

Høringsinnspill til forslag om nasjonal gjennomføring av TSI TEL-forordningen

1. Innledning

Jernbanedirektoratet viser til høring om nasjonal gjennomføring av TSI TEL-forordningen. TSI TEL representerer et viktig steg mot mer interoperabel, datadrevet og effektiv jernbanesektor i Europa, og vurderes samlet sett som et positivt og nødvendig regelverk.

Samtidig reiser forordningen flere problemstillinger knyttet til implementering, ansvarsfordeling og praktisk gjennomføring i norsk kontekst. Dette gjelder særlig krav til datadeling, rolleavklaringer og samsvar med øvrig regelverk.

2. Overordnede vurderinger

TSI TEL innebærer en tydelig styrking av krav til datadeling (artikkel 4) og tilgjengeliggjøring av både langsiktige, operasjonelle data og reiseinformasjon (artiklene 5 og 6). Dette er i tråd med utviklingen mot mer digitalisert trafikkstyring og multimodale transportløsninger.

For norsk sektor vil dette likevel medføre:

- behov for tydeligere ansvarsfordeling.
- betydelige krav til IKT-arkitektur og datakvalitet
- risiko knyttet til gjennomføring innen fastsatte frister (artikkel 16).

Det er særlig viktig å sikre godt samsvar mellom TSI TEL og øvrige rettsakter, herunder kapasitetsforordningen, for å unngå overlappende eller motstridende krav.

Videre må det vurderes hvordan kravene skal forankres dersom de også gjelder aktører som ikke er direkte underlagt jernbanelovgivningen (for eksempel tredjeparts billettfordistributører).

3. Inkonsistens i krav til togtype og tognummer

Jernbanedirektoratet vil fremheve en identifisert inkonsistens i TSI TEL annekset knyttet til krav om visning av «train type», «train number» og «brand name».

I flere kapitler (bl.a. 4.2.1, 4.7.1.2, 4.7.1.3 og 4.7.2) stilles det krav om at tognummer og togtype skal gjøres tilgjengelig i rutedata, på stasjoner og om bord i tog. Samtidig åpner kapittel 4.4.3.1 (PRM) for at tognummer ikke nødvendigvis kan offentliggjøres, og at linjenummer kan benyttes som alternativ.

Dette fremstår som inkonsistent:

- Det kan ikke samtidig være et generelt krav om offentliggjøring av tognummer, og åpnes for unntak i enkelte sammenhenger.
- Regelverket gir dermed uklare veiledninger til aktørene om hva som faktisk er påkrevd.

I tillegg er dette lite tilpasset norsk praksis, hvor:

- Informasjon til reisende i hovedsak baseres på linjenummer
- Tognummer og «brand name» ikke benyttes operativt i kundevedt informasjon

Jernbanedirektoratet anbefaler derfor:

- At forbeholdet i kapittel 4.4.3.1 utvides til å gjelde generelt
- At bruk av linjenummer aksepteres som alternativ til tognummer i passasjerinformasjon
- At kravene harmoniseres for å unngå tolkningsrom og implementeringsrisiko

4. National Contact Point (NCP) – rolleavklaring

Artikkel 20 gir NCP en utvidet og sentral rolle i koordinering av implementeringen av TSI TEL knyttet til tekniske krav til telematikkapplikasjoner for:

- Kapasitetsstyring, togklargjøring og trafikkstyring
- Billettering og passasjerinformasjon
- Godstransport (vogner og last)

Rollen omfatter blant annet:

- Koordinering mellom nasjonale og europeiske aktører, inkl. EU-kommisjonen
- Integrasjon av ev. nye aktører
- Samling av markedsinformasjon
- Informasjonsdeling og erfaringsutveksling
- Bidrag til implementeringsplaner

I norsk kontekst er ansvarsdelingen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Entur sentral.

I tilknytning til NCP bør det vurderes en delt modell (strategisk/operativ og /eller tematisk (kapasitetsstyring, billettering, osv.)):

- Et tydelig overordnet ansvar hos Jernbanedirektoratet slik at strategisk ruteplanlegging som svarer transportpolitiske mål lar seg realisere.
- Et tydelig overordnet ansvar hos Jernbanedirektoratet for finansiering og styring av Entur. Dette sikrer helhetlig styring av nasjonale retningslinjer, særlig innen billettering og reiseinformasjon.

En eventuell full plassering hos Bane NOR vil gi sterk faglig forankring, men kan skape utfordringer knyttet til koordinering mot aktører i jernbane- og offentlig transport sektoren og nasjonale styringslinjer og øvrige aktører for realisering av digitaliseringstiltak.

5. Gjennomførbarhet og frister

TSI TEL stiller krav til implementering frem mot ca. 2029. Dette inkluderer blant annet:

- Full operativ datadeling
- Etablering av API-er og grensesnitt
- Samsvarsvurderinger og rapportering

Jernbanedirektoratet vurderer at:

- Fristene er ambisiøse, særlig med tanke på datakvalitet og varierende digital modenhet i sektoren
- Det er risiko for at enkelte leveranser ikke kan gjennomføres innen fristene uten betydelige ressurser
- Det er behov for planlegging av implementeringen som ivaretar både fleksibilitet og prioriteringer

Spesielt bør det tas hensyn til:

- Ulik digital modenhet blant aktører
- Avhengighet til europeiske løsninger og standarder
- Behov for koordinering på tvers av sektoren

6. Avsluttende merknader

TSI TEL er et viktig virkemiddel for å realisere en mer digital og interoperabel jernbanesektor. For å sikre vellykket implementering i Norge er det avgjørende med:

- Klare og konsistente krav i selve TSI-Tel regelverket og øvrig nasjonalt og europeisk regelverk
- Tydelig ansvarsfordeling, særlig knyttet til NCPs rolle
- Realistiske frister og prioriteringer

Jernbanedirektoratet stiller seg positiv til videre dialog med Statens jernbanetilsyn om disse spørsmålene.

Vennlig hilsen



Pål Midtlien Danielsen
Leder Innovasjon