållet i *Tillägg D1* och *Tillägg D2* i sitt säkerhetsstyrningssystem.

Tillägg D1 innehåller parametrar gällande fordonets och tågets kompatibilitet med den rutt som avses att trafikeras. *Tillägg D2* innehåller

¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU

de uppgifter som infrastrukturförvaltaren måste tillhandahålla till järnvägsföretaget för linjeboken.

ERA arbetar sedan en tid tillbaka med ett IT-verktyg (<https://data-interop.era.europa.eu/>) för att automatisera kontrollen mot järnvägsinfrastrukturregistret (RINF), men det är ännu inte helt färdigt. Kraven på ruttkompatibilitetskontroll i TSD OPE gäller dock fullt ut för operatörerna, möjligen är det detta kommissionen vill belysa.

Gällande ändringar i TSD OPE så arbetar arbetsgruppen för harmonisering av driftsregler för ERMTS/ETCS ("Operational harmonization working group", OH) främst med *Tillägg A*, men arbetet leder även till följd effekter för övriga tillägg. Bl.a. diskuteras ytterligare parametrar i *Tillägg D1* samt ett nytt *Tillägg D3* med ytterligare information om den befintliga ERTMS-infrastrukturen som infrastrukturförvaltaren ska göra tillgänglig för järnvägsföretagen.

Artikel 6 i RINF-förordningen² anger också att byrån senast den 16 januari 2022, med beaktande av resultaten från en kostnads-nyttoanalys, ska uppdatera RINF-applikationen för att möjliggöra insamling och införande av den information som krävs för den linjebok som avses i *Tillägg D2*.

Handlingslinje

2. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

Implementation and further development

Utgångspunkten är att rensa bort nationella regler och få till ett harmoniserat regelverk, vilket befördrar en fungerande europeisk järnväg. I den nära framtiden ska man skapa en digitaliserad järnväg. Detta förutsätter att hinder i form av nationella regler, NR, som blockerar funktionaliteten och effektiviteten tas bort.

² Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/777 av den 16 maj 2019 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur och om upphävande av genomförandebeslut 2014/880/EU

Kommissionen går sedan igenom presentationen varvid man pekar på att TSD:n nu är fullt tillämplig. Syftet går igenom, och man hänvisar till direktivets annex II 2.5. TSD:ns syftesuppräknig går igenom punkt för punkt, t ex de väsentliga kraven. Särskilt pekas på 2.2 i annexet där det anges att TSD:n riktar sig på gränssnittet mellan järnvägsföretag, JF, och infrastrukturförvaltare, IF. Gällande nationella regler förtydligas deras berättigande som begränsas av att inte dubbelreglera det som redan omfattas av TSD. Vad gäller regler som omhändertar kunskap och erfarenheter från äldre reglering och som anses kunna på ett ”godtagbart sätt att uppfylla kraven ”(”Acceptable Means of Compliance”, AMOC) så har ERA tagit fram sådan inom bl. a områdena säkerhet för last, säkerhet för passagerare, kontroll och provning före avgång, inklusive bromsar och kontroller under drift.

Inom säkerhet ska gällande NR medlemsstaterna, MS, notifiera dessa enligt art. 25 i ERA-förordningen.

Om den framtida TSDen.

Denna genomgår just nu en revidering. En ny bilaga, D3 gällande ERTMS, ska införas. En viktig ny fråga är DAC (”Digital Automatic Coupling”). Sådana ska tillämpas som en operationell regel och omfattas av TSD Drift.

AT framförde att de delar vad kommissionen sagt hittills. Däremot skiljer det sig på detaljnivå, särskilt avseende de nationella reglerna (NR). NR behandlar viktiga delar inom deras järnväg, och är direkt riktade för säkerhet. Att ta bort en regel innebär att ett system, såsom för ett korthus, faller ihop. Nära diskussioner med ERA krävs för att komma fram till ett fungerande system. NR är ofta framtagna efter att en olycka skett, och är till för att förebygga vidare incidenter och olyckor. AT rör sig nu från ett regelbaserat system till ett riskhanteringsbaserat system. Övergången kräver ett pedagogiskt inslag inom AT.

Kommissionen begriper dilemmat. TSD:n är konstruerad utifrån att behandla risken och att undvika att bygga upp ett system av regler som är framtagna utifrån en reaktion, det brister alltså i systematiken. Men NR ska ändå granskas. I de fall där det finns utrymme utifrån TSD:n, kan AMOCer

bli aktuella, som kan utgå från en NR. Understryker vidare att TSD:n alltid har företräde, och NR kan endast medges där det saknas reglering.

BE pekar på att NR finns, det finns även andra regler som inte är NR och en tredje typ som är framtagna av IM, således utifrån gränssnittet infrastrukturen och JF's verksamhet på densamma. Till dessa regler finns handledningar och tillkommande information som förtydligar tillämpningen.

DK beskriver att deras NR utgår från att fördelas mellan JF och IF. Det är viktigt att dessa regler är specifikt riktade mot dessa aktörer, eftersom det förenklar tillämpningen. AMOCerna är alldeles för diffusa, och JF vänder sig hellre till sina säkerhetsstyrningssystem för att kunna lösa regelsituationen.

Kommissionen förstår dilemmat med AMOCerna.

FI anger att de tillämpar TSD:n fullt ut, de har inga NR, men JF och IF har en pågående dialog utifrån sina säkerhetsstyrningssystem.

FR genomfört nu ett större arbete riktat mot NR, nationella AMOCer finns baserade på nationella lagstiftning, men grundar sig på de väsentliga kraven och som NSA tagit fram tillsammans med aktörerna.

DE anmäler att det är svårt för sektorn, särskilt mellan och små företagen. Det finns sådan NR som reglerar interna förhållanden, gränssnittet mellan JF och IF och andra områden. Ett ytterligare problem är tillsynen av tillämpningen.

EL påpekar att deras NSA är ansvarig för att ta fram NR. Utrekningen av säkerhetsNR pågår fortfarande, dock under vissa svårigheter.

IE deras JF och IF (det finns egentligen bara en av var på Irland) för en kontinuerlig dialog om tillämpningen av TSDen, och för in hanteringen i respektive SMS.

IT erfar svårigheter. NR tas bort i stort omfattning, AMOCerna tillämpas i mycket begränsad omfattning. Ser fram mot att samverka med ERA framöver.

Kommissionen menade att systemspelaren i Europe's Rail är mycket viktigt för det kommande arbetet. Syftet är inte enkom säkerhet, men systematiken är det däremot. Förstås ska TSD:ns brister tas omhand.

LV meddelar att m.a.a. deras omständigheter utifrån sin spårvidd, är deras område väl harmoniserat.

LT redovisar att ett rensningsarbete pågår i nära samverkan med ERA, vissa NR är dock fortfarande behövliga, men i vissa fall är det osäkert om det finns tillräckligt med rättsligt stöd för dem, vilket utreds nu.

NL tycker att tillämpningen går mycket bra, vissa frågor kan lösas med tekniska medel. Gränsövergångsfrågor är dock inte lösta än, särskilt i förhållande till DE. En fråga dock avser regeln gällande huvudströmbrytare som får stor (negativ) påverkan på trafiken, och som används i neutralläge (?...inte riktigt säker på att jag hörde korrekt då ljudet svajade betänkligt då och då...). Omkopplaren resulterar i hög ?negativ? påverkan på den rullande materielens elektriska system. Därmed uppstår höga underhållskostnader och lägre tillförlitlighet.

PT nämner att deras JF och IF tillämpar TSD:n fullt ut, vid utfärdandet av säkerhetsintyget granskas detta särskilt, NR-utrensningen ställer till med vissa problem, dialog med ERA, de erfar samma besvär med att gå från ett regelbaserat system till ett riskbaserat, det är tydligt att aktörerna måste få tid på sig att föra in AMOC i sina SMS.

SL säger att utrensningen pågår fortfarande i samverkan med ERA, och att de har en liknande situation som AUT avseende regelläget, dvs övergången från regelbaserat till riskbaserat.

ES förklarar att de går igenom sina NR i förhållande till TSD. Hittills har de inte uppfattat någon kollision med TSDen.

SE visade på att arbetet genomförs i enlighet med den tidigare genomförandeplanen men med anpassning till TSDens ikraftträdandebestämmelser. Avseende NR har utrensningen skett i enhetlighet med TSD. AMOC bedöms i startläget som godtagbara, men det förutsätts att man genomför en utvärdering.

CH uppger att utrensningen pågår, att den är något tungt eftersom CH har en stor mängd sådana regler. Arbete sker i samråd med ERA. AMOCen om test&kontroll, är lite problematisk att genomföra helt, då trafikupplägget är något speciellt p.g.a. deras unika omständigheter.

Kommissionen förstår de specifika AMOC-problemen, men det finns god marginal för fortsatt utveckling.

NO är snart klara med införlivandet, fördragsavtalet mellan NO och EU är på gång, och utrensningsarbetet är pågående.

ERA uppfattar att det finns goda förutsättning för att föra arbetet framåt, men är något förvånad över påpekanden om ytterligare övergångsfrister, eftersom allt detta har varit känt sedan 2006...

Kommissionen säger sig ha erfarit att vissa MS gett IF befogenhet att ta fram AMOCer och liknande, detta kan bli lite problematiskt ur ett regelperspektiv, avser återkomma till detta under arbetets gång. Arbetet inom systemspelaren kan inte omfatta alla frågor som nu diskuterats, det finns alltså fortfarande medel att arbeta på nivån med kommissionen och ERA.

Appendix D1

Kommissionen går igenom presentationen s. 16 och framåt. samt från en inte förrän mötet började publicerad presentation om RINF.

CER önskar att verktyget inte ska vara tvingande, det finns andra system som skapats mellan de berörda aktörerna, JF har funktionen i sina SMS, men inte tvunget RINF, RINF är ännu inte tillräckligt utvecklat och därmed inkomplett. Samma sak gäller om ERATV. I nuläget är inte data tillförlitlig. RINF är ett långsiktigt mål, en mellanlösning skulle kunna vara RINF Microlevel. Ett ytterligare problem är registren, som måste göras klar och fullständiga för användning.

Kommissionen uppger sig bli förvånad att man uppfattar RINF som inkomplett, då reglerna för detta täcker samtliga berörda områden.

EIM är något mer positiva till RINF. I övrigt håller de med vad CER nämnt.

UITP uppskattar att för existerande fordon så fungerar processen, dock uppstår problem för nya. Mycket av trafiken är inte så fast knuten till en rutt, utan är snarast ad-hoc-lik, alltså beroende på behov och läge, vilket leder till omfattande arbete och där uppstår vissa problem vid ruttbeskrivningen. Understryker att det finns en svaghet när det gäller när man ska uppdatera den tidigare ruttbeskrivningskontrollen (gäller JF). Eftersom ändringar kan ske när som helst är det betungande för JF.

Kommissionen förklarar att systemet måste uppdateras i direkt anslutning till att något ändrats, t ex tidtabeller. Det påpekas att uppdateringen är en uppgift för IF, där har inte ERA eller kommissionen något ansvar. På en fråga i chatten om tillgängligheten förtydligades det att tillgång till RINF medges alla. Vid förändringar är det i alla fall IF's skyldighet att underrätta JF om genomförda ändringar som berör JF ifråga. Datakvaliteten beror främst på hur IF genomför sina skyldigheter.

Kommissionen avslutade den här delen av punkten med att bjuda in MS att komma in med skriftliga kommentarer och förslag till förbättringar av D1. Dessa bör ha kommit in om 2 veckor.

Appendix D2

Kommissionen refererar direkt till presentationen (s. 22 och framåt). Kortare diskussion om single routebook, en pilot om linjeboken ska genomföras under 2022 och pågå året ut. Projektets innehåll i vissa delar, analysmomentet t ex, presenteras, det vill säga vilka komponenter som ska granskas närmare. Om man kommer fram till att det behövs ytterligare parametrar i Appendix D2, så kommer detta att kräva en ändringsbegäran, change request - CR -, som sedan Working Party för TSD-revidering kommer att ta hand om. Än så länge har man inte identifierat detta.

Kommissionen bjuder in till att komma in med skriftliga förslag på ändringar, CR, för det fall att man ser behov av att utveckla RINF. Dessa bör ha kommit in om 2 veckor.

Fortsatt arbete pågår hos ERA, t ex analysera av parametrarna.

3 Cross-border agreements and related issues Train Driver Directive; Article 10(9) RSD; Article 21(8) IOD

Dokument

- *Item 03 - Cross border agreements note to EG 2022 01 27*



- *Item 03 - FR Comments_COM reply - Cross border agreements note to EG 2022 01 27*



Bakgrund

Enligt säkerhetsdirektivet (2016/798) ska ett järnvägsföretags säkerhetsintyg omfatta alla MS de avser att trafikera. Undantag ges dock för trafik till första gränsstation, d.v.s. inget utökat tillstånd krävs om berörda NSA/MS har ett avtal, alternativt att det löses ad-hoc i samband med tillståndsgivningen.

Ett motsvarande undantag från att utöka ett järnvägsfordons område för användning finns i driftskompatibilitetsdirektivet (2016/797) för fordon som endast används till första gränsstation.

Skillnader i implementering hos medlemsstaterna av lokförardirektivet (2007/59) bl.a. gällande språkkrav kan också skapa barriärer för gränsöverskridande trafik.

Avsaknad av avtal och oklarheter vållar problem bl.a. för NSA, ERA och sökanden vid tillståndsgivning och fordonsgodkännanden. Gamla historiska avtal bör därför uppdateras till att gälla enligt de nya direktiven.

Mellan SE och FI finns en gammal överenskommelse från 1920-talet om trafik mellan Finland och Sverige. Avtalet har praktiskt hanterats av respektive lands infrastrukturförvaltare. Diskussioner om att förnya avtalet med FI gällande gränsövergången Haparanda-Torneå har aktualiserats efter att FI har uttryckt ambition om att bygga ny infrastruktur med finsk spårvidd (1524 mm) in till Haparanda.

Något avtal med NO är inte aktuellt. Säkerhetsmyndigheterna är överens om att förekommande fall av trafik till gränsstationer kan hanteras ad-hoc i samband med ansökan (vilket redan gjorts för ett fordon som endast skulle gå från NO fram till Storlien). Alternativt får sökande ansöka om ett område för verksamheten/område för användning ("area of operation"/"area of use") som omfattar både NO och SE. Inga avtalsdiskussioner har hittills förts med DK, eftersom trafik till gränsstation i DK troligen inte är aktuellt.

Kommissionen har tagit fram ett diskussionsunderlag där de beskriver förutsättningarna för gränsöverskridande avtal mellan MS, se bilaga.

TS anser att underlaget ger en rättvisande bild av rättsläget och överensstämmer väl med TS' tidigare bedömningar.

Handlingslinje

3. **TS kan** vid behov redogöra för hantering i SE.
4. **TS kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen förklarar att situationen är komplicerad och inte tillfredsställande för någon av de inblandade, därav att man nu bjuder in till diskussion om erfarenhet av läget och uppfattningar med idéer för lösningar.

Kommissionens företrädare läser konsekvent igenom samtliga punkter i presentation (!) utan ytterligare utvecklande. Man förklara dock att angränsande station inte nödvändigtvis begränsas till den närmaste!

ES har tagit initiativ till att förenkla processen så långt det går. Vad gäller lokförare så har man dragit slutsatsen att den som kan hantera dessa frågor är främst (endast) IF.

BE anser att enligt art. 21.8 så ska överenskommelse ingås mellan nationella säkerhetsmyndigheter. Det finns mycket oklarheter och dessa borde hanteras genom reglering på EU-nivå. Därefter kan överenskommelser hanteras på ett harmoniserat vis. Vidare anser BE att NSA inte har befogenhet att inte tillämpa sina NR såsom direktivet anger gällande godkännande av fordon.

DE frågar sig utifrån p. 6 gällande överensstämmelse med NR – vem som ska granska, DeBo? Tycker vidare att publiceringskravet inte bör innebära

att man publicerar hela avtalet, utan att det räcker med att informera ATT man har en överenskommelse.

FR har lämnat in kommentarer gällande tredje land-gränsöverenskommelser (UK i deras fall). FR anser att det inte är tydligt behandlat i mötets not.

Kommissionen förtydligar att art. 21.8 avser godkännandefrågor. Avtalet kan omfatta andra parametrar gällande andra omständigheter, t ex lokförare, med det följer inte av driftskompatibilitetsdirektivet. Avtalet kan alltså definiera området och vilka stationer som ska anses motsvara kravet på vad som är stationer belägna nära gränsen. Om BEs fråga gällande NR så anser kommissionen att avtalet bör inrymma hur man hanterar överensstämmelse-godtagbarhet gällande NR hos den "besökta" MS. Det finns enligt kommissionen utrymme för detta inom artikel 21.

SE framförde en tolkningsidé, m.a.a. BEs fråga om eventuellt otillräckligt mandat för NSA, att det med stor sannolikhet förhåller sig som så NSAerna ipso facto/"genom själva sakförhållandet" erhållit mandat att ingå överenskommelser ned varandra, då direktivet antagits av MS och att MS därigenom accepterat uppställningen som anges i art. 21 p. 8. Kommissionen delade SEs tolkning.

4 Consultation on Delegated Acts: Proposal for a Commission Delegated Regulation (EU) establishing common safety methods for assessing the safety level and the safety performance of railway operators at national and Union level

Dokument

- *Item 04 - CSM ASLP draft 4RP Exp Gr 27 JAN 22_clean*



- *Item 04 - CSM ASLP draft 4RP Exp Gr 27 JAN 22 TCs*



Bakgrund

En första diskussion i expertgruppen av kommissions förslag till gemensamma säkerhetsmetoder för bedömning av järnvägsoperatörers säkerhetsnivå och säkerhetsprestanda på nationell nivå och på unionsnivå ("Common Safety Methods for Assessing the Safety Level and the Safety

Performance of Railway Operators at National and Union level”, CSM ASLP). Kommissionens förslag utgår från [den rekommendation byrån överlämnade till kommissionen i maj 2021](#). Kommissionen har dock infört en rad ändringar, flera av redaktionell karaktär, men även vissa materiella ändringar (ändringar framgår av bilagan med spårade ändringar). Eftersom dokumentet skickade ut kort inför mötet har TS ännu inte hunnit analysera ändringarna i förslaget. TS bör därför efterfråga tidpunkt för att skicka in skriftliga kommentarer. TS tidigare analys av ERAs rekommendation framgår nedan.

Det övergripande syftet med förslaget är att ge järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare stöd för att förbättra sin säkerhetsstyrning och kontinuerligt förbättra säkerheten. Förslaget fastställer harmoniserade metoder för bedömning av säkerhetsnivån, säkerhetsprestanda och en process för att hjälpa järnvägsoperatörer, nationella säkerhetsmyndigheter och byrån att kvalitativt och kvantitativt lära sig om orsaker till olyckor och tillbud samt konsekvenser i form av skadade och dödade.

I stora drag går förslaget ut på att rapporter om olyckor och tillbud och vidtagna riskkontrollåtgärder (*”Risk Control Measures”, RCM*) samlas in via ett IT-verktyg som benämns *”Information Sharing System” (ISS)*. Händelserapporterna ligger sedan till grund för bedömning *säkerhetsnivån (”Safety Level”, SL)*. För järnvägsoperatörerna finns ett rapporteringstvång, men även andra aktörer, inkl. privatpersoner, ska i teorin kunna rapportera händelser frivilligt till ISS. Ett antal analysgrupper med experter, *”Group of Analysts” (GoA)*, kommer att analysera informationen och ge ut rekommendationer till säkerhetsförbättringar. *GoA* ansvarar även för vidare utveckling av regelverket, i synnerhet de moduler som kommer introduceras i senare faser, men även taxonomi m.m. Dagens arbete i Joint Network Secretariat (JNS) för att hitta harmoniserade rekommendationer efter tillbud/olyckor kommer också att arbetas in i *GoA*. Via en *självvärdering* av mognadsnivån hos operatörerna ska man även kunna bedöma *säkerhetsprestanda (”Safety Performance”, SP)*.

Förslaget innehåller efter önskemål från NSA och sektorn en stegvis implementering i faser. I fas 1 sker rapporteringen via en ”omedelbart

tillgänglig IKT-lösning”, t.ex. en arbetsyta på ERAs Extranet. Fas 2 inleds efter att en första version av *ISS* finns tillgänglig samt att ERA utfärdat en rekommendation med beaktande av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen och de förslag som mottagits från *GoA* för att se över eller komplettera förordningen.

I fas 1 och 2 är rapporteringen begränsad till händelser med *allvarlig konsekvens* (*“serious consequence event”*) vilket motsvarar ca 30-40 händelser per år i Sverige. Rapporteringen sker som *enkel händelserapportering* (*“Simple Reporting”, SR*) och innehållet i en *enkel rapport* motsvarar i princip vad som idag rapporteras in till Transportstyrelsens händelserapportering. En *enkel rapport* innehåller i stort: tid, plats, typ av händelse (enligt taxonomi), kausala faktorer (enligt taxonomi), grov skattning av konsekvens och fritextbeskrivning (på valfritt europeiskt språk).

Utöver dessa *enkla rapporter* kommer företagen att behöva lämna *detaljerade-/scenario rapporter* (*“Detailed reporting”, DR* och *“Reporting of the Occurrence Scenario” ROS*) för Sverige ca 3-4 händelser årligen (alla dödsolyckor och olyckor över 2M€ i materiell skada, som inte är person/plankorsningsolyckor). Utöver informationen i en *enkel rapport* innehåller en *detaljerad rapport* även en detaljerad beskrivning av skada/konsekvens, beskrivning av platstyp, beskrivning av fordons rörelseform/hastighet, tågnummer samt väder- och ljusförhållanden. *Scenariorapporteringen* innebär att man bygger upp en logisk modell (och/eller-grindar) av definierade byggblock för att beskriva händelseförlopp och bidragande orsaker. Dessa är tillkommande moment som innebär ytterligare arbete och kostnader, dock i begränsad omfattning p.g.a. fåtalet händelser per år.

Fas 3 är den slutliga fasen som inträder efter en rekommendation från ERA (motsvarande den i fas 2) samt att full funktionalitet finns tillgänglig i *ISS*. Först i den sista fasen blir resterande delar av förordningen tillämplig (*självvärdering* och utökad omfattning för rapporteringskraven).

Sektorsorganisationerna har uttryckt tveksamheter till att använda en lösning liknande Extranet i fas 1 eftersom mängden information som ska behandlas inte är hanterbar utan ett anpassat IT-verktyg. Även ERA ser att användning av Extranet skulle bli extremt svårt och resurskrävande. ERA undersöker därför möjligheten att utgå ifrån ECCAIRS 2, “*European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems*”, som är ett händelserapporteringsystem som EASA använder för flyget. ERA önskar gå direkt mot en anpassning av ECCAIRS för att implementera fas 1, vilket de anser är den klokaste och minst kostsamma tillfälliga lösningen. ECCAIRS innehåller den grundfunktionaliteten som krävs för ISS, men kräver anpassning till järnväg samt att modulen för *scenariorapportering* måste utvecklas för att åstadkomma full funktionalitet i ISS. ERA har ännu inte säkrat resurser och finansiering eller fått tillgång till en testplattform för ECCAIRS, vilket gör att de inte kan bedöma tidsåtgången för dessa anpassningar. I nuläget finns därför inget förslag på ikraftträdandedatum för fas 1 i artikel 11.3a.

Transportstyrelsen har under arbetets gång bl.a. påtalat att kostnad/nyttoanalysen inte korrekt avspeglar de extra bördorna (tid och kostnad) och konsekvenserna för järnvägens aktörer i förhållande till eventuella fördelar. Det senaste förslaget innehåller dock flera förbättringar, bl.a. har texten förenklats i flera avseenden, indelningen i faser är tydligare, där start av nästa fas ska föregås av en rekommendation.

Gällande händelserapportering framgår av texten ovan att de två första faserna inte innebär några större kostnadsökningar för sektorn. Kostnaderna för sektorn beror till stor del på till vilken grad dubbelrapportering kan undvikas eftersom säkerhetsmyndigheterna ändå måste ha in viss information för sin riskbaserade tillsyn. Om företagen kan rapportera till ISS via ett nationellt rapporteringssystem, en s.k. indirekt rapporteringskanal, tillkommer i princip inga ytterligare kostnader för sektorn för *enkel rapportering*. Denna möjlighet kräver dock att Transportstyrelsens system för händelserapportering anpassas till ISS.

Transportstyrelsens föreskrifter *TSFS 2011:86 om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg* måste därför anpassas till de nya

förutsättningarna. Föreskriftsarbetet siktar mot att den nationella rapporteringen ska vara tillräcklig för att utgöra en *indirekt kanal* för rapportering av olyckor och tillbud, med undantag från *scenariorapportering*. Om det är möjligt att skapa ett regelverk/system som är likt det som finns inom luftfarten, så att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare mer eller mindre automatiskt kan skicka över data från sina interna system till Transportstyrelsen för vidareförmedling till ISS blir kostnaderna relativt låga för sektorn³. I annat fall kan det krävas att vissa händelser måste rapporteras både nationellt och till *ISS*, vilket ger merkostnader för dubbelrapportering. Förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor ställer dock krav på att rapportering av vissa typer av olyckor och tillbud ska ske muntligen till tillsynsmyndigheten (de fall som ska vidare rapporteras till Statens Haverikommission), vilket begränsar Transportstyrelsens möjligheter till att fullt ut automatisera och samla in data elektroniskt.

Även om förordningen tillåter möjligheten till *indirekt rapportering* via nationella system är kommissionens uttalade ambition att *ISS* på sikt är mera komplett än dagens nationella system och att dessa på sikt därför är överflödiga. Kommissionen ser de nationella system som ett mellansteg under en övergångsperiod. I bilaga till ERAs rekommendation står att nationella regler för händelserapportering ska tillåtas under övergångsperioden.

Förslaget om *självvärdering* för att utvärdera *säkerhetsprestanda* är dock mera kostsamt i sin nuvarande utformning. Det är dessutom oklart hur resultatet ska användas och vara jämförbart mellan operatörer. En konservativ uppskattning är att det åtgår ca 4 veckors arbete per aktör för förankring och datainsamling, metodinläsning etc. Utifrån att ca 150 svenska aktörer som behöver läsa och förstå metoden och varje år fylla i

³ Transportstyrelsen har redan etablerade gränssnitt mot ECCAIRS inom flygområdet, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/e-tjanster-och-blanketter/e-tjanster-inom-luftfart/luftfartstjanster/rapporera-luftfartshandelse/rapporera-luftfartshandelse/>

värderingen så motsvarar detta ca 12 heltidstjänster för sektorn som helhet årligen. Detta är en grov skattning av Transportstyrelsens experter, inte de officiella värdena i konsekvensanalysen.

Arbetet i arbetsgruppen har tidvis varit väldigt forcerat, ibland med flera möten per vecka. Det är därför positivt att förslaget innehåller skrivningar om att varje ny fas föregås av en rekommendation med förslag till ändringar. Detta ger ytterligare tid för de olika arbetsgrupperna för *Group of Analysts* att diskutera detaljer och ta fram lämpliga lösningar.

Transportstyrelsen kommer fortsatt behöva delta i arbetet i *GoA* för att säkerställa

- att dubbelrapportering undviks,
- utveckling av systemoberoende SR-/DR-taxonomi/standard, med inspiration från TSD TAF/TAP och ECCAIRS,
- integration med RINF, EVR, ”Train Running Information” och andra system för att minska manuell handpåläggning,
- meningsfulla metoder för självvärdering,
- korrekta statistiska metoder för SL/SP-bedömning.

Eftersom det utifrån *GoAs* rekommendationer kommer att ske ändringar, framförallt i bilagorna, är det svårt att i nuläget uttala sig om de exakta konsekvenserna förslaget som helhet. Transportstyrelsen har tidigare efterlyst att ERAs rekommendationer åtföljs av en uppdaterad konsekvensanalys, vilket SE fortsatt bör kräva.

Transportstyrelsen har fått gehör för flera av sina tidigare synpunkter, dock kvarstod i ERAs rekommendation bl.a. att krav som blir tillämpliga först i senare faser ändå finns med i texten; att andra aktörer (”natural persons”) kan rapportera händelser; samt att efterfrågade förenklingar av definitioner och begreppsapparat inte genomförts.

I och med revideringen av ERAs avgiftsförordning (2018/764) kommer ERA under 2022 att få full kostnadstäckning för den avgiftsfinansierade verksamheten. Däremot har ERA fått en sänkning i anslaget för den anslagsfinansierade verksamheten under 2022. För att undvika korssubventionering mellan anslags- och avgiftsfinansierad verksamhet

måste ERA och kommissionen säkerställa att finansiering av CSM ASLP säkras innan den delegerade akten beslutas.

Handlingslinje

5. **TS kan** efterlysa kommissionens tidplan för CSM ASLP och till när de vill ha kommentarer på det reviderade utkastet.
6. **TS kan** efterlysa ett förtydligande vad som avses med ”en omedelbart tillgänglig och förenklad IKT-lösning” mot bakgrund av att det ännu inte finns budget för att genomföra den IT-lösning som förslaget förutsätter.
7. **TS kan** återigen framföra vikten av att säkra byråns resurser och finansiering för utveckling och underhåll av *ISS* innan akten beslutas.
8. **TS kan** i övrigt notera informationen.

Vad hände

Kommissionen beskriver mycket kortfattat det gångna arbetet och håller sedan en presentation i direkt anslutning till powerpointen och utkasten till rättsakt och annex. Texten går igenom artikel för artikel. Annex går igenom i mån av tid.

EIM framför betänkligheter i förhållande till definitionerna gällande kategorierna A-C, där de ser fördelen i att hänvisa till säkerhetsdirektivet 2016/798 vad gäller B och C. Kommissionen menar att det framgår av sammanhanget, men kan förvisso tänka sig att lägga till det i respektive definitioner.

CER var kritisk i förhållande till de nya ordvalen i artikel 4.4 a och b. Tycker att det är stora skillnader från tidigare text, vilket kommissionen inte delar uppfattningen alls! Avseende punkt a), där man ändrat från ”reference to supporting evidence” to ”provide supporting evidence”, menade kommissionen inte ändrade på förhållandena utan snarare skapade ett mer hållbart sammanhang, för punkt b) menade kommissionen att tillägget med ”planned”, är att man inte vill ha en statisk referens bakåt, utan att istället beaktar vad som ska hanteras framöver, d.v.s. är dynamisk och proaktiv.

IT ansåg om artikel 4, att artikeln leder till problem vid NSAernas planering av tillsynen. Kommissionen däremot såg inte alls någon sådan koppling ASLP syftar till rapportering och tillsynen är ett helt annat avseende.

DE pekade mot art. 3; och att i den texten så används inte de gängse definitionerna. Art. 6 behöver en textgenomgång utifrån begrepp och definitionerna.

FR instämmer inte med den nya skrivningen där man tar in ECM, utan detta istället kan hanteras via RU. På så sätt upprätthåller man verksamhetslogiken och minskar på aktörerna inom ASLP. Att vidare behandla dem som "railway operator", som det står i artikeln nu, blir oklart huruvida samtliga bestämmelser riktade mot "railway operator" också ska tillämpas på ECM.

EIM stödde FR, och menade att det blir oklart vad som blir konsekvensen för ECM i och med att de jämföras med "railway operator".

Kommissionen motiverade att skrivningen förtydligade att den även avsåg in-house ECM så att förordningen gäller för dem som för "railway operator". Är ECM fristående så reglerar man dem i detta moment också. Kommissionen kan komma att överväga en ytterligare ändring.

CER befarar att artikeln om ECM leder till dubbelrapportering av uppgifter.

SE föreslog att lägga till en ny mening i slutet på art. 9.5: "Any proposal shall consider the context of the stakeholders affected" i syfte att GoA tar i beaktande aktörernas omständigheter och att förhindra oönskade kostnader vid sina analyser och slutsatser.

DE ondgör sig över att ERA kan delegera till annan aktör att leda arbetsgrupper.

Kommissionen besvarade DEs fråga med att avsikten är att underlätta och effektivisera. Gällande SEs förslag, tillsammans med andra frågor gällande GoAs möjligheter att få tillgång till uppgifter och information i samband med sina bedömningar, så ska detta ska följas upp i det vidare arbetet.

SE frågade vidare vad kommissionen dels avsåg med "en omedelbart tillgänglig och förenklad IKT-lösning", d.v.s. vad den skulle bestå i, dels hur man tänkt sig utveckla denna med särskild tanke på budgetläget. Avslutningsvis underströk SE att kommissionen måste försäkra ERA resurser och finansiering för utveckling och underhåll av ISS innan akten beslutas, annars förfelas syftet med att tillämpa rättsakten.

Kommissionen försäkrade om att den var införstådd med omständigheterna och hänvisade till att arbetet med att sammanställa en förenklad IT-lösning var under arbete, men att i nuläget inga ytterligare detaljer kunde redovisas.

Kommissionen förklarade sig vara på det klara med nödvändigheten av det omedelbara förhållandet mellan resurser, ISS och tillämpning av förordningen vid fas 3's ikraftträdande.

ES frågade hur man ska hantera rapporter som kommer från individer respektive företag. Kommissionen och ERA bevarade ES med att när det gäller rapport från en individ så gäller sekretess och företaget kommer aldrig att få reda på vem som rapporterat. Företaget har dock rätt att få del av innehållet som rör dem, vilket också ISS medger samtidigt som personuppgifter inte förmedlas.

En övrig fråga om hur man hanterar rapportering från företagssystem istället för direkt i ISS, anger kommissionen bl.a. att beroende på att det är synnerligen kostnadsdrivande kan man inte beakta detta i nuläget

DE ber om ett klargörande om hur rapportuppgifter enligt art. 11 är skyddade, alltså inte bara personuppgifter (se appendix D). ERA bekräftade att sådant skydd finns och ska genomföras systematiskt.

CER bedömer att det inte är genomförbart utan större åtgärder avseende information, inläsning och utbildning. Därför föreslår de att ikraftträdandet sker tidigast 9 månader från beslut. På det sättet kan förtydliganden och klargöranden genomföras innan man börjar tillämpa regelverket. Detta gäller främst Fas 1.

Kommissionen förstår innebörden av frågan och medger behov av ytterligare textarbete och menade att vi bör förbereda oss på att hålla något mer möte, ett eller fler, i expertgruppen. Eftersom det är en delegerad akt så ska det beredas efter beslut, vilket ger ytterligare tid innan förordningen blir ”skarp”.

Interservice consultation/offentligt samråd är planerad. Efter detta kommer kommissionen tillbaka för en genomgång i expertgruppen.

Avslutningsvis bjuder kommissionen in MS att lämna skriftliga förslag och kommentarer, inom 2 veckor.

5 AOB

Dokument

- *Inga dokument tillgängligt*

Handlingslinje

9. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

5.1 Lokförardirektivet:

Första delen är publicerad vilken innehåller listan på alternativ på lösningar och problem, se länk nedan. Upphandling ska påbörjas inom kort. En interservice consultation/offentligt samråd kommer att utlysas, mars-22. Därefter påbörjas arbetet med Impact assessment(IA)/konsekvensutredningen.

Kontakt kan tas med ana.feu-basilio@ec.europa.eu och maria.fimin@ec.europa.eu

Länk till listan på alternativ på lösningar:

https://ecconf.webex.com/ecconf-sw/url.php?frompanel=false&gourl=https%3A%2F%2Fec.europa.eu%2Finfo%2Flaw%2Fbetter-regulation%2Fhave-your-say%2Finitiatives%2F13169-Train-drivers-improved-EU-certification-scheme_en

5.2 CER - boosting TSI implementation

CER presenterade sitt idéupplägg för att förbättra och effektivisera regeltillämpningen, då främst TSD.

Flaggskepp och tidslinje

Utveckling av boosters (i brist på bättre begrepp) av driftskompatibilitet i det framtida TSD-paket, alltså efter 2022, och inom ramen för 2028+ fleråriga finansiella ramverket (2028+ Multiannual Financial Framework, MFF).

Utbyggnadsmål

Realistiska och sunda mål överenskomna mellan kommissionen, medlemsstaterna och sektorn. (man nämnde här förkortningar som jag inte är bekant med: ROC och RSI). Detta förutsätter bland annat:

- politiskt stöd
- ekonomiskt stöd

- utgå från faktum att MS har olika utgångspunkter samt medge existensen av föråldrade system
- fokus i första hand på krav som villkorar/hindrar gränsöverskridande trafik
- Kompatibilitet i nuvarande trafik

Boosters av driftskompatibiliteten

Mål

- Säkra och förbättra den höga säkerhetsnivån,
- Stöd kommissionens ambition att göra järnvägstransporter mer motståndskraftiga, hållbara och kostnadseffektiva,
- Främja gränsöverskridande trafik,
- Stödja harmonisering och standardisering av TSD-tillämpningen, samt
- ta i beaktande de relevanta ekonomiska och affärsmässiga effekterna.

Övergångsregim

- berör alla TSD:er,
- ikraftträdandebestämmelser och deras frister samt övergångsbestämmelser,
- syfta till att gå i linje med genomförandet av TEN-T och
- utgå från att projektens genomförbarhet.

Detta förutsätter vidare:

- stabila regelverk för att förverkliga målsystemet
- utveckla politiska, juridiska och ekonomiska planer för att bemöta och lösa bristen på resurser och hantera överflyttning till andra transportslag,
- finansiering,
- expertis,

- kapacitet eller resurser, d.v.s. tåglägen, rullande materiel, etc.

Revideringen av och den påföljande tillämpningen av TSD utgör ett "åtagande i en levande organism"; den måste vara kompatibel med den pågående verksamheten och undvika hinder och trösklar.

5.3 UNIFE – asking for an update implementation act on classification of national rules:

Kommissionen frökarade att man inte avser anta någon akt än i närtid, eftersom kommissionen först vill vara klar med revideringen av NR.

UNIFE frågar utifrån intresset av att veta vilka NR som är kvar, och därför komma att bli material vid "korsacceptans".

6 Conclusions, next steps and date of the next meeting

Handlingslinje

10. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

Kommissionen planerar ett antal expertgruppmöten om bl.a. ASLP, men också TAF och TAP. Möjligen i mars/april, och sedan övriga framöver. Inga datum kan kommuniceras än.