

Høringsnotat om nasjonal gjennomføring av TSI TEL- forordningen (forordning (EU) 2026/253)

Innhold

1	Hovedinnhold	2
1.1.	Formålet med denne høringen	2
1.2	Hovedinnholdet i forordningen	2
2	Bakgrunn	4
3	Overordnet om forordningen	4
4.	Nærmere om innholdet i forordningen	5
4.1	Oppbygningen av forordningen	5
4.2	Forordningens virkeområde – artikkel 2(1) og 3(9)	6
4.3	Sentralt datalager med referansedata og ERA-ontologi – artikkel 7, 8 og 9	7
4.4	Datadeling mellom telematikkinteressentene – artikkel 4(1) og 5(1)	7
4.5	Nærmere om datadelingen ved kapasitetsstyring, togklargjøring og trafikkstyring - artikkel 2(1) (a) og vedlegget punkt 2	7
	Objektkoder – vedlegget punkt 2.1	7
	Kapasitetsfordeling, togforberedelse og rapportering av togtrafikldata – vedlegget punkt 2.3, 2.5 og 2.6	8
4.6	Nærmere om datadelingen ved styring av godsvogner og deres last – artikkel 2(1)(b) og vedlegget punkt 3	8
	Innledning	8
	Elektroniske fraktbrev – vedlegget punkt 3.1	8
	Data knyttet til bevegelse av godsvogner og deres last – vedlegget punkt 3.2	8
4.7	Nærmere om datadelingen ved billettering og reiseinformasjon– artikkel 2 (1) (c) og vedlegget punkt 4	9
4.8	Nærmere om datadelingen ved kapasitetsstyring, togklargjøring og trafikkstyring for multinettsprosesser	9
4.9	Data som skal være offentlig tilgjengelige - artikkel 5(2) og 6	10
4.10	Hvordan dataene skal deles – artikkel 14 og vedlegget punkt 1.7 og 4	10
4.11	Samsvarsvurdering – artikkel 18	11
4.12	Nasjonalt kontaktpunkt (NCP) - artikkel 20	11
4.13	Samarbeid og koordinering - artikkel 21	12
	Utarbeiding av sektorkrav til felles EU-telematikkapplikasjoner	12
4.14	Gjennomføringsfrister	12
4.14.1	Milepælsfrister – artikkel 16	12
4.14.2	Andre gjennomføringsfrister	13
4.14.3	Når bestemmelsene i forordningen begynner å gjelde	14
4.15	Åpne punkter – tillegg B	14
5.	Forslag om hvordan TSI TEL skal gjennomføres i norsk rett	15

6. Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget om nasjonal gjennomføring av forordningen	15
7. Forslaget til forskrift	16

1 Hovedinnhold

1.1. Formålet med denne høringen

Statens jernbanetilsyn hører med dette utkast til forskrift om gjennomføring av TSI TEL-forordningen¹, forordning (EU) 2026/253 om tekniske spesifikasjoner til telematikkapplikasjoner ved jernbanetransport.

Forordningen er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen. Den trådte i kraft i EU den 2. mars 2026. Forordningen er vurdert som relevant og akseptabel i Norge. Forutsatt at den tas inn i EØS-avtalen foreslår vi at den gjennomføres i norsk rett ved at det gis en ny forskrift om gjennomføring av forordningen og om oppheving av dagens forskrifter om gjennomføring av TSI TAP²- og TSI TAF³-forordningene. Når forordningen er tatt inn i EØS-avtalen skal den gjennomføres i norsk rett som den er.

I denne høringen informerer vi om innholdet i forordningen og om kravene norske virksomheter vil bli pålagt hvis den gjennomføres i norsk rett. Videre får dere mulighet til å komme med synspunkter på forslaget om å gjennomføre forordningen i norsk rett og om hvordan dette skal gjøres.

Kommisjonen reviderer TSI-ene jevnlig, og Statens jernbanetilsyn deltar i dette regelverksarbeidet for å påvirke. Ettersom TSI TEL er vedtatt i EU og trolig snart blir innlemmet i EØS-avtalen, er det ikke lenger mulig å påvirke innholdet i forordningen. Dersom det kommer forslag til endringer av forordningen, vil Statens jernbanetilsyn vurdere å fremme disse ved en senere revisjon av forordningen.

Vi foreslår en ny forskrift om gjennomføring av forordningen. Se punkt 6 og 7 for nærmere omtale av innholdet i forskriften.

1.2 Hovedinnholdet i forordningen

Forordningen stiller krav om at virksomheter skal bruke telematikkapplikasjoner for å gjennomføre datautvekslingen som er nødvendig for at visse prosesser innen jernbanetransport skal fungere. Telematikkapplikasjoner er programvareløsninger som bruker telekommunikasjon og datateknologi for å samle inn, overføre og analysere data. En applikasjon er en kontaktflate

¹ [Kommisjonens gjennomføringsforordning \(EU\) 2026/253 av 6. februar 2026 om tekniske spesifikasjoner for telematikkapplikasjoner for interoperabel datadeling ved jernbanetransport innen jernbanesystemet i Den europeiske union og om oppheving av forordning \(EU\) nr. 454/2011 og \(EU\) 1305/2014](#)

² Forskrift om gjennomføring av forordning om telematikkapplikasjoner for passasjertransport i det transeuropeiske jernbanesystemet (TSI TAP-forskriften). Forskriften gjennomfører kommisjonsforordning (EU) nr. 454/2011 av 5. mai 2011 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «Telematikkprogrammer for persontrafikk» i det transeuropeiske jernbanesystem

³ Forskrift om gjennomføring av forordning (EU) nr. 1305/2014 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevnen med hensyn til delsystemet «Telematikkprogrammer for godstrafikk» i Den europeiske unions jernbanesystem, og om oppheving av forordning (EF) nr. 62/2006, og gjennomføring av forordning (EU) 2018/278 og forordning (EU) 2019/778 (TSI TAF-forskriften).

(programmeringsgrensesnitt) der et dataprogram kan kommunisere med andre dataprogrammer eller et nettbasert brukergrensesnitt der mennesker kan kommunisere med et dataprogram. Et slikt nettbasert brukergrensesnitt kan være en nettside, en nettapplikasjon eller annet. Forordningen gir tekniske spesifikasjoner for telematikkapplikasjoner for både passasjertransport og godstransport og erstatter gjeldende regler etter TSI TAP og TSI TAF.

TSI TEL er en av flere forordninger om tekniske krav til delsystemer innenfor jernbanen. Disse forordningene kalles tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet, TSI-er. TSI-ene er gitt som gjennomføringsrettsakter med hjemmel i samtrafikkdirektivet artikkel 5(11), gjennomført i samtrafikkforskriften. Samtrafikkdirektivet definerer blant annet hvilke delsystemer som er en del av jernbanesystemet i EU. Formålet med de tekniske kravene som er fastsatt i TSI-ene er å oppnå samtrafikk (interoperabilitet). Telematikkapplikasjoner for passasjer- og godstransport er et av disse delsystemene. TSI-ene er gjennomført i norsk rett i forskrifter hjemlet i jernbaneloven.

TSI TEL støtter opp under og presiserer krav som følger av flere regelverk på jernbaneområdet, blant annet regelverket om multimodal reiseinformasjon⁴, regelverket om papirløs godstransport⁵ og jernbanepassasjerrettighetsregelverket⁶. Forordningen virker sammen med andre forordninger om tekniske spesifikasjoner for delsystemer innen jernbanen, blant annet forordningen om tekniske spesifikasjoner om interoperabilitet for delsystemet drift og trafikkstyring (TSI OPE).

TSI TEL innebærer en videreføring av kravene i dagens regelverk med vesentlige endringer, blant annet om

- krav om utveksling av nye dataelementer for billettering, om tilgjengelighet for personer med redusert mobilitet (PRM) og om integrasjon (sammenkobling) mellom jernbanetransport og andre transporttyper
- nye krav som skal harmonisere de tekniske spesifikasjonene for billettsalg med regelverket for multimodal reiseinformasjon, forordning (EU) 2024/290
- kravene skal også gjelde billettselgere og distributører
- nye krav om at data skal være tilgjengelige online for gjenbruk i samsvar med standard offentlige lisenser, det vil si juridiske avtaler som gir allmenheten rett til å bruke, dele og ofte endre innhold eller programvare med svært få begrensninger
- nye spesifikasjoner for digitale løsninger ved godstransport, blant annet om elektroniske fraktbrev
- en ny undergruppe i den felles ERA-ontologien for EUs jernbanesystem for telematikkområdet
- nye krav om at følgende virksomheter skal vurdere samsvar med kravene om bruk av telematikkapplikasjoner: Infrastrukturforvaltere, godstogselskaper, drivere av serviceanlegg for godstog, drivere av stasjoner og passasjertogselskaper.
- nye oppgaver for det nasjonale kontaktpunktet som også etter TSI TAP- og TSI TAF-forskriften er utpekt for å utføre enkelte overordnede oppgaver knyttet til regelverket
- en ny rolle for ERA som «system myndighet» med ansvar for den sentrale referansedatabasen, utvikling, vedlikehold og oppdatering av ERA-ontologien og tilhørende dataelementer mv.

⁴ Forordning (EU) 2017/1926 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan

⁵ Forordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformasjon

⁶ Forordning (EU) 2021/782 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser

2 Bakgrunn

Det følger av Kommisjonsbeslutning 2017/1474 gitt med hjemmel i samtrafikkdirektivet at TSI-ene skal revideres jevnlig. Det følger av beslutningen artikkel 3(6) at TSI-er relatert til informasjons- og kommunikasjonssystemer skal utarbeides under hensyn til åpen kilde og åpne data arkitekturkrav.

Det følger videre av artikkel 14(6) at TSI TAP skal ha som målsetning å tilrettelegge for gjennomgående billettering, integrert billettering og multimodal reiseinformasjons- og reservasjonssystemer.

Et første forslag til revisjon av TSI-en er utarbeidet av Det europeiske jernbanebyrået, ERA. Arbeidsgrupper bestående av deltakere fra medlemsland og bransjeorganisasjoner har deltatt i arbeidet. Det har vært diskusjoner om Kommisjonens forslag til forordning og Kommisjonen har lagt frem flere versjoner av forslaget til forordning før medlemslandene ga sin tilslutning til forordningen i november 2025. Endringene som er gjort i forhold til de tidlige versjoner av forordningen innebærer blant annet at godstogselskapenes innvendinger mot at opplysninger de mener er forretningshemmeligheter skal være pålagt offentliggjort er hensyntatt. Videre er gjennomføringsfristene vesentlig forlenget i den vedtatte forordningen i forhold til den opprinnelige versjonen.

3 Overordnet om forordningen

TSI TEL har som formål å forbedre interoperabiliteten når det gjelder datadeling om jernbanetransport. At datautvekslingen er interoperabel innebærer at den skjer etter en «felles oppskrift» slik at avsender og mottaker forstår informasjonen som utveksles på samme måte. Det vil si at dataene må deles på en slik måte at de kan tolkes/forstås entydig når de utveksles mellom ulike systemer eller organisasjoner. For å oppnå dette må dataene ha et klart og utvetydig meningsinnhold, være kartlagt riktig og være formatert på den påkrevde måten.

Forordningen skal bedre tilgangen til togreiser blant annet gjennom å tilrettelegge for at passasjerene skal kunne finne informasjon om hele reisen med ulike transportmidler og kjøpe billett for hele reisen på ett og samme nettsted, såkalte multimodale reiser og integrerte billetter. Den skal videre bidra til å forbedre ytelsen for godstransport og lette logistikken og driften av kombinerte og multimodale transportprosesser. Forordningen skal også tilrettelegge for åpen dataarkitektur, det vil si datasystemer basert på åpent tilgjengelige teknologiske løsninger og standarder. Den skal fremme fri tilgang til digital informasjon, og legge til rette for gjenbruk av data med minimale juridiske begrensninger og kostnadsfritt.

For å oppnå disse formålene stiller den krav til hvilke data som skal deles ved bruk av telematikkapplikasjoner. Den regulerer videre modeller, formater og standarder, felles referansedata og en ny undergruppe i ERA-ontologien⁷ om den felles betydningen av ulike begreper og konsepter som skal ligge til grunn for datadelingen.

Forordningen skal også

⁷ Se beskrivelsen av ERA-ontologiens funksjon i punkt 4.2

- sikre kunders muligheter for å ta informerte valg om transport, mulighet for utvikling av innovative løsninger mv, gjennom krav om at informasjon om eksisterende jernbanetilbud og ruter, som togtrafikk og tidstabeller, inkludert transportvilkår og overgangstider mellom trafikk-knutepunkter skal være offentlig tilgjengelige.
- forbedre ytelsen til telematikkapplikasjoner for godstransport
- forbedre kapasitetsutnyttelsen både innen person- og godstransport
- sikre rettferdig konkurranse gjennom offentlig tilgang til data og ikke-diskriminerende tilgang til telematikkapplikasjoner. Informasjonen kan brukes til å utvikle nye produkter og tilbud knyttet til togreiser og multimodale reiser. Dette vil åpne for at flere aktører enn i dag vil kunne tilby tjenester i markedet
- bidra til mer enhetlig og effektiv datadeling om passasjer- og godtransportstjenester, noe som forbedrer sporbarheten og operasjonell effektivitet
- bidra til mer pålitelig og konsistent informasjonsdeling, gjennom standardiserte grensesnitt og økt datakvalitet, noe som forbedrer tilgangen til togreiser for kunder og gir bedre mulighet for operasjonell planlegging.

4. Nærmere om innholdet i forordningen

4.1 Oppbygningen av forordningen

Forordningen består av

- artikkel 1 til 27,
- et vedlegg med punktene 1 til 5 med underpunkter
- tilleggene A til G.

De overordnede kravene følger av artiklene i forordningen. De nærmere kravene om hvilke data som skal deles og de tekniske spesifikasjonene for datadelingen følger av vedlegget til forordningen.

I vedlegget gis tekniske spesifikasjoner for følgende delprosesser:

1 Felles krav

1.1 Grunnleggende krav

1.2 Felles referansedata; spesifikasjoner for prosedyren for angivelse av koder og spesifikasjoner for organisasjonskoder og lokasjonskoder.

1.3 Cybersikkerhet

1.4 Datapresentasjon

1.5 Datakvalitetskriterier

1.6 Samsvarsvurdering

1.7 Telematikkapplikasjoner

2 Kapasitetsstyring, togklargjøring og trafikkstyring

2.1 Objektkoder, objekt id-ene som skal brukes av telematikkinteressentene som er involvert i en jernbanetransportprosess.

2.2 Strategisk styring av infrastrukturkapasitet – åpent punkt

2.3 Kapasitetsfordeling – spesifikasjoner for datadelingen om kapasitetsrettigheter som skjer i samsvar med TSI OPE og direktiv 2012/34/EU kapittel IV, del 3.

2.4 Planlagte kapasitetsrestriksjoner – åpent punkt

2.5 Togklargjøring, tekniske spesifikasjoner for togsammensetning, «tog klart»-melding og togprognose-melding.

2.6. Rapportering om togtrafikkdata – togtrafikkdataene er dataene som er nødvendige for den dynamiske oppdateringen av arbeidsrutetabellen

2.7 Historisk oversikt over togrelaterte data

3. Styring av godsvogner og deres last

3.1 Elektronisk godstransportinformasjon

3.2 Bevegelse av godsvogner og deres last

3.3 Godsspesifikke referansedata

4. Jernbanebillettering ved passasjertransport og reiseinformasjon til passasjerer

4.1 Generelt – Punkt 4 gjelder kravene til interoperabel datadeling som er nødvendige for å gjennomføre prosessene angitt i artikkel 2(1)(c). Data knyttet til jernbanebillettering omfatter følgende:

- Timetabell for passasjerer
- Prisdata
- Data knyttet til transportvilkår

4.2 Timetabell for passasjerer

4.3 Prisdata

4.4 Transportvilkår

4.5 Tilgjengelighet og reservasjon

4.6 Billettutstedning for produktdistribusjon

4.7 Reiseinformasjon til passasjerer under reisen

4.8 Felles referansedata for jernbanebillettering

Tilleggene A til G omfatter følgende

- I tillegg A angis grenseflatene mellom TSI TEL og andre TSI-er
- I tillegg B angis de forholdene som er åpne punkter
- I tillegg C vises det til standarder og tekniske dokumenter som forordningen gjør det obligatoriske å følge. De tekniske dokumentene er tilgjengelige på ERAs nettsider.
- I tillegg D angis testprosedyrene for samsvarsvurderinger i henhold til artikkel 18
- I tillegg E angis krav til målingen av nøyaktigheten av prognoseinformasjon for tog og bevegelse av godsvogner
- I tillegg E gis en oversikt over hvordan TSI TEL oppfyller de grunnleggende kravene angitt i samtrafikkdirektivet

4.2 Forordningens virkeområde – artikkel 2(1) og 3(9)

Forordningen gjelder telematikkapplikasjoner for følgende prosesser (heretter kalt jernbanetransportprosessene), jf. artikkel 2(1):

- a) kapasitetsstyring, togforberedelse og trafikkstyring - for passasjer- og godstransport
- b) styring av godsvogner og deres last
- c) billettering og reiseinformasjon til passasjerer

Den regulerer bruken av telematikkapplikasjoner ved utveksling av data mellom ulike virksomheter med roller knyttet til jernbanetransport. Disse virksomhetene, det vil si brukere av telematikkapplikasjonene, kalles telematikkinteressenter. Disse omfatter jernbaneinfrastrukturforvaltere, jernbaneforetak, stasjonsledere, operatører av godstjenestefasiliteter, intermodale transportoperatører, søkere om kapasitetsallokering, billettselgere, vedlikeholdsansvarlige, tredjeparts tjenesteleverandører, kunder i godstrafikken, innehavere av godstransportkontrakter, informasjonsaggregatorer, og andre enheter involvert i jernbanetransportprosessene, jf. artikkel 3(9).

4.3 Sentralt datalager med referansedata og ERA-ontologi – artikkel 7, 8 og 9

Nye krav om et sentralt datalager for telematikk

Forordningen stiller nye krav om at ERA skal opprette og forvalte et sentralt datalager. Dette datalageret skal blant annet inneholde felles referansedata. Det skal videre utgjøre en undergruppe i den felles ontologien for EUs jernbanesystem, for de dataene som skal utveksles knyttet til jernbanetransportprosessene, jf. artikkel 8. Datalageret skal være basert på åpen dataarkitektur. Når telematikkinteressenter utveksler data i samsvar med forordningen, skal dette skje i samsvar med semantikken gitt i ERA-ontologien og i ved bruk av dataformatet XSD, jf. artikkel 7 og vedlegget punkt 1.

ERA-ontologiens funksjon

ERA-ontologien er en datamodell som inneholder en form for digitalt alfabet. Den nye undergruppen i ontologien for telematikkområdet fastlegger betydningen av begreper og konsepter som skal legges til grunn ved datautveksling gjennom telematikkapplikasjoner. Modellen gjør det mulig for IT-systemer «å snakke det samme språket». ERA-ontologien muliggjør automatisk sammenknytning av informasjon fra de ulike IT-systemene og tilrettelegger for interoperabel datautveksling mellom virksomheter tilknyttet jernbanetransport og mellom slike virksomheter og andre transportvirksomheter.

Felles referansedata - koder

ERA skal administrere og tilrettelegge for felles referansedata i form av entydige referanseidentifikatorer (heretter kalt koder) som brukes eller er tenkt brukt av telematikkinteressenter i forbindelse med jernbaneprosessene, jf. artikkel 9. Disse kodene består av organisasjonskoder, steds-koder og billetteringskoder, se vedlegget punkt 1.2.1, 1.2.2 og 4.8. ERA skal gi telematikkinteressentene tilgang til nett-applikasjoner som de kan bruke til å sende forespørsler om tildeling av koder.

4.4 Datadeling mellom telematikkinteressentene – artikkel 4(1) og 5(1)

Artikkel 4(1) gir hovedregelen om at telematikkinteressenter som deltar i de samme jernbanetransportprosessene, skal gi hverandre tilgang til de dataene som er nødvendige for å utføre disse prosessene.

Forordningen regulerer ikke telematikkinteressentenes plikt til å delta i de ulike prosessene, men gjelder virksomheter som har rett eller plikt til å delta i jernbanetransportprosessene med grunnlag i annet regelverk eller kontrakter. Med unntak for prosessene «billettering» angitt i artikkel 2(1) c) (i), kan også operasjonelt ansvar medføre at en virksomhet har rett og plikt til å delta i en jernbanetransportprosess.

4.5 Nærmere om datadelingen ved kapasitetsstyring, togklargjøring og trafikkstyring - artikkel 2(1) (a) og vedlegget punkt 2

Kravene i vedlegget punkt 2 til hvilke data som skal deles knyttet til jernbaneprosessene kapasitetsstyring, togklargjøring og trafikkstyring medfører en sammenslåing og videreføring av kravene som i dag følger av TSI TAP og TSI TAF med enkelte endringer.

Objektkoder – vedlegget punkt 2.1

Objektkoder som omfatter togkode, tog-id, rutesøknad-id, feltobjekt (path object) og ruteobjekt, skal deles mellom de ulike telematikkinteressentene og brukes ved datautvekslingen. Kodene skal være utformet i samsvar med vedlegg C [1] som viser til ERA-ontologien versjon 4, og skal angis av henholdsvis det ledende togselskapet og infrastrukturforvalteren.

Kapasitetsfordeling, togforberedelse og rapportering av togtrafikkdata – vedlegget punkt 2.3, 2.5 og 2.6

Det følger at ved utveksling av data knyttet til fordeling av infrastrukturkapasitet, togforberedelse og rapportering om togtrafikkdata skal det fortsatt utveksles de samme meldingene som etter gjeldende rett mellom henholdsvis infrastrukturforvalteren og jernbaneselskapene, med den endring at meldingene skal være utformet i samsvar med de tekniske kravene i vedlegg C [1].

4.6 Nærmere om datadelingen ved styring av godsvogner og deres last – artikkel 2(1)(b) og vedlegget punkt 3

Innledning

Forordningens vedlegg punkt 3 innebærer nye krav om data som skal deles knyttet til styring av godsvogner og deres last.

Elektroniske fraktbrev – vedlegget punkt 3.1

Et fraktdokument som er utvekslet elektronisk ved bruk av en fraktdata-melding signert elektronisk i samsvar med kravene om elektronisk signering, skal anses som et elektronisk fraktbrev ekvivalent med et papirbasert fraktbrev. Basert på fraktinformasjonen sendt fra fraktkunden til det ledende togselskapet, skal det ledende togselskapet sende en fraktbrevmelding til alle togselskapene som deltar i godstransporten. Fraktbrevmeldinger skal være i samsvar med kravene i vedlegg C [1].

Data knyttet til bevegelse av godsvogner og deres last – vedlegget punkt 3.2

Jernbaneforetakene som er involvert i den samme godstransportprosessen, skal gjensidig utveksle informasjon og individuelt sikre overvåkingen av løpende data om lokasjon og status for de godsvognene de har ansvar for data om. Det ledende jernbaneforetaket skal bruke informasjonen fra jernbaneforetakene involvert i samme godstransportprosess til å holde en løpende oversikt over lokasjon og status for godsvognene.

Dataene skal angis i form av meldinger i samsvar med kravene i vedlegg C [1]. Meldingene deles inn i

- Vogndrift-meldinger - punkt 3.2.1
- Meldinger om bevegelse av intermodal lasteenhet - punkt 3.2.2 - åpent punkt
- Vognprognose-melding – punkt 3.2.3

Krav til godsspesifikke referansedata - vedlegget punkt 3.3

For å understøtte togklargjøringsprosessen skal hver kjøretøybruker sikre deling av jernbanekjøretøy referansedata gjennom standardiserte og sammensluttede databaser.

For å understøtte driften av intermodal transport

- skal hver bruker av intermodale lasteenheter (ILU-er) sikre deling av ILU referansedata gjennom standardiserte og sammensluttede databaser
- kan hver bruker av godsvogner og hver bruker av ILU-er sikre datadeling om den operasjonelle statusen av deres godsvogner og ILU-er gjennom standardiserte og sammensluttede godsvogn og ILU-operasjonelle databaser.

Kjøretøybrukere skal, koordinert av ERA, samarbeide om å etablere, drive og vedlikeholde standardiserte rullende materiell databaser (RSRD-er) på EU-nivå, jf. vedlegget punkt 3.3.2. Tilsvarende krav gjelder for brukere av intermodale lasteenheter (ILU-er) som skal samarbeide om en standardisert og samordnet database for ILU-er.

4.7 Nærmere om datadelingen ved billettering og reiseinformasjon– artikkel 2 (1) (c) og vedlegget punkt 4

Nye krav til billetteringsløsninger og reiseinformasjon

Forordningen stiller nye krav til billetteringsløsninger og reiseinformasjon. Den stiller nye tekniske krav til den digitale løsningen for delingen av data om reiseinformasjon med passasjerer. Datadelingen skal skje ved bruk av løsningene angitt i CEN/TS 16614-2:2025 og CEN/TS 16614:4 2025. Videre stiller den krav om delingen av mer informasjon (flere dataelementer) med passasjerene enn det som følger av TSI TAP.

Nye krav om hvilke data som skal deles mv.

De nye kravene omfatter blant annet informasjon om overgang til andre tog, stopp der passasjerer kan gå på toget, natt-tog, kryssing av tidssoner, togets tilgjengelighet, overgangstider mv. Det gis frister for når reiseinformasjonen skal gjøres offentlig tilgjengelig i henhold til artikkel 6, omtalt under. Den gir også nye detaljerte krav til reiseinformasjon om overgangstider, herunder minimums overgangstid, overgangstid mellom ulike deler av stasjonen og mellom stasjonen og andre stasjoner i nærheten. Den viderefører kravene til dynamisk reiseinformasjon til passasjerer i TSI TAP, det vil si informasjon mens reisen pågår, med den endringen at det blir obligatorisk å oppgi alle mellomliggende stopp på reisen.

Videre gir den nye tekniske spesifikasjoner for distributørers sjekking av tilgjengelighet og reservering av et jernbaneprodukt.

Organiseringen av billetteringen

Det er opp til jernbanevirksomhetene å avgjøre hvordan de skal organisere billetteringen. Det er videre opp til jernbanevirksomhetene å inngå avtaler med andre aktører om hvilke digitale løsninger som skal benyttes ved utveksling av data knyttet til billettering, med unntak av dersom de inngår avtaler med eksterne aktører om distribusjon av jernbanebilletter. I slike tilfeller angir forordningen fire ulike digitale løsninger virksomhetene kan benytte, se nærmere under omtalen av artikkel 14.

Utstedelse av jernbanebilletter

Forordningen gir tekniske spesifikasjoner for hvordan jernbanebilletter skal utstedes. Det følger av vedlegget punkt 4.6.3 at togselskap og billettkontrollorganer skal akseptere billetter som er utstedt elektronisk i samsvar med det tekniske dokumentet B.11. B.11 angir tre standarder for og en anbefaling av løsninger som kan brukes ved utstedelse av jernbanebilletter på grunnlag av data overført elektronisk fra et togselskap. Billettutstedere skal minst kunne utstede billetttypene og billettformatene angitt i B.11. De samme billetttypene og billettformatene skal aksepteres av togselskapene, både når billetten utstedes av et av de involverte togselskapene og når den utstedes av en uavhengig billettutsteder.

4.8 Nærmere om datadelingen ved kapasitetsstyring, togklargjøring og trafikkstyring for multinettsprosesser

Artikkel 5(1) stiller krav om deling av data knyttet kapasitetsstyring, togklargjøring og trafikkstyring for multinettsprosesser som gjelder i tillegg til kravene i artikkel 4. Med multinettsprosesser menes prosesser knyttet til jernbanetransport over to eller flere infrastrukturnettverk som faller inn under ansvarsområdene til ulike infrastrukturforvaltere eller drivere av serviceanlegg for godstog.

Infrastrukturforvaltere og hvor det er relevant, drivere av serviceanlegg for godstog, skal gi telematikkinteressenter tilgang til følgende rådata som del av minimumspakken som følger av direktiv 2012/34/EU vedlegg II punkt 1:

- Rutetabeller

- Togtrafikdata det vil si fortløpende data om togkjøring og togprognose som er nødvendige for å oppdatere togtabellen.
- Data om togsammensetningen, det vil si opplysninger om antall vogner, type vogner, plassering av vogner, kart over seteplassering mv.
- Historiske togdata, om timetabell, togsammensetning, faktisk kjøretid mv.

Kravene i artikkel 5 gjelder ikke for militærtransport eller annen transport underlagt sikkerhetstiltak.

4.9 Data som skal være offentlig tilgjengelige - artikkel 5(2) og 6

Artikkel 5(2) stiller krav om at dataene som skal deles knyttet til kapasitetsstyring, togklargjøring og trafikkstyring for multinettsprosesser skal være offentlig tilgjengelige via et felles EU-nettbasert brukergrensesnitt. For godstransport skal opplysningene bare gjøres offentlig tilgjengelige dersom det enkelte godstogselskapet har samtykket til dette, jf. nr. 4.

Reise- og prisinformasjon skal være offentlig tilgjengelig via et nasjonalt tilgangspunkt (national access point), jf. artikkel 6. Dette innebærer en presisering av de kravene som allerede følger av forordning (EF) 2017/1926 gjennomført i forskrift 19. mars 2021 nr. 987 om multimodale reiseinformasjonstjenester.

Følgende opplysninger skal gjøres tilgjengelige:

- Passasjertogselskaper skal gi tilgang til opplysninger om rutetabeller, transportvilkår som for eksempel tilgjengelighet for personer med nedsatt mobilitet, vilkår for reise med bagasje, sykkel mv.
- Infrastrukturforvaltere skal gi tilgang til opplysninger om overgangstider mellom ulike transportruter.

Der et passasjertogselskap eller en datainnehaver har rett eller plikt til å gi tilgang til prisdata, skal slik tilgang til alle dens prisdata minst gis via det nasjonale tilgangspunktet.

Artikkel 6 krever også at en distributør som basert på kontrakt skal ha tilgang til data om tilgjengelighet og reservasjon av jernbanereiser minst skal gis en direkte tilgang til passasjertogselskapets tilknyttede system.

4.10 Hvordan dataene skal deles – artikkel 14 og vedlegget punkt 1.7 og 4

Telematikkapplikasjoner

Virksomhetene skal dele data ved bruk av en telematikkapplikasjon. Denne skal enten være i form av en API (programmeringsgrensesnitt) for maskin til maskindeling eller et nettbasert brukergrensesnitt for menneske til maskindeling. Når det gjelder kapasitetshåndtering, togklargjøring og trafikkstyring skal hver infrastrukturforvalter både bruke en API og gi tilgang til et nettbasert brukergrensesnitt jf. artikkel 14(1). Telematikkapplikasjonen skal være i samsvar med kravene i vedlegget punkt 1.7, jf. artikkel 14(2).

To eller flere telematikkinteressenter kan sammen bruke en telematikkapplikasjon eller sammen gi tilgang til bruk av en telematikkapplikasjon, jf. artikkel 14(3).

Felles EU-telematikkapplikasjoner

Krav til hvordan dataene knyttet til kapasitetsstyring, togklargjøring og trafikkstyring for multinettsprosesser skal deles, følger av artikkel 14(5). Infrastrukturforvaltere skal sammen bruke en felles EU-API og sammen gi tilgang til bruk av et felles EU-nettbasert brukergrensesnitt.

Drive av serviceanlegg for godstog kan velge å bruke slike felles EU-telematikkapplikasjoner. Godstogselskaper kan også velge å bruke slike felles EU-telematikkapplikasjoner for deling av data knyttet til håndtering av godsvogner og last.

OMSA og OSDM

Virksomhetene som har inngått avtaler om distribusjon av billetter gjennom eksterne distributører, kan velge mellom blant annet OSDM (Open Sales and Distribution Model) eller løsningen kalt OMSA (Open Mobility Sales), jf. vedlegget punkt 4. OMSA er en spesifikasjon eller oppskrift for hvordan en virksomhet kan etablere et API som sikrer interoperabilitet og etterlevelse av TSI-kravene for meldingsutveksling. OSDM brukes i dag til distribusjon av jernbanebilletter, mens OMSA er en løsning utarbeidet av Entur som i Norge har vært benyttet til distribusjon av billetter også for multimodale reiser. Den er basert på bruk av datamodellen Transmodel som angir felles begreper og datastrukturer for multimodal offentlig transport.

4.11 Samsvarsvurdering – artikkel 18

Telematikkinteressentene skal selv vurdere om deres telematikkapplikasjoner samsvarer med forordningen og sende resultatene til ERA, jf. artikkel 18. Telematikkapplikasjoner som er i bruk fra ikrafttredelsesdatoen skal vurderes før implementeringsfristene i artikkel 16. ERA skal tilby en webapplikasjon for automatisk selvvrdering, med funksjoner som utstedelse av erklæringer om samsvar, dokumentasjonssamling, og publisering av en liste over applikasjoner som antas å være i samsvar. ERA kan evaluere selvvrderinger. Manglende samsvar kan gi grunnlag for tiltak, herunder i form av håndheving av virksomhetenes implementeringsforpliktelser fra nasjonale myndigheters side, jf. artikkel 18(7).

4.12 Nasjonalt kontaktpunkt (NCP) - artikkel 20

Ordringen med nasjonalt kontaktpunkt (NPC) videreføres, men slik at aktøren som innehar denne rollen får nye oppgaver. Medlemslandene kan utpeke enten en offentlig myndighet eller en infrastrukturforvalter til å ivareta rollen som NCP. Bane Nor er utpekt som NCP etter gjeldende regelverk, TSI TAP- og TSI TAF-forskriften.

NCP skal

- delta i ERA-arbeidsgruppen(e) etablert i samsvar med ERA-forordningen med de oppgavene som nevnt i forordningen artikkel 22
- samarbeide med ERA og andre NCP-er og dele relevante synspunkter og problemstillinger fra telematikkinteressenter
- innhente opplysninger om markedsandeler og kontaktopplysningene til telematikkinteressenter omfattet av artikkel 17. Se omtalen av artikkel 17 under «Andre gjennomføringsfrister.»
- tilrettelegge for kontakt mellom medlemsland, telematikkinteressenter på nasjonalt nivå, ERA, Kommisjonen og andre relevante organisasjoner
- tilrettelegge for samspill mellom nasjonale telematikkinteressenter og myndighetene med ansvar for å ivareta nasjonale tilgangspunkt for å sikre at dataholdere bruker referansedata som steds-koder.

Videre skal NCP bidra til en koordinert gjennomføring av kravene i forordningen gjennom å

- utveksle erfaringer og utveksle eksempler på gode metoder mellom telematikkinteressenter på nasjonalt nivå samt på EU-nivå gjennom deltakelse i ERA-arbeidsgruppen(e)
- koordinere dialog mellom telematikkinteressenter som deltar i nettverkene av jernbaneaktører opprettet av ERA, jf. ERA-forordningen artikkel 38(4)
- informere potensielle telematikkinteressenter om regelverket og inkludere dem i samhandlingen.

NCP får nye oppgaver med å bistå ERA ved å innhente og dele informasjon og ved å tilrettelegge for og koordinere kommunikasjon mellom EØS-land, nasjonale telematikkbrukere, ERA og andre organisasjoner. Oppgaven å innhente opplysninger om markedsandeler, jf. artikkel 20(3) (b) må ses i lys av ERAs oppgave etter artikkel 17(4). Det følger av artikkel 17(4) at ERA skal publisere sammenstilte tall om statusen for implementeringen og implementeringsplanene for det enkelte EU/EØS-land og på EU-nivå knyttet opp mot nettverksstørrelsen for infrastrukturforvaltere og opp mot markedsandeler for togselskaper angitt i henholdsvis tonn og passasjerer per kilometer.

4.13 Samarbeid og koordinering - artikkel 21

Utarbeiding av sektorkrav til felles EU-telematikkapplikasjoner

Artikkel 21 pålegger infrastrukturforvaltere og drivere av serviceanlegg for godstog å samarbeide med tilsvarende europeiske aktører om å utarbeide sektorkrav til felles EU-telematikkapplikasjoner for datautvekslingen knyttet til kapasitetsstyring, togklargjøring og trafikkstyring for multinettsprosesser. Videre skal godstogselskaper samarbeide om utvikling av sektorkrav til felles EU-telematikkapplikasjoner for datautveksling knyttet til styring av godsvogner og deres last.

Infrastrukturforvalternes oppgaver

For infrastrukturforvaltere skal samarbeidet skje innen den europeiske nettverksgruppen for infrastrukturforvaltere opprettet etter direktivet om et felles europeisk jernbanenett, 2012/34/EU, artikkel 7f. Samarbeidet skal videre gjøres gjennom konsultasjon med driverne av serviceanlegg for godstog, togselskapene og andre telematikkinteressenter for å koordinere utviklingen av sektorkravene til felles EU-telematikkapplikasjoner, implementeringsplaner på EU-nivå og konsultasjonen med andre telematikkinteressenter på nasjonalt nivå.

Frist for å leveres sektorkravene til ERA

Innen 30. september 2027 skal infrastrukturforvaltere, godstogselskaper og operatører av serviceanlegg for godstog levere disse sektorkravene for felles EU-telematikkapplikasjoner til ERA til bruk i prosessen knyttet til arbeidet med delegerte rettsakter etter samtrafikkdirektivet artikkel 5.

4.14 Gjennomføringsfrister

4.14.1 Milepælsfrister – artikkel 16

Nye telematikkapplikasjoner som tas i bruk etter at forordningen har trådt i kraft, må være i tråd med kravene i denne.

Telematikkdelsystemet skal anses å være gjennomført av telematikkinteressentene i samsvar med forordningen når

- kravene knyttet til datadeling og meldinger fullt ut er tatt i bruk i samsvar med spesifikasjonene i vedlegget, og
- det er utstedt samsvarserklæringer av de korresponderende telematikkapplikasjonene etter artikkel 18.

For eksisterende telematikkapplikasjoner gjelder følgende milepælsfrister for etterlevelse av de tekniske spesifikasjonene for ulike delprosesser, jf. tillegg G med henvisning til de aktuelle punktene i vedlegget:

Kapasitetsstyring

4. mars 2029 - kapasitetsstyring - 2.1 og 2.3

Togforberedelse

9. desember 2029 - togforberedelse - 2.5.1, 2.5.2, 2.5.3

Trafikkstyring

9. desember 2029 - trafikkstyring av godstransport - 2.6

10. desember 2028 - trafikkstyring av passasjertransport - 2.6

Håndtering av godsvogner og last

9. desember 2029 – håndtering av godsvogner og last - 3.1.1, 3.2.1, 3.2.3

Referansedata

13. desember 2026 - felles referansedata organisasjoner og lokasjoner - 1.2

10. desember 2028 - referansedata rullende materiell - 3.3.2

10. desember 2028 – felles referansedata billettering - 4.8

Billettering

14. desember 2025 - passasjer rutetidsdata - 4.2.1

12. desember 2027 - passasjer rutetidsdata om overgangstider - 4.2.2

10. desember 2028 - prisdata - 4.3

13. desember 2026 - transportvilkår - 4.4

10. juni 2029 - sjekking av tilgjengelighet og reservasjon - 4.5

13. desember 2026 - sikkerhetselementer for produkt distribusjon - 4.6

Reiseinformasjon

12. desember 2027 – reiseinformasjon til passasjerer under reisen - 4.7

Tilleggsfrist for drivere av serviceanlegg for godstog

For drivere av serviceanlegg for godstog, gjelder en tilleggsfrist på 12 måneder til alle fristene i tillegg G.

Tilleggsfrist for prosjekter som har kommet langt

Alle fristene i tillegg G kan forlenges med 12 måneder hvis etterlevelse av forordningen hindrer ibruktaking av eksisterende telematikksubsystemer som er i overensstemmelse med TSI TAF/TAP.

Det følger av samtrafikkforskriften § 2-4 at anmodninger om unntak fra TSI-er, blant annet på grunnlag av at prosjekter er langt fremskredne, skal rettes til Statens jernbanetilsyn. Videre følger det at Statens jernbanetilsyn, innen et år etter at TSI-en har trådt i kraft, skal informere ERA om disse prosjektene. Dette medfører at Statens jernbanetilsyn skal informere ERA om slike langt fremskredne telematikkprosjekter innen 2. mars 2027.

4.14.2 Andre gjennomføringsfrister

Frist for angivelse av stedskoder – artikkel 9(7)

Innen 2. september 2026 skal infrastrukturforvaltere og drivere av serviceanlegg for godstog spesifisere posisjonen av lokasjonskodene tildelt dem før forordningens ikrafttredelse i forhold til de relevante infrastrukturdataene tilgjengelige i infrastrukturregisteret (RINF).

Frist for deling av datakrav spesifikke for infrastrukturen – artikkel 11(2)

Innen 2. desember 2026 skal infrastrukturforvaltere dele med ERA de datakravene som er spesifikke for infrastrukturen under deres ansvarsområde.

Delingen skal skje som ledd i ERAs arbeid med å oppdatere de tekniske spesifikasjonene, det vil si de standardene og tekniske dokumentene forordningen henviser til, ved prosessen kalt «change control management procedure», jf. artikkel 12.

Frister for rapportering om status for implementeringen – artikkel 17(2)

Inntil det foreligger en samsvarsvurdering etter artikkel 18, skal infrastrukturforvaltere, godstogselskaper, drivere av serviceanlegg for godstog, stasjonsdrivere (i Norge er dette Bane NOR) og passasjertogselskaper rapportere til ERA om status for implementeringen og implementeringsplanene de har iverksatt for å implementeringsfristene i tillegg G, jf. artikkel 17(2).

ERA skal gi telematikkinteressentene tilgang til en nettapplikasjon for rapportering som tilrettelegger for automatisk import av data, jf. artikkel 17(1).

Rapporteringen skal skje etter følgende frister:

- a) Innen 2. september 2027 skal hver infrastrukturforvalter rapportere status for implementeringen og implementeringsplanene knyttet til kapasitetshåndtering, togklargjøring og trafikkstyring, jf. artikkel 17(2)(a)
- b) Innen 2. mars 2028 skal følgende aktører rapportere om status for sin implementering og sine implementeringsplaner:
 - Hvert godstogselskap skal rapportere om status knyttet til togklargjøring og håndtering av godsvogner og last
 - Hver leder av serviceanlegg for godstog skal rapportere om status knyttet til trafikkstyring
 - Hver stasjonsleder skal rapportere om status knyttet til billettering og passasjerinformasjon
 - Hvert passasjertogselskap skal rapportere om status knyttet til togklargjøring, billettering og passasjerinformasjon, jf. artikkel 17(2)(b)

Frist for levering av sektorspesifikasjoner for felles EU-telematikkapplikasjoner - artikkel 21(4)

Innen 30. september 2027, skal infrastrukturforvaltere, godstogselskaper og operatører av serviceanlegg for godstog levere sektorspesifikasjonene for felles EU-telematikkapplikasjoner til ERA, jf. også omtalen av artikkel 21.

4.14.3 Når bestemmelsene i forordningen begynner å gjelde

Forordningen trådte i kraft i EU den 2. mars 2026. De ulike bestemmelsene i forordningen skal begynne å gjelde på ulike tidspunkter etter at forordningen har trådt i kraft.

Flere av bestemmelsene som regulerer oppgaver for ERA skal gjelde fra et tidligere tidspunkt enn bestemmelsene som gjelder plikter for telematikkinteressentene. Imidlertid skal artikkel 9(4) om at telematikkinteressenter skal be ERA om å få tildelt koder, gjelde allerede fra 15. mars 2026. Ellers gjelder gjennomføringsfristene etter tillegg G, jf. artikkel 16.

For norske telematikkinteressenter vil bestemmelsene i forordningen gjelde først etter at den eventuelt er innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført i norsk forskrift.

4.15 Åpne punkter – tillegg B

Det følger av samtrafikkdirektivet artikkel 4(6) at dersom enkelte tekniske forhold av den typen som reguleres av grunnleggende krav ikke reguleres direkte av en TSI, skal slike forhold angis i et vedlegg til TSI-en som åpne punkter. De forholdene som er angitt som åpne punkter kan reguleres i EU-regelverk på et senere tidspunkt. Inntil det skjer, kan det gis nasjonale bestemmelser om slike forhold.

Følgende åpne punkter er angitt i tillegg B til forordningen, med henvisning til de aktuelle punktene i vedlegget:

- tilleggsnivåer for integritet og pålitelighet for data knyttet til operasjoners sikkerhet - 1.1
- nettside for kapasitetsstyring, togforberedelse og trafikkstyring - 1.7.1

- nettside for håndtering av godsvogner og last - 1.7.2
- identifikasjon av skifting - 2.1.7(3)
- strategisk håndtering av infrastrukturkapasitet - 2.2
- planlegging av skifting og hensetting - 2.3.1(4)
- koordinering av multinettsverksprosesser knyttet til kapasitetsstyring - 2.3.1(5)
- tidsterskel for ad hoc-forespørsler om allokering av infrastrukturkapasitet - 2.2
- koordineringsprosess for kapasitetsallokering - punkt 2.3.9
- konsultasjon av aktører påvirket av planlagte kapasitetsbegrensninger - 2.4.2
- publisering av kapasitetsbegrensninger - 2.4.3
- ruteendringer - 2.6.7(2)
- reservasjons-, betalings-, og fakturasystem for godstransport - 3.1.2
- last klar for bevegelse - 3.2.1.3(5)
- bevegelse av intermodale transportenheter - 3.2.2
- beregning av overgangstider og tilleggstid for innsjekk - 4.2.2(4)
- håndtering av billettering og billettinspeksjon - 4.3.2(2)
- kombinasjon av jernbanereiser satt sammen av distributøren eller detaljisten og kommunikasjonen mellom disse - 4.5.1(7)
- applikasjoner til bruk for å distribuere og selge jernbanereiser, unntatt når det gjelder sjekking av tilgjengelighet og reservasjon - 4.5.1(8)
- krav om tilbakebetaling eller erstatning - 4.6.4.2(2).

Vi foreslår ikke nasjonal regulering av noen av forholdene som er angitt som åpne punkter.

5. Forslag om hvordan TSI TEL skal gjennomføres i norsk rett

Forordninger vedtatt av EU-organer gjelder ikke direkte i Norge, men må først inkorporeres i norsk rett. Forordningen gjennomføres i en henvisningsbestemmelse, slik at den gjelder som norsk forskrift, på samme måte som for andre forordninger som er tatt inn i EØS-avtalen.

Vi foreslår å gjennomføre forordningen i en egen forskrift, forskrift om telematikkapplikasjoner for jernbanetransport i EØS (TSI TEL-forskriften). Videre foreslår vi å oppheve TSI TAP-forskriften og TSI TAF-forskriften. Forskriftene gjennomfører TSI TAP- og TSI TAF-forordningene, som blir opphevet av TSI TEL og som vil bli tatt ut av EØS-avtalen dersom TSI TEL blir innlemmet i avtalen.

Det følger av forordningen artikkel 20 at landene skal utpeke en aktør som skal være nasjonalt kontaktpunkt. Denne utpekingen skjer i en egen prosess og ikke gjennom at Statens jernbanetilsyn vedtar forskriften om gjennomføringen av TSI TEL i norsk rett. Vi foreslår imidlertid at det gis en bestemmelse i forskriften som informerer om hvilken aktør som er utpekt som nasjonalt kontaktpunkt.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med virksomhetenes etterlevelse av de ulike gjennomføringsforpliktelsene som følger av forordningen, jf. jernbaneloven § 11 og forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen § 3(11).

6. Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget om nasjonal gjennomføring av forordningen

Statens jernbanetilsyn inviterte virksomhetene i jernbanesektoren til møte 30 januar 2026 med formål å informere om og drøfte innholdet i og konsekvensene av forordningen mv. Flere av virksomhetene

deltok i møtet. Vi har imidlertid ikke fått konkrete opplysninger om hvilke konsekvenser forordningen vil medføre for de ulike virksomhetene den stiller krav til.

Forordningen medfører at virksomheter vil måtte investere i og ta i bruk nye tekniske løsninger. Flere virksomheter vil måtte etablere og melde fra til ERA om bruk av identifikasjonskoder. Andre vil måtte søke til ERA om å få tildelt nye koder. Virksomhetene skal blant annet samarbeide med andre virksomheter som deltar i samme jernbaneprosesser om å utarbeide gjennomføringsplaner, og skal gjennomføre en samsvarsvurdering av telematikkapplikasjonene. En andel av kostnadene må imidlertid antas å skyldes at ikke alle aktører fullt ut har etterlevd kravene som følger av dagens regelverk. Vi viser videre til at de relativt lange gjennomføringsfristene medfører at kostnadene ved tiltakene som må gjennomføres for å etterleve de nye kravene vil kunne fordeles over flere år. Reguleringen medfører utvikling av nye avsender- og mottaksapparat for reservasjonsmeldinger hos Entur. Dette vurderes som en mindre kostnad og innsats.

Gjennomføringen av forordningen i norsk rett vil medføre at Statens jernbanetilsyn får enkelte nye oppgaver som nasjonal myndighet. Vi vurderer det slik at disse nye oppgavene ikke vil medføre administrative konsekvenser av vesentlig betydning.

7. Forslaget til forskrift

Forskrift om telematikkapplikasjoner for jernbanetransport i EØS (TSI TEL-forskriften)

Hjemmel: Fastsatt av Statens jernbanetilsyn [dd.mm. åååå] med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 4, § 5, § 5 b, § 6, § 12 og § 16 og forskrift 3. september 2021 nr. 2675 om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen § 5.

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. xx (forordning (EU) 2026/253).

§ 1 Gjennomføring av forordning (EU) 2026(253 om tekniske spesifikasjoner til telematikkdelsystemet mv. (TSI TEL)

Forordning (EU) 2026/253 om tekniske spesifikasjoner for telematikkapplikasjoner for interoperabel datadeling ved jernbanetransport innen jernbanesystemet i Den europeiske union (TSI TEL) og om oppheving av forordning (EU) nr. 254/2011 (TSI TAP) og forordning EU nr. 1305/2014 (TSI TAF) (TSI TEL-forordningen), som inntatt i EØS-avtalen vedlegg XIII nr. xx, gjelder som forskrift. Forordningen gjelder med de tilpasningene som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

§ 2 Nasjonalt kontaktpunkt

XX er nasjonalt kontaktpunkt i henhold til TSI TEL artikkel 20.

§ 3 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft straks. Samtidig oppheves følgende forskrifter:

- a) forskrift 1. oktober 2012 nr. 954 om gjennomføring av forordning om telematikkapplikasjoner for passasjertransport i det transeuropeiske jernbanesystemet (TSI TAP-forskriften)
- b) forskrift 8. september 2021 nr. 2715 om gjennomføring av forordning (EU) nr. 1305/2014 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveien med hensyn til delsystemet

«Telematikkprogrammer for godstrafikk» i Den europeiske unions jernbanesystem, og om oppheving av forordning (EF) nr. 62/2006, og gjennomføring av forordning (EU) 2018/278 og forordning (EU) 2019/778 (TSI TAF-forskriften).

Forordninger

Forordning (EU) 2026/253 om tekniske spesifikasjoner for telematikkapplikasjoner for interoperabel datadeling ved jernbanetransport innen jernbanesystemet i Den europeiske union (TSI TEL)

Denne teksten er bare for informasjonsformål og er ikke del av forskriften.

En uoffisiell, dansk, konsolidert versjon av forordning (EU) 321/2013 kan leses her: [\[lenke til pdf\]](#)