

Datum

2024-03-18

Dnr/Beteckning

TSJ 2024- 359

Handläggare

Sten-Olov Södergård

Väg och järnväg

Spårtrafik

Spårtrafikregler

Commission Expert Group on the technical pillar of the 4th railway package, 31th meeting - 1st session

Tid/Plats: 18 mars 10:00-13:30
Webex-möte (distansmöte)

Svenska representanter: Sten-Olov Södergård, Transportstyrelsen
; från branschen representanter - Samtrafiken,
Trafikverket och SJ - medverkade också:
Gunnar Alexandersson – SJ
Stina Carlstedt – SJ
Ellinor Nyberg - Trafikverket
Robert Sköld - Trafikverket
Göran Byström - Trafikverket

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

Bakgrund för samtliga agendapunkter**Dokument**

- *EG 31 TSI Telematics-March meetings 2024-agenda_V2*



EG 31 TSI
Telematics-Marc

- *Item 06 - ST16EN03 - TSI Telematics - Act - Clean*



Item 06 - ST16E1
TSI Telematics -

- *Item 06 - ST16EN03 - TSI Telematics - Annex - Clean*



Item 06 - ST16E1
TSI Telematics -

Bakgrund

TSD TAF¹ och TSD TAP² reglerar formatet på digital kommunikation mellan olika järnvägsaktörer och mellan järnvägsaktörer och kunder. TSD TAF avser godstrafik medan TSD TAP avser persontrafik.

En revidering av båda dessa förordningar pågår i syfte bl.a. till att slå samman/likrikta TSD TAF och TSD TAP, inkludera realtidsdata enligt tågpassagerarförordningen, inkludera standarder för biljettsystem och stängning av öppna punkter m.m.

ERA levererade rekommendationer med revideringsförslag till kommissionen redan i januari 2022, men arbetet har sedan legat vilande i avvaktan på att det övriga ”TSD-paketet” skulle färdigställas under 2022/2023.

Revideringen struktureras runt tre pelare; styrning, planering och drift för både gods och passagerare i en gemensam akt samt biljettsystem. Det ska enligt kommissionen inte handla om så mycket tekniska ändringar utan främst kring styrning. De vill stärka styrningen med

¹ Kommissionens förordning (EU) nr 1305/2014 av den 11 december 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av förordning (EG) nr 62/2006

² Kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet

ERA som systemansvarig, ta fram realistiska deadlines för genomförandet ihop med sektorn, mekanismer för att genomdriva regleringen och anpassa och stärka rapporteringen på nationell nivå.

Inför ett expertgruppsmöte den 19 oktober 2023 publicerade kommissionen ett första utkast till rättsakt. Transportstyrelsen reagerade på att många av förslagen för att stärka genomförandet av regelverket var väldigt långtgående, bl.a. utökning av tillämpningsområdet, sanktioner/böter, nya roller i MS och klagomålshantering.

Vad avser bilagan till rättsakten så har man slagit samman bilagorna till de tidigare telematik-TSD:erna till en bilaga istället för två. Samtidigt genomförs även en översyn av de tekniska dokumenten för att renodla krav från information/vägledning och flytt av texter mellan akten, bilagan och de tekniska dokumenten. Funktionella krav har flyttats från de tekniska dokumenten till bilagan i förordningen. Datamodeller och meddelanden ska fortsatt finnas i tekniska dokument och vägledande texter ska in i en vägledning. Det är dock inte tydligt vilka ändringar som är av redaktionell karaktär till följd av sammanslagningen och vad som är faktiska materiella ändringar av kraven, vilket gör det svårt för Transportstyrelsen att bilda sig en uppfattning om ändringarna.

Transportstyrelsen har dock noterat att strukturen i bilagan avviker från strukturen för övriga TSD:er. Även fördelningen mellan rättsakten och bilagan skiljer sig, krav riktade till MS bör ligga i akten och krav på genomförande och tillämpning riktade till aktörerna borde istället framgå av kapitel 7. Transportstyrelsen ser ingen anledning till att avvika från den vedertagna uppdelningen och strukturen med sju kapitel i bilagan.

Sektorn (CER, CIT, EPTO, UIC) har framfört att det är en stor brist att den öppna standarden för biljettförsäljning [OSDM \(Open Sales and Distribution Model\)](#) inte återfinns i förslaget. Flera företag är i färd med att implementera lösningar baserat på OSDM, bl.a. i Sverige för Samtrafikens nya digitala infrastruktur för tågbokning. Transportstyrelsen delar sektorns uppfattning att OSDM bör inkluderas i förslaget.

EDIFACT ("United Nations/Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport") är en internationell EDI-standard framtagen av FN för utbyte av strukturerade data mellan oberoende datasystem. EDIFACT har hittills använts som standard för utbyte av tidtabeller, men den ersätts nu av CEN-standarden **NeTEx** ("Network Timetable Exchange"). Sektorn menar att det är enkelt att översätta mellan EDIFACT och NeTEx-formaten och föreslår att båda standarderna kvarstår som möjlighet, dessutom anser de att man måste förtydliga vilken profil som ska användas för NeTEx. Kommissionen har därefter förtydligat att det är en EU-profil som ska användas. Transportstyrelsen har ingen uppfattning i frågan.

Ändringar har skett utifrån ERA:s rekommendation som tagit bort vissa tidigare frihetsgrader som gynnade framför allt mindre företag, bl.a. "Soft compliance". Det har även tillkommit krav för bl.a. meddelanden för fraktsedlar och att IM ska tillhandahålla ett webgränssnitt. Sektorn rekommenderar att man återgår till förslagen i ERA:s rekommendation, annars krävs ytterligare konsekvensanalyser. Transportstyrelsen delar sektorns uppfattning kring behovet av konsekvensanalys för tillkommande delar.

Det återstår ännu ett antal öppna punkter i TSD:n.

Kopplat till planering och drift återstår:

- strategisk kapacitetsplanering samt

Vad avser gods så finns öppna punkter gällande:

- geolokalisering av vagnar,
- förflyttning av intermodala lastenheter,
- uppgiftslämnare ("message broker") för vagnsrörelser.

För passagerare och distribution finns öppna punkter om:

- information om villkor för biljettförsäljning- och biljettkontroller,
- villkor för ersättning och kompensationsanspråk,
- testprocedur för prisuppgifter,
- testprocedur för passagerarspecifika referensfiler,

- testprocedur för bokningsfunktioner.

Sammantaget så innehåller förslaget fortsatt en rad tveksamma förslag för att genomdriva lagstiftningen, nya funktioner och en mängd tekniska ändringar som behöver diskuteras ytterligare. Utifrån dessa aspekter verkar kommissionens komprimerade tidsplan med ambition att rösta rättsakten vid RISC-mötet i juni 2024 väldigt optimistisk.

På senaste kommitté-mötet, RISC#101, i februari (21-22 februari 2024) diskuterades förslaget extensivt. De kommentarerna och förslag som presenterades där har emellertid inte hunnit arbetas in i det underlag som delats ut till detta, och senare, session. Därför är det inte möjligt att ange en Transportstyrelsens position och formulera enskilda ståndpunkter till förslagsinnehållet.

**1-3 Ticketing Points 2.3 to 2.5 : capacity management;
Point 2.7 : traffic management
Appendix E: accuracy of ETA data**

Handlingslinje

1. **TS kan** notera informationen.

Vad hände

Points 2.3 to 2.5 : capacity management

Kommissionen välkomnar till mötet. Man informerar om ett pågående arbete gällande kapacitetsfrågor. Man försäkrar att det inte finns några kollisioner mellan förslagen. En första läsning har genomförts och man ser fram mot att det kommer på plats till nästa år. Kommissionen har lagt ner ett stort arbete till detta möte. Kommissionen går igenom det planerade expertgruppsmötesarbetet. Mötet på fredag, den 22, kommer att planeras om och hållas i en session med ändrade tider, numer från 1130 till 1700. Kommissionen har tagit emot kommentarer och arbetat in dem, i vissa fall har man tagit direkt kontakt

förslagsställaren/kommentatorn. Man har arbetat in det i förslaget som kommer senare. Allt är inte klart än utan måste hanteras internt innan det kan publiceras och bli klart för public consultation. Vad gäller frågor om generella frågor tas detta upp på nästa möte den 22 mars.

Man understryker att den utskickade versionen inte reflekterar vad som hittills kommit in till kommissionen.

2.3 Strategic management of infrastructure capacity – detta är en öppen punkt och förutsätter fortsatt arbete och input.

2.4 Capacity allocation – man går igenom per stycke.

DE – ”*service facilities*”/servicefaciliteter borde ingå i sammanhanget. Vid järnvägsanläggningar som finns och som planeras till hamnanläggningar, tar växlingsåtgärder vid, och man fördelar vagnar per aktör. Det är därför inte relevant att ha samma lösningar i dessa anläggningar som för nätet i övrigt. Tidtabellfrågor och liknande är inte relevanta här utan styrs från tid-slots som delas ut. Alltså fungerar inte tabellhanteringen som i övrigt. Man frågar efter en annan lösning. Anläggningarna har allt på plats för de aktuella särskilda behoven.

Kommissionen tar till sig påpekandet och ska se hur man anpassar efter förhållandet. Kanske man kommer att föreslå en öppen punkt för att hantera de nämnda förutsättningarna.

CZ – för dem är kapacitetsfrågor avseende passagerartrafik olika från gods och detta borde också anpassas efter sina förutsättningar. Kommissionen kollar vidare på detta.

CER – hänvisar till DEs och CZs påpekanden. I de nämnda fallen måste man ta i beaktande de växlingsåtgärder på anläggningar som krävs inte omfattas av förslaget, då de inte är planerbara som övrigt trafik och egentligen inte utgör kapacitetsnyttjande.

EIM/CER – ifrågasätter att man flyttar p. 2.4 gällande hänvisningen till rättsakten då den hänvisar till TSD Drift och andra regelverk.

Avseende stycket 6 frågar kommissionen vad mötet anser om tröskelförslaget, där kommissionen menar att detta ska hanteras av JF och IF och att det är nödvändigt att det regleras i TSD Telematik.

NO – förhållandet mellan SERA och kapacitetsfrågorna i TSDen är komplext och komplicerat. Man frågar hur kommissionen avser gå vidare efter att kapacitetsförordningen är tagen. Kommissionen ser inte att de förhandlingarna har någon konsekvens för det nu aktuella TSD-arbetet. Men man håller koll på läget ifall det skulle kunna behövas någon form av anpassning. Behövs det efter antagandet av kapacitetsregleringen kommer man att hantera detta. Såvitt man ser det finns ingen sådan risk i nuläget utifrån de olika förslagen på plats. Det finns förvisso förslag på vissa krav på IT och informationsutbyte. Möjligen kan det finnas detaljinnehåll som berör denna TSD.

CZ – frågar om det finns/behövs någon definition om kortfristig/långfristig kapacitetsfördelning. Kommissionen ska beakta detta och granskar vidare vad som kan behöva anpassas.

Kommissionen sammanfattar att man ska titta närmare på kapacitetsfördelning på anläggningar och anpassa efter vad som sker i kapacitetsregleringen samt även titta på tröskelfrågan i stycket 6.

CER – gällande stycket 7 så anges ”*short notice*”, och man är inte klar på vad som avses med detta. Kommissionen menar att det framgår av sammanhanget men att ”*short notice*” ska man försöka förtydliga på något vis.

EIM/CER – de begrepp som användas i TSD-förslaget är inte överensstämmande med vad som nyttjas i SERA-direktivet. Föreslår att man använder samma begrepp, t ex ”*short notice*” är *ad hoc*” i SERA-direktivet. Kommissionen kollar vidare på detta.

2.4.2 – 2.4.3 *Path request respektive Path details*

DE – understryker att deras tidigare påpekande gällande förhållande om anläggningar även gäller för alla stycken t.o.m. stycket 9, vilket kommissionen bekräftar.

2.4.4 *Path confirmed*

Kommissionen ska granska vidare om förhållanden xxxxx (här uppfattade jag inte klart vad som fördes fram)

2.4.5 *Path details refused*

Inga kommentarer.

2.4.6 *Path cancelled*

SE – man kommer att behöva definiera vem som ska hantera informationen och att det behöver förtydligas. Samt gällande JFs ansvar gällande "operation of the train", så är det inte begränsat till de som ingår i planeringen, utan även bör omfatta övriga JF.

Läser man denna så kan det tolkas att JF kan skicka Path cancelled under hela processen, men det borde förtydligas att under den så kallade "*Planning process phase*" så är kommunikationen "*Applicant*" / sökande – IF. I nuvarande TSD TAF anges detta "*Responsible Applicant*" – RA/ansvarig sökande. RA är sökanden/kunden och entreprenören samt den gemensamma kontaktpunkten för respektive IF i hela planeringsfasen. Huvuduppgiften för rollen RA är att begära bokning av kapacitet till en IF. RA behöver inte vara ett järnvägsföretag, den kan också vara en annan enhet som har möjlighet och tillåtelse att boka kapacitet.

Varför finns det ett behov av att ändra detta i TSD Telematik? SE frågar om kommissionen kan omformulera innehållet för att hålla den ansvariga sökanden som den enda kontaktpunkten under planeringsfasen. Nu är det inte så tydligt eller om det är en avsedd

förändring, krävs ett förtydligande om varför vi måste involvera kommunikation med JF under denna fas.

Kommissionen menar att det är den sökande som har ansvar för att kommunicera informationen, då blir det den JF som ska genomföra som har det vidare ansvaret. Det finns även konsekvenser i sammanhanget med Lead RU/Huvudansvarigt järnvägsföretag. Kommissionen ska titta djupare på detta. Kanske det räcker att ändra till Lead RU/ Huvudansvarigt järnvägsföretag.

EIM – gällande 2.4.4, så anges att det alltid ska finnas en bekräftelse för "path request"/ansökan om tågläge. Hur förhåller det sig till "pre-confirmed path request"? När det gäller "path cancelled"/inställt tågläge" så måste det framgå hur man kan ställa in en path. Kommissionen behöver titta närmare, särskilt gällande pre-request. Någon egentlig datamodell finns inte tillgänglig just nu.

CZ – gällande path cancelled, menar att det är den sökande som "äger" frågan, medan JF är den som ska förhålla sig till vad som antagits. KO; kollar vidare på detta. Kommissionen upprepar att detta förslag är något beroende av utvecklingen i kapacitetsförordningsarbetet, och återkommer i detta när det är klarare läge.

2.4.7 Path not available

SE – har samma påpekande som tidigare, d.v.s. att det borde vara den sökande som ska sköta detta och att det i planeringsläget inte är möjligt att informera alla JF. Samma som 2.4.6 att i "Planning process phase"/planeringsfasen är kommunikationen mellan IF – "Applicant"/sökande.

Sedan är det skrivet på ett sätt att man kan tolka att IF ska skicka meddelanden till alla JF involverade i att framföra tåget, men eftersom Train i detta fall kan vara ett internationellt tåg med JF hos andra IF som vi inte är medvetna om. Kommunikationen måste vara mellan IF och de JF som är ansvariga för någon del av det aktuella allokerade tågläget som är påverkat och inte längre tillgängligt. Kommissionen tar till sig, men anser att det kan finnas en skillnad från omständigheterna i bestämmelsen ovan.

CZ – menar att ordvalet inte är helt logiskt, vill gärna att man uttrycker sig på ett annat vis, i synnerhet i förhållande till ”*Path cancelled*”/inställt tågläge.

2.4.8 Receipt confirmation och 2.4.9 Capacity allocation coordination process

Inga kommentarer från MS eller intressenter.

2.5 Temporary Capacity Restrictions

FR/(SNCF) – enligt deras uppfattning uppstår det en konflikt då man använder RINF i denna TSD. Dessutom så hänvisas till TSD Drift vilket man anser inte är relevant. Det ändrar RINFs roll, och är inte vad som avsetts. Kommissionen förklarar sin inställning där man menar att infrastrukturen alltid ska reflekteras i RINF, även om det är tillfälliga förhållanden. Kommissionen förklara vidare att TSD Drift och särskilt den pågående utredningen av TSDen inte är relevant i det här sammanhanget. De understryker att om det finns ändringar i infrastrukturen så ska dessa noteras i RINF i syfte att framgå i linjeboken som lokföraren använder sig av. Den föreslagna tidströskeln om 24 timmar är nu endast ett förslag.

NL – har samma fråga om RINF. Vidare frågar man om genomförandeplanerna och deras milstenar, bilaga G, deras GP måste ändras samtidigt måste de också publicera sin network statement under sommaren 2024, och ber kommissionen att förklara. De säger vidare att detta gäller för hela TSD-förslaget, vilket är problematiskt då TSD Telematik inte är i kraft vid tillfället.

CZ – menar att så som det är skrivet nu så blir det för svårt att tillämpa med dessa tidskrav.

CZ – stycket 2, påpekar att det borde finnas gränsdragningar mellan kraven på servicefaciliteter och TSD Drift-kraven. Detta bekräftar kommissionen och kommer att återkomma på detta.

FR – presenterar tveksamhet inför tidskravet på att informera snabbt vid tillfälliga restriktioner, i FR använder man sig av ett ad hoc-

förfarande med s.k. "flash-meddelanden" som skickas till JF eller lokföraren direkt, d.v.s. utan att gå via RINF. IF kan ju inte meddela en annan IF, utan det är JF som är den som är exklusiv till informationen och som således har ansvaret att informera samtliga berörda IF. Kommissionens avsikt är bra, men det är en fråga om möjligt och effektivt genomförande för att uppfylla informationsbehovet.

Kommissionen menar att vad som avser infrastrukturen så är Telematik direkt beroende av information i RINF, varför denna TSDen måste vara kopplad till registret. Om det uppstår problem med kravet "as soon as possible" så bör MS komma med förslag på nya grepp, men menar att det är oundgängligt för Telematik. Det är enligt kommissionen viktigt att alla begränsningar till infrastrukturen är hanterad på ett harmoniserat vis. Hos MS har de förstått att det finns olika lösningar, och vill gärna höra hur det förhåller sig. Man ber alla IF att komma information om vilka problem och eventuella lösningar som man har i åtanke.

EIM – som de ser det så har man blandat ihop funktioner. RINF är en statusbeskrivning. Tillfälliga begränsningar ska hanteras via kapacitetsregleringen, och inte blandas in i detta register, d.v.s. RINF.

Avseende stycket 4 så samstämmer det inte med praktiken av RINF, eftersom tillfälliga förhållanden som registreras tenderar att bli permanenta, vilket inte är avsikten från början. Det är inte helt lätt att ändra i RINF, vilket måste tas i beaktande. Vidare är man inte helt övertygad om hur TSDen överensstämmer med innehållet och ansvarsförhållandena enligt RINF. Dessutom är man tveksam till hur kommissionen bedömt kravet i stycket 4 om att registrera begränsningar som kan vara mer än 24 timmar, vilka i praktiken uppgår till ett stort tusental händelser.

CZ – undrar om texten är tydlig nog, d.v.s. om vem och vilket formar och innehåll, detta tar kommissionen hand om, men menar att det är IF som, kontinuerligt, har uppgiften att registrera i RINF.

2.7. Reporting of train, traffic and travel data

2.7.1. General och 2.7.2. Reporting points

EIM – har synpunkt på betydelsen av begreppen i rubriken, d.v.s. vad innebär, och undrar om deras eventuella definition. Risken är att man kommer att hantera på olika sätt. Kommissionen kollar vidare på detta.

DE/Hamburg hamn – deras anläggning gränsar mot det allmänna nätet, där deras anläggning i huvudsak endast hanterar växlingsåtgärder och de undrar hur avsnittets krav påverkar dem. Att hantera detta krav på att förmedla datan kommer tyvärr att innebära stora praktiska problem. Påpekandet gäller för i princip samtliga hamnanläggningar i DE och övriga MS.

Kommissionen förklarar generellt om behovet av att ha tillgång till de aktuella data. Man pekar särskilt mot gods, där intresset är att ha överblick och tillgång till information/data som avser last och urlastning, så därför leder det till att hela resan inbegrips, d.v.s. även i sådana lägen som växling inom ett anläggningsområden som t ex en hamn. Man förstår att det kan vara förenat med problem. Dock är det viktigt att det som rör påbörjande av resan är hanterad och också tillgängligt då det kan påverka resans genomförande, t ex förseningar i samband med ilastning, m.m.

EIM – anser att avseende stycket 2, där man anger att viss information i enlighet med art. 4 ska vara publik, inte är nödvändig, då det redan kan hanteras via andra kanaler. Kommissionen menar att de säkerhetsaspekter som kan uppstå redan omfattas av artikeln, och därmed behövs inga ytterligare åtgärder i bilagan.

2.7.3. *Train running forecast*

EIM – de krav som anges här bedöms av aktörerna som affärsinformation och därmed känslig. Dessutom är begreppen inte nyttjade av aktörerna. Begreppen måste definieras ytterligare, t ex ”*train running forecast*”/tågföringsprognosen, vilket inte används av JF då detta betraktas som affärsinnehåll. Kommissionen är inte helt övertygad av resonemanget då detta redan funnits. Men man tittar närmare på ordvalet.

DE – gällande stycket 4 så framstår upplägget gällande tröskelvärde som oklart och ägnar inte någon användarvänlighet. Kommissionen tar till sig och behandlar detta vidare.

2.7.4. Train running information

Ingen kommentar.

2.7.5. Train delay cause

Ingen kommentar.

2.7.6. Service disruption information

CER – man har uppmärksammat att det anges att JF kommunicerar informationen (p.2), men detta överensstämmer inte med verkligheten, vilket bör ändras. Så som det är nu så meddelar lokföraren IF, som i sin tur meddelar läget vidare till andra JF.

FR/SNCF – de handlar på samma sätt som tidigare påpekats. Dessutom finns inga krav på formatet på meddelandet från JF till IF.

CZ – säger samma sak som EIM och FR/SNCF.

Kommissionen – så som de förstått är att stycket 2 är OK, men att i stycket 3 så är det angivna kravet på JF inte helt i överensstämmelse med den fungerande praktiken i nuläget. De återkommer efter att ha beaktat säkerhetsintresse och andra aspekter.

2.7.7. Train journey modification

DE – det finns redan en sektorsöverenskommelse (2019) om notifiering, vilket bör beaktas i förslaget. Därmed kan man ifrågasätta behovet i det nu liggande förslaget. Kommissionen har i textförslaget hanterat att det finns en möjlighet till en öppen punkt. Men det kan finnas möjlighet att inkludera överenskommelsen i katalogen, men det ska först diskuteras hos ERA. Frågan är om 2.7.7. är onödig eller om andra stycket i 2.7.7 ska omfatta överenskommelsen, på vilket DE

menar att 2.7.7 kan tas bort då överenskommelsen gäller istället. Kommissionen säger dock vidare att om man kommer fram till att det finns godtagbara argument för att föra in överenskommelsen kommer det att krävas en ändringsbegäran, Change request – CR, för att föra in det som ett alternativ i den befintliga katalogen. DE fortsätter att begära justering av texten som avser kravet på IF om att skicka ett meddelande om tågkörningsprognos som innehåller information om ändringen av tågresa till stationschefer som är involverade i det tåget. Kommissionen tittar närmare på detta.

2.7.8. Record for customer's complaint purposes

EIM – vill ha en förklaring till begreppet ”customer's complaint” vilket framstår kollidera med regleringen av passagerarrättigheter. Bakgrunden är att den alltid funnits i TSD och nu vill man säkerställa att fakta kring resan är tillgänglig för en eventuell klagan.

SE – frågar vad man egentligen syftar till, och undrar om syftet främst är att säkra tillgången till data avseende resan och att man på detta sätt ger konsumenten tillgång till underlag vid en klagan som i sin tur regleras i annat regelverk. Kommissionen bekräftar att det är så man avsett.

Appendix E: accuracy of ETA data

UIRR - har identifierat ett mindre redaktionellt fel, som de översänder skriftligt till kommissionen senare.

Nästa session äger rum fredagen den 22 mars 2024, kl. 11.30 -17.00..

Chat:

från Miroslav Haltuf till Alla10:02

Hello everone, just recieved a message about change of next EG meeting from Friday afternoon to Sutarday morning at 5:00. Is it correct?

från BE - Clio Liégeois till Alla10:03

I also received that message regarding the Friday meeting...

från Pablo Hermoso till Alla10:07

Yes, I have also received it just some minutes ago

från Willy Smeulders EPF till Alla10:12

I have no Audio, I will go out and come in again

från DE NCP Retail- Jan Moellmann till Alla10:13

There does not seem to be audio for me as well

från Stina Carlstedt, SJ ticketing till Alla10:16

Some people are wating in the lobby and are not being readmitted.

från NL - Johanna Nes till Alla10:28

NL agrees with DE

från Ove Skovdahl, Norwegian Railway Directorate till Alla10:34

could you enlarge the presentation? It is difficult to read the text.

från EUTT - Odile Angeras till Alla11:09

I am sorry that I need to leave for another appointment. Have a good day!

från Yann Seimandi MOVE till Alla11:18

break untill 11:30

från BE - Clio Liégeois till Alla11:34

I lost the sound...

från BE - Clio Liégeois till Alla11:35

Ok now it's back

från EIM - JOURDAIN Eric till Alla12:07

About 2.5 \$4 this means we will have to keep another means of information transmission to RU's for Restriction < 24h00

från CZ - Miroslav Haltuf till Alla12:27

I have to leave in 2 minutes for another meeting. Wish you a fruitful rest of the discussion. See you at the next EG meeting.

från EIM - Pelle Rubin DK-IM till Alla12:29

I have to leave, I hope my colleagues will raise any points we have discussed. Thanks for the productive meeting.

från EIM - JOURDAIN Eric till Alla12:36

For the ETA subject, the names "ETA", "ETI", "ETH" create confusion as ETA can be used as "TETA" (so already covered by TRF message) or "ShipmentETA" (so out of the scope of IM's)...

från EIM - JOURDAIN Eric till Alla12:44

Article 4: "after 13 December 2026, infrastructure managers and operators of rail service facilities shall make publicly available train, traffic and travel data defined in the Annex through common tools or interfaces developed and deployed under coordination of the European network of infrastructure managers"). • Once again, what's the point, since everyone who needs the information is already receiving it through the channels provided by the TSI? It may not be a very good idea to publish the precise position of a train, for example a chlorine or liquefied gas train, and to forecast when it will pass through a densely populated urban area. An often used counter-argument is that if we want the position of trains, we'll get it, and that we can't hide a train - true, but there's no point in giving it away to people who might be ill-intentioned. The risk with a crowded passenger train is no less.

från NL - Johanna Nes till Alla12:44

NL agrees with comment regarding making public all information, this can not be done in all instances.

från Tsvetan Tanev - EIM/RNE till Alla12:45

On Art. 4: This article directly contradicts Articles 29(4), 39(2), 42(7) and 46(3) of the SERA Directive because this information is subject to

right of commercial confidentiality of the RUs. Accordingly, it is IMs obligation to keep secret that data based on the above provisions. This solution could work only if the SERA Directive is first changed in the same sense. In the Capacity Use Regulation the concept on confidentiality of train related information is copy-pasted from the SERA Directive. The topic of confidentiality of train related information was thoroughly examined in the RNE CONF1 project in 2023 (the legal analysis is available at RNE, link https://rne.eu/wp-content/uploads/2023-12-05_RNE-Boilerplate-Clause-on-Confidentiality-of-Train-Related-Info-for-SCU-TAA-FA.pdf).

från EIM - JOURDAIN Eric till Alla12:46

RNE triggered a meeting last week about displaying Dangerous goods in trains in the TIS tool.