Council of the European Union
General Secretariat

PUBLIC

Interinstitutional files:
2026/0113 (COD)
2026/0114 (COD)
2026/0115 (COD)

Brussels, 08 July 2026

WK 10298/2026 INIT

LIMITE

TRANS
CODEC

This is a paper intended for a specific community of recipients. Handling and further distribution are under the sole responsibility of community members.

WORKING DOCUMENT

From:	General Secretariat of the Council
To:	Working Party on Transport - Intermodal Questions and Networks
Subject:	Passenger Package questions from France– Intermodal WP 09.07.2026

Delegations will find attached the written questions from **France** on the above subject.

RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

PUBLIC

Paris, le 8 juillet 2026

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : Premiers commentaires et interrogations des autorités françaises concernant le paquet « Passagers – Billettique » publié le 13 mai 2026

Réf. : Proposition de règlement relatif à la réservation multimodale et abrogeant le règlement (CE) 80/2009 (documents réf. ST 9313/26, ST 9313/26-ADD1 et ST 9313/26-ADD2)

Proposition de règlement relatif à la billetterie ferroviaire (doc. réf. ST 9348/26)

Proposition de règlement modifiant le règlement (UE) 2021/782 en ce qui concerne la protection des voyageurs munis d'un billet unique (doc. réf. ST 9306/26)

Les autorités françaises font part à la Présidence du Conseil et à la Commission européenne des premiers commentaires et interrogations que leurs inspirent la publication le 13 mai dernier des trois propositions de règlements du paquet dit « Passagers– Billettique ».

Parmi l'ensemble des commentaires mentionnés dans la présente note, les remarques suivantes méritent d'être mises en exergue :

- **Concernant la proposition de règlement sur la réservation multimodale (dit règlement RMB), la fixation des seuils** au-dessus desquels un service numérique de mobilité multimodal pour consommateurs dit « B2C » (*Business to Consumer*) est désigné comme ayant une présence significative sur le marché, en annexe I à la proposition, interpelle (i) quant au choix de seuils absolus et non pas relatifs d'activité, (ii) quant aux valeurs de seuils retenues et à l'absence de mention de critères de révision et également (iii) compte tenu de la logique retenue différente de celle pour la proposition de règlement sur la billetterie ferroviaire ;
- **Concernant les acteurs économiques assujettis au règlement RMB, un site de réservation en ligne intégré avec un transporteur aérien participant à un accord de coopération entre compagnies aériennes (alliance),** proposant à ce titre des vols d'autres compagnies partenaires, est-il considéré comme un service numérique de mobilité multimodal B2C au titre de la condition (b) de la définition (2) de l'article 3 ?
- **L'option de recours à l'adoption des actes d'exécution des propositions de règlements RMB et sur la billetterie ferroviaire (dit règlement RTR) par la procédure consultative** et non pas d'examen (application de l'article 4 du règlement (UE) 182/2011 sur les règles et principes généraux relatifs aux

68, rue de Bellechasse
75700 Paris

compétences d'exécution par la Commission) surprend compte tenu qu'il s'agit d'actes pouvant avoir une incidence majeure ;

- Concernant la proposition de règlement RTR, **les obligations entre un prestataire de services ferroviaires et un prestataire de services de billetterie en ligne liés par un accord commercial** posent de plusieurs questions. En particulier, pour ce qui concerne l'obligation de partage (cf. art. 4), il convient de s'interroger sur les conséquences d'un déséquilibre significatif de pouvoir de négociation entre les parties à l'accord, par exemple lorsque le prestataire de services de billetterie en ligne demandeur jouit d'un fort pouvoir de marché – tels les systèmes d'exploitation et les boutiques d'applications logicielles au sens du règlement (UE) 2022/1925 sur les marchés numériques ;
- À propos de la proposition de règlement sur la protection des voyageurs munis d'un billet unique, **la cohérence entre, d'une part, les notions de « billet direct » et « billet unique » établies par la présente proposition et, d'autre part, celles de « billet multimodal unique » et « billet multimodal combiné »** au sens de l'orientation générale du Conseil concernant la proposition de règlement du 23 novembre 2023 relatif aux droits des passagers dans le cadre des trajets multimodaux mérite des éclaircissements. Enfin, se pose la question de savoir si, et dans quelles conditions, il serait encore possible de vendre des billets séparés au sein d'une même transaction commerciale, sans garantie en cas de correspondance manquée, à condition que le voyageur en soit explicitement informé avant son achat.

-o-o-o-o-o-o-

Dans le détail, voici ci-après l'ensemble des commentaires et interrogations des autorités françaises.

I. S'agissant de la proposition de règlement relatif à la réservation multimodale (dit règlement RMB)

Sur les considérants :

- **Considérant (4)** : le critère d'application du règlement aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale (autrement dit les plateformes multimodales) « d'entreprise à entreprise » (B2B-*Business to Business*) est la localisation du « *point de vente* » dans l'UE ou le fait que le service de transport sous-jacent est fourni sur le territoire de l'UE. **Cette double base de compétence territoriale ne risque-t-elle pas de créer des conflits de compétence entre organismes nationaux de contrôle si ces deux critères visent des États membres différents ?**
- **Considérant (5)** : la clause de non-préjudice par rapport au règlement dit RTR en cours de négociation en parallèle pose question. En effet, **comment garantir la cohérence entre les deux textes si leurs calendriers d'entrée en application ou leurs contenus finaux divergent ?**

Sur le champ d'application (art. 2)

- **Art. 2, paragraphe 1, point (a),** exclut les services dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transport d'un « ***centre urbain ou d'une agglomération, y compris une agglomération transfrontalière »***. Cette exclusion, fondée sur une formulation différente**,** est-elle cohérente avec la définition équivalente (**réseaux autonomes urbains/suburbains**) du règlement RTR ? **Y a-t-il un risque de divergence d'interprétation entre les deux textes pour un même service ?**
- **Art. 2, § 1, point (b)** : les plateformes multimodales B2B entrent dans le champ d'application du règlement si elles offrent des produits de transport à des utilisateurs professionnels dans l'UE ou si le service sous-jacent est fourni partiellement dans l'UE. **Une plateforme multimodale B2B établie et opérant entièrement hors de l'UE mais dont un utilisateur professionnel au moins établi dans l'Union utilise le service pour réserver un trajet hors UE entre-t-elle dans le champ d'application du règlement ?**

- **Art. 2, § 5** : la **clause de non-préjudice** concerne le règlement RTR « *et [les] autres actes de l'Union réglementant la fourniture de services de la société de l'information* ». **Cette formulation est très large. Ne crée-t-elle pas un risque de conflit de hiérarchie des normes non résolu en cas de contradiction matérielle entre le règlement RMB et l'un des autres textes ?**

Sur les définitions (art. 3)

- **Au titre de la définition (2) de « service numérique de mobilité multimodale entreprise-consommateur »** (ou plateforme multimodale B2C – *Business to Consumer),* un transporteur aérien peut-il être considérée comme une telle plateforme soumise à la présente proposition de règlement dès lors qu'il vend sur sa propre plateforme des produits de transport incluant un vol et un trajet en train (tel par exemple un vol New-York – Paris CDG suivi d'un billet de train Paris CDG - Gare de Lille-Flandres) ? **Un transporteur aérien participant à une alliance et proposant des vols d'autres compagnies partenaires est-il considéré comme une telle plateforme multimodale B2C au titre de la condition (b) de la présente définition ?** A propos de la condition (b), la Commission peut-elle préciser le sens de l'expression « *[produit proposé] au moins partiellement dans le cadre d'un accord de partage de codes ou d'un accord interligne étant considéré comme un produit de du seul opérateur qui assure la commercialisation* » ?

- **Au titre de la définition (4) de « voyage », la présente définition d'un voyage diffère-t-elle de celle précisée dans le projet de révision du règlement (CE) 261/2004 concernant les droits des passagers aériens** approuvé le 15 juin 2026 à l'issue d'une procédure de conciliation, définition qui se fonde sur la notion de « contrat de transport aérien unique ». Cette notion n'apparaît pas dans la définition de la présente proposition de règlement RMB, alors même que cette définition s'applique à des segments de voyage (dont des vols). Comment la cohérence entre les deux définitions sera-t-elle assurée ?

Sur la désignation des plateformes multimodales B2C ayant une présence significative sur le marché (art. 4 à 6)

- **Les autorités françaises notent que l'art. 4 ne comporte que 9 paragraphes,** le § 9 habilitant la Commission à adopter des actes délégués pour modifier les seuils fixés à l'annexe I. Or l'art. 16 relatif à l'exercice de la délégation, dans ses § 2 et 6, renvoie à l'article 4, § 10, qui est inexistant. La Commission peut-elle confirmer qu'il s'agit d'une erreur de renvoi - le paragraphe visé serait alors le § 9 ?

- **Art. 4, § 7, 1er alinéa** : les décisions de désignation par la Commission sont adoptées par **actes d'exécution selon la procédure consultative** (cf. art. 17 § 2). **Comment la Commission justifie-t-elle une procédure consultative pour une décision qui déclenche des obligations substantielles contraignantes telles celles de l'art. 5 ?**

- **Art. 4, § 7, 3ème alinéa :** la procédure de désignation s'impose dans un délai de 6 mois à compter de la notification et au plus tard le 1er novembre de l'année suivant l'exercice financier concerné. **Ces deux délais sont-ils cumulatifs ou alternatifs si la notification intervient tardivement (par exemple en cours d'année) ? Lequel prévaut en cas de contradiction ?**

- **Concernant la désignation des plateformes multimodales B2C, pourquoi les seuils proposés en annexe I ne concernent-ils qu'un seul moyen de transport ?** Dans ce contexte et si un site de réservation en ligne intégré avec une compagnie aérienne (proposant des produits de transport quasi exclusivement aériens) doit être considéré comme une plateforme multimodale B2C, ce site de réservation en ligne n'aura-t-il pas intérêt à renoncer à vendre sur sa plateforme des voyages effectués selon des modes de transport autres que l'aérien afin de ne pas être assujetti au règlement ? Ne serait-il pas judicieux d'établir un seuil minimal de vente multimodal ?

Sur les obligations (art. 7 à 11)

- **Art. 7, § 4, sur la transparence des critères de classement de l'affichage des produits de transport :** ces critères sont énumérés au § 5 du même article. **Pourquoi le texte ne reprend-il pas le standard de transparence plus détaillé et déjà éprouvé de l'art. 5 du règlement (UE) 2019/1150 sur l'équité et la transparence des plateformes** qui impose aux fournisseurs de services d'intermédiation en ligne une obligation de transparence sur les paramètres de classement, au lieu de la formule générale de l'art. 7, § 4 ?
- **Art. 7, § 5 : pourquoi la Commission a-t-elle choisi d'établir une liste de critères exhaustive (prix final, temps de trajet, émissions de gaz à effet de serre (GES), offre comprenant un trajet direct, etc.) concernant la présentation des offres de voyages au lieu d'une liste indicative ?** Cette méthode de liste exhaustive exclut un classement composite optimal prenant en compte des paramètres centrés sur l'utilisateur, tels que le classement établi à partir de l'historique de ses recherches ou de ses adhésions à des programmes de fidélité ;
- **Art. 7, § 9** : la règle pour les fournisseurs de n'afficher un produit de transport qu'une seule fois par résultat de recherche est fixée avec une exception pour les accords de partage de code. **En cas de désaccord entre les deux transporteurs partenaires sur l'opportunité d'un double affichage, un mécanisme de résolution de conflit est-il prévu ?**
- **L'art. 7, § 10,** autorise explicitement l'usage de critères additionnels à ceux du § 5 mais seulement sur demande expresse de l'utilisateur. L'art. 7, § 10, permet-il donc un classement personnalisé activé par l'utilisateur ?
- **Art. 7, § 11** : le contenu sponsorisé n'est autorisé que sur demande expresse de l'utilisateur final et doit être clairement identifié comme tel**. Quel est l'intérêt pour l'usager de cette disposition et une sanction est-elle prévue si une plateforme multimodale B2C propose ce critère par pré-sélection plutôt que sur demande expresse de l'utilisateur ?**
- **Art. 9, § 1 :** l'affichage des données d'émissions de GES « *telles qu'elles sont fournies par l'opérateur de transport* » dispense la plateforme multimodale de toute responsabilité sur l'exactitude des données. **En cas de données manifestement erronées fournies par l'opérateur de transport, la plateforme multimodale a-t-elle une obligation minimale de contrôle de cohérence des données ?**

Sur la gouvernance et le contrôle de l'application (art. 12 à 15)

- **Art. 12, § 4** : le transfert de compétence d'exécution entre organismes nationaux, sur demande dûment motivée, est limité aux obligations de l'art. 5, § 2, relatives aux plateformes multimodales B2C. **Pourquoi ce mécanisme de transfert de compétence d'exécution ne couvre-t-il pas également ni les obligations de l'art. 5, § 3, relatives aux plateformes multimodales B2B ni celles des art. 7 à 10 ?**
- **Art. 13, § 3** : le délai d'un mois pour répondre à une demande d'information entre organismes nationaux est étendu à trois mois pour les affaires complexes. **Quels sont les critères objectifs qui définissent les « affaires complexes » ?**

Sur la procédure de comité et l'exercice de la délégation (art. 16 et 17)

- **L'art. 17 renvoie exclusivement à la** procédure consultative **définie par l'art. 4 du règlement 182/2011** sur les règles et principes généraux relatifs aux compétences d'exécution par la Commission. **Pourquoi la procédure d'examen est-elle absente, notamment concernant les décisions de désignation les plateformes multimodales B2C ayant une présence de marché significative ?**

Sur l'annexe I

- **Le critère est rédigé en fonction d'une alternative (« ou ») entre un seuil en volume (nombre de produits vendus) et un seuil en valeur (en M€)**. Une plateforme peut donc être désignée en atteignant

seulement l'un des deux seuils. **Quelle est la justification de ce choix alternatif plutôt que cumulatif ?** L'objectif recherché est-il que, à la fois une plateforme à très fort volume mais de faible valeur unitaire (par exemple la vente de billets de transport à bas coût) et une plateforme à faible volume mais de forte valeur unitaire (telle la vente de billets aériens premium) soient toutes les deux désignés comme ayant une présence significative sur le marché ?

- **Le considérant (8)** indique un critère relatif en termes de parts de marché (« *part importante de la valeur ou du volume total* » des billets vendus) alors que l'annexe I fixe des seuils en valeur absolue (en nombre de billets ou en euros), sans aucune référence à la taille totale du marché du mode de transport concerné. **Pourquoi cette divergence entre le considérant 8 et l'annexe I ?**
- **Les seuils** du projet de règlement RMB sont fixés en valeur absolue (nombre de produits, en M€), contrairement au projet de règlement RTR qui retient un pourcentage (50 % en passagers-kilomètres au niveau national). **Pourquoi cette différence entre les deux textes ?**
- Aux points (b) et (c) de l'Annexe I, le ratio entre le total des recettes annuelles et le volume de billets vendu est, pour le transport routier par bus/car, trois fois supérieur à celui pour le ferroviaire : **s'agit-il d'une incohérence de calibrage entre les seuils ?**
- Les autorités françaises notent qu'aucune clause d'indexation n'apparaît à l'annexe I. La révision des seuils dépend entièrement de l'initiative de la Commission par acte délégué (cf. art. 4, § 9). En l'absence de déclencheur automatique ou de clause de révision périodique obligatoire, **quel mécanisme garantit que ces seuils resteront pertinents si le marché évolue rapidement (par exemple en cas de forte croissance du trafic aérien à bas coût) ?**
- Il convient de confirmer si les 2ème et 3ème colonnes du tableau de l'annexe I, qui sont actuellement dépourvues de titre, concernent comme on peut le supposer les produits de transport aérien ou pas. Dans le même tableau, la confirmation que les seuils de produits de transport vendus annuellement, pour chaque mode de transport, sont exprimés en millions sera bienvenue.

II. S'agissant de la proposition de règlement relatif à la billetterie ferroviaire

Sur les considérants :

- ***Considérant (5)*** : la présomption de présence significative à partir de **50 % de part de marché** s'appuie sur la jurisprudence relative à la position dominante (note [1]31 : arrêts de la Cour de justice du 13 février 1979, Hoffmann-La Roche/Commission, 85/76, EU:C:1979:36, point 41 et du 3 juillet 1991, Akzo/Commission, C-62/86, EU:C:1991:286, point 60 et arrêt du Tribunal du 12 décembre 1991, Hilti/Commission, T-30/89, EU:T:1991:70.). **La Commission peut-elle justifier la transposition de ce seuil du droit de la concurrence fondé sur une analyse au cas par cas en un seuil réglementaire?**
- ***Considérant (8)*** : les notions de « tarification » et de « rémunération » sont évoquées, en considérant que celles-ci ne doivent pas être disproportionnées par rapport au coût du service rendu. **Quelle est la différence entre ces deux notions?** Comment la tarification appliquée par le prestataire indispensable de service de billetterie en ligne peut-elle être considérée comme disproportionnée ? Est-ce que la notion de « disproportion » sera à l'appréciation du régulateur ?
- ***Considérant (11)*** : un point d'entrée unique pour simplifier la consultation des différents points d'accès nationaux est prévu. **La Commission prévoit-elle de développer ce point d'entrée unique européen, et si oui, à quelle échéance ?**

[1] Cf. note de bas de page 31 de la proposition de règlement RTR : Arrêts de la Cour de justice du 13 février 1979, Hoffmann-La Roche/Commission, 85/76, EU:C:1979:36, point 41 et du 3 juillet 1991, Akzo/Commission, C-62/86, EU:C:1991:286, point 60 et arrêt du Tribunal du 12 décembre 1991, Hilti/Commission, T-30/89, EU:T:1991:70.

- ***Considérant (12)*** **: ce considérant ne mentionne que des compétences d'exécution** (et non de délégation) pour une interprétation harmonisée des conditions contractuelles équitables et non discriminatoires et la désignation des entreprises ferroviaires qui ont une présence significative sur le marché. L'art. 13, § 2, du règlement RTR renvoie à l'art. 4 du règlement (UE) 182/2011, c'est-à-dire à la procédure consultative, pour l'ensemble des actes d'exécution y compris pour la désignation d'une entreprise ferroviaire comme ayant une présence significative sur le marché, c'est-à-dire une décision qui déclenche des obligations contraignantes (notamment l'obligation d'hébergement au sens de l'art. 5) à l'égard de cette entreprise et de son service billettique verticalement intégré. **La Commission peut-elle justifier ce choix alors que le règlement 182/2011 recommande la procédure d'examen pour les actes ayant une portée générale ou un impact significatif ?**
- ***Considérant (14) et (16)*** : la Commission estime-t-elle que ces considérants sur **l'articulation avec le règlement 2022/2065 sur les services numériques[2] et avec les articles 101 (antitrust) et 102 (abus de position dominante) du TFUE sont suffisants pour éviter les conflits de base juridique ou de procédure** (par exemple en cas de plainte parallèle devant une autorité de concurrence et un organisme de contrôle national) ?

Sur le champ d'application (art. 2)

- L'art. 2, § 1, vise les services ferroviaires « *partiellement ou entièrement exploités dans l'Union* ». **Qu'en est-il des services dont seule une portion du trajet se situe sur le territoire de l'Union** (telles les liaisons vers des pays tiers) ? **Le règlement s'applique-t-il à l'ensemble du trajet ou seulement au segment intra-UE ?**
- L'art. 2, § 2, concernant l'articulation de la proposition de règlement RTR avec la proposition de règlement RMB. La proposition **RMB étant elle-même en cours de négociation, comment garantir la cohérence des deux textes si leurs trajectoires législatives divergent (calendriers, amendements) ?**
- Sur l'exclusion des « *services ferroviaires proposés exclusivement à des fins historiques ou touristiques* » (cf. art. 2, § 4, point b) et des « *réseaux autonomes destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains* » (cf. art. 2, § 4, point c), **quels critères précis permettent de qualifier un service comme tel ?**
- **L'art. 2, § 4, point (d), exclut les moteurs de recherche du champ d'application, quel est le raisonnement derrière cette exemption ?**

Sur les définitions (art. 3)

- **Définitions (3) sur le « service de billetterie en ligne » et (5) sur la « redirection automatique »** : d'après la compréhension des autorités françaises, tout site qui renvoie vers une autre plateforme de vente serait considéré comme un service de billetterie en ligne. **Cette définition n'est-elle pas trop large puisqu'elle risque d'inclure différents acteurs qui ne sont pas des services de billetterie** (*blogs* de promotion du train, agences de voyage qui ne vendent pas de billets, sites d'informations pratiques sur les transports publics, etc.) **et donc de les dissuader de mentionner les options ferroviaires et d'en faire la promotion ?**
- **Définition (8) sur « l'accord commercial »** : la définition précise que l'accord doit être conclu entre le prestataire de service ferroviaire et le service de billetterie en ligne. L'existence d'un organisme public ou privé mandaté par plusieurs prestataires de service ferroviaire (par exemple des autorités publiques) pour conclure de manière commune les accords commerciaux prévus à l'art. 6 est-il compatible avec ce cadre juridique ?

[2] Règlement (UE) 2022/2065 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 relatif à un marché unique des services numériques et modifiant la directive 2000/31/CE.

- **Définition (9) sur le « taux de conversion »** : qui en contrôle la **méthode de calcul** si elle peut être fixée différemment par chaque prestataire indispensable ?
- **Définition (12) sur « l'intégration verticale » :** cette définition inclut-elle bien le cas où l'entité distribuant les billets est une agence de voyages détenue en totalité par une filiale de l'entreprise ferroviaire ? Y compris dans le cas où cette agence de voyages prend ses décisions de façon autonome ?
- **Définition (14) sur le « contenu »** : la définition évoque les « fonctionnalités » relatives aux services de transport ferroviaire de voyageurs, qui s'ajoutent aux remises et aux produits. **La Commission peut-elle donner un ou plusieurs exemples de « fonctionnalités » ?**

Sur les obligations (art. 4 à 8)

- **Art. 4 (obligation de partage) :** un prestataire de services ferroviaires doit conclure avec un prestataire de services de billetterie en ligne demandeur un accord commercial, le calendrier et les conditions de négociations étant encadrés par l'art. 4, § 1, et l'art. 6, § 2. **La Commission a-t-elle expertisé les conséquences d'un déséquilibre significatif de pouvoir de négociation entre un prestataire de services ferroviaires et un prestataire de services de billetterie en ligne demandeur, par exemple lorsque ce dernier jouit d'un fort pouvoir de marché dans le secteur des sytèmes d'exploitation, des magasins d'applications ou encore de services de paiement, et vis-à-vis duquel il peut exister une situation de dépendance économique ? La Commission a-t-elle envisagé un cadre spécifique de négociation pour ces acteurs numériques, en particulier les systèmes d'exploitation et les boutiques d'applications logicielles au sens du règlement (UE) 2022/1925 sur les marchés numériques ?**
- **Art. 4 et 5 (délai de négociation de 2 mois et de conclusion de 8 mois)** : la clause de flexibilité « *sauf convention contraire* » ne risque-t-elle pas de vider le délai de sa substance si la partie en position de force impose une « *convention contraire* » de fait ?
- **Art. 6, § 1, point (d), et art. 6, § 3, point (b)** : la notion de données « *exactes, complètes et à jour* » est-elle assortie d'un standard ou d'une norme de qualité mesurable ou bien laissée à interprétation contentieuse devant les organismes de contrôle ?
- **Art. 6, § 1, point (g) et art. 6, § 3, point (c), sur la notion de rémunération *« équitable, raisonnable et non discriminatoire »*** : la Commission envisage-t-elle de fournir une liste de critères permettant de caractériser le respect de cette obligation ? Est-elle laissée à interprétation contentieuse devant les organismes de contrôle ?
- **Art. 6, § 2, sur les coûts ponctuels raisonnables sont supportés par le service de billetterie :** cette disposition implique-t-elle que les frais à l'usage pour la connexion aux systèmes opérationnels sont proscrits ?
- **Art. 6, § 2, point (e) et art. 6, § 4, point (b)** : la Commission peut-elle apporter des précisions sur le degré d'exigence que les prestataires de services ferroviaires peuvent imposer en termes de « *mise en œuvre et maintien de mesures de cybersécurité contre l'accès non autorisé, les violations de données et d'autres cybermenace* » ?

Sur la gouvernance et le contrôle de l'application (articles 9 à 12)

- **Art. 9, § 4 : pour les prestataires de services de billetterie ferroviaire en ligne non établis dans l'Union, tous les organismes nationaux sont compétents**. Quel est le mécanisme de coordination permettant d'éviter les doubles procédures ou les décisions contradictoires entre États membres sur un même prestataire ?
- **Art. 11, § 5 : un délai de 6 mois est donné à l'organisme de contrôle pour fixer *« les conditions de l'accord à conclure* » en cas d'échec de la négociation**. Faut-il comprendre que l'organisme définit uniquement les conditions de l'accord sans obligation pour les opérateurs de conclure ou cette disposition

emporte-t-elle obligation pour les opérateurs de conclure l'accord établi par l'organisme ? Dans ce cadre, confère-t-elle à l'organisme un pouvoir de fixation des taux de commission de fait ? Quels critères encadrent cette décision pour éviter les divergences entre États membres ?

III. S'agissant de la proposition de révision modifiant le règlement (UE) 2021/782 en ce qui concerne la protection des voyageurs munis d'un billet unique

Sur la définition de « billet unique » (art. 1, § 1, point b)

- **Pourquoi avoir choisi de créer une notion de « billet unique » qui inclut celle de « billet direct », c'est-à-dire des contrats de transports séparés ainsi que de contrats de transport uniques** achetés dans le cadre d'une transaction commerciale unique **?**

  Pour mémoire, dans l'orientation générale du Conseil concernant la proposition de règlement du 23 novembre 2023 relatif aux droits des passagers dans le cadre des trajets multimodaux, la distinction est clairement faite entre le « billet multimodal unique » (représentant un contrat de transport unique) et le « billet multimodal combiné » (représentant des contrats de transport distincts), permettant ainsi de distinguer les droits garantis aux voyageurs en vertu du règlement, mais potentiellement aussi de distinguer des droits supplémentaires qui pourraient être octroyés aux voyageurs en vertu d'accords de coopération entre opérateurs de transport distincts.

Sur les billets pour des voyages comprenant une ou plusieurs correspondances (art. 1, § 2, point c)

***A l'alinéa 2** :*

- Si l'entreprise ferroviaire responsable de la première correspondance manquée par le voyageur est responsable, conformément aux art. 18 (remboursement et réacheminement), 19 (indemnisation) et 20 (assistance) du règlement 2021/782 en vigueur, de toutes les perturbations associées survenant sur l'ensemble du voyage, **comment se répartit cette responsabilité avec une autre entreprise ferroviaire responsable d'une deuxième perturbation entraînant une deuxième correspondance manquée** avec d'autres services successifs couverts par le même billet unique ?
- **Par ailleurs, quels sont les droits des voyageurs en cas de perturbation engendrant une correspondance manquée durant le voyage de réacheminement** qu'effectue le voyageur à la place du voyage prévu par son billet unique initial ?
- **Pour l'entreprise ferroviaire dont le service relevant d'un billet unique est manqué**, **l'obligation de permettre au voyageur de poursuivre son voyage à bord du prochain train disponible s'exerce-t-elle automatiquement** ou bien est-il nécessaire d'émettre un nouveau contrat de transport ?
- **Cette obligation de permettre au voyageur de poursuivre son voyage à bord du prochain train disponible pourrait-elle toutefois permettre au voyageur de choisir entre remboursement et poursuite du voyage par l'entreprise ferroviaire responsable de la correspondance manquée ?**
- Comment l'entreprise ferroviaire responsable de la correspondance manquée peut-**elle choisir entre proposer la poursuite du voyage à bord du prochain train exploité par la même entreprise ferroviaire que celle prévue dans le billet unique initial, et la poursuite du voyage à bord d'un train exploité par une autre entreprise ferroviaire** ? Dans quelle latitude pourrait-on interpréter la condition de « *dans les meilleurs délais* » disposée à l'art. 18, § 1, point (b) ?
- **L'entreprise ferroviaire dont le service est manqué - et pour lequel elle a déjà encaissé le prix du billet initial - assure-t-elle cette obligation sans contrepartie financière** de la part de l'entreprise ferroviaire responsable de la correspondance manquée ?
- **Par « *à condition que des sièges soient disponibles* »** entend-on que cette obligation s'applique uniquement dans la limite de places assises disponibles ou l'éventuelle disponibilité de places débout est à prendre en compte ?

A l'alinéa 3 :

- Sur l'interdiction de vendre des billets séparés ou de segmenter un voyage qui peut être vendu sous la forme d'un billet unique, que signifie concrètement « *des voyages pouvant être vendus sous la forme d'un billet unique* » ? **Cette rédaction doit-elle être comprise comme permettant la vente de billets séparés dans une seule transaction commerciale, sans garantie en cas de correspondance manquée, à condition d'en informer dûment le voyageur avant l'achat ?**

A l'alinéa 4 :

- **Sur l'obligation pour les distributeurs de billets uniques de respecter « *au moins* » les temps de correspondance minimaux applicables fixés conformément au règlement d'exécution (UE) 2026/253 dit « STI TEL »[3], que signifie concrètement « *au moins* » ?** S'agit-il de se conformer uniquement au respect de la durée de correspondance minimale ou d'autres conditions encadrant la proposition de billets uniques sont envisageables et devraient, le cas échéant, être respectées ?

A l'alinéa 5 :

- **Quelle est la protection des voyageurs munis d'un billet vendu indûment comme un billet unique (alors que les durées minimales de correspondance ne sont pas respectés)** par une entreprise ferroviaire qui en opère au moins un segment, en cas de correspondance manquée à cause du retard ou de l'annulation ou du départ anticipé du service opéré par une autre entreprise ferroviaire ?

A l'alinéa 6 :

- **Comment une entreprise ferroviaire peut-elle déléguer à des tiers, tel que prévu par cet alinéa, le traitement des droits des voyageurs en cas de correspondance manquée, alors que le périmètre de sa responsabilité est imprévisible ?** En effet, un trajet peut comporter des combinaisons multiples de segments et d'opérateurs, déterminées uniquement par le respect des durées minimales de correspondance fixées le règlement d'exécution « STI TEL », rendant impossible une anticipation exhaustive de l'étendue des responsabilités à contractualiser.

A l'alinéa 7 :

- **De manière générale, il convient de s'interroger sur la portée et la justification de l'alinéa 7 qui semble exclure les billets directs**. Puisque l'art. 12, § 3 à 7, du règlement 2021/782 en vigueur sont supprimés au profit des nouveaux § 3 à 5 qui ne sont pas applicables à un billet direct, quels sont les droits d'un voyageur en rupture de correspondance ayant acheté, auprès d'une entreprise ferroviaire ou d'un autre distributeur, un billet combinant des services d'une même entreprise ferroviaire sans avoir été dûment informé avant l'achat qu'il ne s'agissait pas en réalité d'un billet direct mais de contrats de transport distincts ?
- De façon plus générale, vus aussi les considérants 4, 6 et 7 qui visent les voyages vendus sous la forme d'un billet unique (« *sold for à journey under à single ticket* » ou « *sold as a single ticket* ») et les questions posées sur les nouveaux § 3 et 4 de l'art. 12, **la présente proposition de révision élimine-t-elle toute possibilité de proposer dans une seule transaction commerciale des billets combinés sans protection en cas de rupture de correspondance**, alors qu'il s'agit d'un service susceptible d'intéresser certains voyageurs (notamment des voyageurs habitués disposés à prendre le risque d'une correspondance courte) à condition de les informer dûment avant l'achat ?

[3] Règlement d'exécution (UE) 2026/253 de la Commission du 6 février 2026 relatif à la spécification technique concernant le sous-système «télématique» du système ferroviaire de l'Union européenne pour l'interopérabilité du partage de données dans le transport ferroviaire («STI TEL») et abrogeant les règlements (UE) no454/2011 («STI ATV») et (UE) no1305/2014 («STI ATF»).

Concernant l'indemnisation du passager en cas de retard (art. 1, § 3)

- **Les services régionaux pourront-ils être exclus de l'obligation d'indemnisation en cas de retard à la destination finale dans le cadre d'un voyage effectué sous couvert d'un billet unique**, comme c'est envisageable pour les billets directs en vertu du règlement en vigueur compte tenu de son considérant 22 ? Ce considérant précise en effet que, s'agissant des billets directs, « *afin de déterminer le retard total pour lequel une indemnisation est disponible, il devrait être possible d'exclure les retards qui sont survenu au cours des parties du voyage relevant de services ferroviaires exemptés au titre du présent règlement* ».
- **Comment le seuil de 12 heures de voyage à compter duquel est prévue une limitation à l'obligation d'indemnisation pour retard est-il déterminé ?** Pourquoi un seuil maximal dans ce sens n'est-il pas proposé également pour les voyages incluant un service de trains de nuit ?

Sur l'entrée en vigueur (art. 2) :

- **Pourquoi cette révision n'envisage pas la possibilité d'un délai d'entrée en application** différé alors que c'est le cas des propositions de règlements relatifs à la billetterie ferroviaire et à la réservation multimodale ?
- **Par ailleurs, comment cette absence de délai d'application spécifique à la mise en œuvre du billet unique s'articule-t-elle avec le délai fixé au 12 décembre 2027 de mise en œuvre des dispositions relatives aux durées de correspondance minimaux du règlement d'exécution « STI TEL »**[4] ?

-o-o-o-o-o-o-

Les autorités françaises se tiendront à la disposition de la Commission et de la Présidence tout au long de cette négociation.

[4] Cf. appendice G du règlement d'exécution (UE) 2026/253 précité.

Courtesy translation

This is a courtesy translation. In the event there are any differences with the French version, the latter shall prevail.

Subject: First comments and questions from the French Authorities on the "Passenger – Ticketing" Package published in May 13, 2026

Ref.: Documents ST 9313/26, ST 9313/26-ADD1, ST 9313/26-ADD2, ST 9348/26 et ST 9306/26

The French authorities are sharing with the Presidency of the Council and the European Commission their initial comments and questions regarding the publication on May 13 of the three proposed regulations in the so-called "Passengers–Ticketing" package.

Among all the comments mentioned in this note, the following remarks are worth highlighting:

- **Regarding the proposed regulation on multimodal booking (known as the RMB Regulation), the setting of thresholds** above which a digital multimodal mobility service for consumers known as "B2C" (Business to Consumer) is deemed to have a significant market presence raises questions regarding the choice of absolute activity thresholds rather than relative market share, the specific threshold values selected, the lack of mention of review criteria, and the approach, which differs from that adopted in the proposed regulation on rail ticketing;
- **With regard to economic operators subject to the RMB Regulation, is an online booking platform integrated with an air carrier that is part of a cooperation agreement between airlines (airline alliance)**, which, as such, offers flights operated by other partner airlines – considered to be a B2C digital multimodal mobility service under condition (b) of definition (2) in Article 3?
- **The decision to adopt the implementing acts for the proposed RMB and rail ticketing regulations (known as the RTR Regulation) through the advisory procedure** rather than the examination procedure (pursuant to Article 4 of Regulation (EU) 182/2011 on the general rules and principles concerning the Commission's implementing powers) is surprising, given that these are acts that could have a major impact;
- With regard to the proposed RTR regulation, **the obligations between a rail service provider and an online ticketing service provider bound by a commercial agreement raise several questions**. In particular, with regard to the data-sharing obligation (see Art. 4), it is necessary to consider the consequences of a significant imbalance in bargaining power between the parties to the agreement, for example when the requesting online ticketing service provider enjoys significant market power—such as operating systems and software application stores within the meaning of Regulation (EU) 2022/1925 on digital markets;
- Regarding the proposed regulation on the protection of passengers holding a single ticket, **consistency is needed between the concepts of "direct ticket" and "single ticket" established by this proposal, on the one hand, and the concepts of "single multimodal ticket" and "combined multimodal ticket"** as defined in the Council's general approach to the proposed regulation of November 23, 2023, on passenger rights in multimodal journeys, on the other hand. Finally, the question arises as to whether, and under what conditions, it would still be possible to sell separate tickets as part of the same commercial transaction, without any guarantee in the event of a missed connection, provided that the passenger is explicitly informed of this before making their purchase.

-o-o-o-o-o-o-

In detail, below are all the comments and queries raised by the French authorities.

I. Regarding the draft regulation on multimodal booking ("RMB" regulation)

On the recitals:

- **Recital (4)**: The criterion for applying the regulation to business-to-business (B2B) distribution platforms is whether the "point of sale" is located in the EU or whether the underlying transportation service is provided "entirely or partially" within the EU. **Does this dual basis for territorial jurisdiction not risk creating conflicts of jurisdiction among national supervisory authorities if these two criteria apply to different Member States?**
- **Recital (5)**: The non-prejudice clause regarding "Regulation (EU) XXX (RTR)," i.e., the regulation on rail ticketing currently under parallel negotiation, raises questions: **How can consistency between the two texts be ensured if their effective dates or final content differ?**

On the Scope of Application (Article 2)

- **Article 2(1)(a)** excludes services whose primary purpose is to meet the transportation needs of an "**urban center or metropolitan area, including a cross-border metropolitan area.**" Is this exclusion, based on different wording, consistent with the equivalent definition (**autonomous urban/suburban networks**) in the RTR Regulation on rail ticketing? **Is there a risk of differing interpretations between the two texts for the same service?**
- **Article 2(1)(b):** B2B platforms fall within the scope of the regulation if they offer transportation services to business users in the EU, or if the underlying service is provided in part within the EU. **Does a B2B platform established and operating entirely outside the EU, but whose service is used by a business user established in the EU to book a trip outside the EU, fall within the scope of application?**
- **Article 2(5):** The **non-prejudice clause** refers to the RTR Regulation on rail ticketing "and other Union acts regulating the provision of information society services." **This wording is very broad. Does this not create a risk of an unresolved conflict regarding the hierarchy of norms in the event of a substantive contradiction between RMB Regulation and one of the other texts?**

Regarding the definitions (Article 3)

- **Definition (2) of "business-to-consumer (B2C) distribution platform"**: should an air carrier be considered as a B2C distribution platform subject to this RMB regulation if it sells travel packages including a flight and a train journey (for example: a flight New York – Paris CDG followed by a train ticket from Paris CDG to the Lille Flandres train station? **Should an air carrier taking part of an alliance and offering flights operated by other partner airlines be considered a B2C distribution platform under condition (2)(b)?** May the Commission clarify what condition (2)(b) means by "*[product] at least partially under a code-share arrangement or an interlining agreement being considered as a transport product*"?
- **Definition (4) of "journey": the definition of « journey » seems to differ from the definition set forth in the draft revision of Regulation 261/2004 relative to air passengers rights approved on June 15, 2026**, within a conciliation procedure, definition which is based on the concept of "single air contract". This concept does not appear in the definition proposed in this draft RMB regulation, even though that definition applies to travel segments (including flights). How will consistency between these two definitions be ensured?

On the designation of B2C platforms with a significant market presence (Articles 4 to 6)

- **The French authorities note that Article 4 contains only 9 paragraphs**—with paragraph 9 empowering the Commission to adopt delegated acts to amend the thresholds set out in Annex I. However, Article 16, concerning the exercise of the delegation, refers in paragraphs 2 and 6 to "Article 4(10)." Can the

Commission confirm that this is an error in the reference—in which case the paragraph referred to would be paragraph 9?

- **Article 4(7), subparagraph 1**: The Commission's designation decisions are adopted **by** implementing **acts in accordance with the advisory procedure** (Article 17(2)): **How does the Commission justify a consultative procedure for a decision that gives rise to substantial, binding obligations (Article 5)?**
- **Article 4(7), subparagraph 3**: The designation procedure imposes a deadline of 6 months from the date of notification, and no later than November 1 of the year following the relevant fiscal year. **Are these two deadlines cumulative or alternative if notification is late (for example, during the fiscal year), and which one prevails in the event of a conflict?**
- **Regarding the designation of B2C distribution platforms, why do the thresholds proposed in the annex I relate to only one mode of transport?** In this context, if an online booking site integrated with an airline (offering transport products that are almost exclusively air travel) is to be considered a B2C distribution platform, would it not be in this platform's best interests to stop selling products involving modes of transport other than air travel, so as not to be subject to the regulation? Would it not be relevant to set a minimum threshold for multimodal sales?

Regarding obligations (Articles 7 to 11)

- **Article 7(4) on the transparency of the criteria for classifying the display of transportation products: these criteria are listed in Article 7(5)**. **Why does the text not adopt the more detailed and already proven transparency standard set forth in Article 5 of Regulation (EU) 2019/1150 on fairness and transparency for business users of online intermediation services, which imposes a transparency obligation on online intermediation service providers regarding ranking parameters, instead of the general wording of Article 7(4)?**
- **Article 7(5): Why did the Commission choose to establish a closed list of criteria (final price, travel time, greenhouse gas emissions (GES), offers including a direct route, etc.) regarding the presentation of travel offers instead of an indicative list?** This approach precludes an optimal composite ranking that takes into account user-centered parameters, such as a ranking based on a user's search history or membership in loyalty programs.
- **Article 7(9):** The rule requiring suppliers to display a transportation product only once per search result is in place, with an exception for code-sharing agreements. **If the two partner carriers disagree on whether a dual listing is appropriate, is there a dispute resolution mechanism in place?**
- **Article 7(10)** explicitly authorizes the use of criteria in addition to those in Article 7(5), but only upon the end user's explicit request ("if explicitly requested by the end user"). **Does Article 7(10) therefore allow for user-activated personalized ranking?**
- **Article 7(11)**: Sponsored content is permitted only upon the explicit request of the end user and must be clearly identified as such. **What is the benefit of this provision for the user, and is there a penalty if a B2C platform offers this criterion by default rather than upon the user's explicit request?**
- **Article 9(1):** The display of GHG emissions data "as provided by the transportation operator" exempts the MDMS from any liability regarding the accuracy of the data. **In the event of manifestly erroneous data provided by the transportation operator, does the platform have a minimum obligation to verify the consistency of the data?**

On Governance and Enforcement (Articles 12 to 15)

- **Article 12(4):** The transfer of enforcement authority between national authorities, upon a duly justified request, is limited to the obligations under Article 5(2) relating to B2C platforms. **Why does this mechanism for transferring enforcement authority not also cover the obligations under Article 5(3) relating to B2B platforms or those under Articles 7 to 10?**

- **Article 13(3):** The one-month deadline for responding to a request for information between national authorities is extended to three months for complex cases. **What are the objective criteria for defining "complex cases"?**

On the committee procedure and the exercise of delegation (Articles 16–17)

- **Article 17 refers exclusively to the advisory procedure as defined by Article 4 of Regulation 182/2011 on the general rules and principles concerning the Commission's implementing powers. Why is the examination procedure absent, particularly regarding decisions to designate B2C platforms with a significant market presence?**

Regarding Annex I

- **The criterion is formulated as an "either/or" choice between a volume threshold (number of products sold) and a value threshold (in M€).** A platform can therefore qualify by meeting just one of the two thresholds. **What is the rationale for this "either/or" approach rather than a cumulative one?** Is the intended goal really for a platform with very high volume but low unit value (e.g., sales of low-cost tickets) and a platform with low volume but high unit value (e.g., sales of premium airline tickets) to be treated the same way?
- **Recital (8)** specifies a relative criterion in terms of market share ("a significant share of the total value or volume" of tickets sold), whereas Annex I sets thresholds in absolute terms (in number or in euros), without any reference to the total size of the market for the mode of transport in question. **Why is this discrepancy between Recital (8) and Annex I?**
- **The thresholds** in the draft RMB Regulation are set in absolute terms (number of products, in M€), unlike the draft RTR Regulation, which uses a percentage (50% in passenger-kilometers at the national level). **Why is this difference between the two texts?**
- In items (b) and (c) of Annex I, the ratio of total annual revenue to the volume of tickets sold is, for road transport by bus/coach, three times higher than that of rail: **is this an inconsistency in the calibration of the thresholds?**
- The French authorities note that Annex I does not contain any indexation clause. The revision of the thresholds depends entirely on the Commission's initiative through a delegated act (Article 4, paragraph 9). In the absence of an automatic trigger or a mandatory periodic review clause, **what mechanism ensures that these thresholds will remain relevant if the market evolves rapidly (e.g., strong growth in low-cost airlines)?**
- It should be confirmed whether the second and third columns of the table in Annex I (which currently have no headings) refer, as might be assumed, to air transport products or not. In the same table, it would be helpful to confirm that the thresholds for annual transport revenue, for each mode of transport, are expressed in millions.

<u>II. Regarding the draft regulation on rail ticketing ("RTR" regulation)</u>

On the recitals:

- **Recital (5):** The presumption of significant presence based on a **50% market share** is grounded in case law regarding dominant positions[5]. **Can the Commission justify the conversion of this competition law threshold—which is based on a case-by-case analysis—into a regulatory threshold? Recital**

[5] See footnote 31 of the draft regulation: judgments of the Court of Justice of February 13, 1979, Hoffmann-La Roche v. Commission, 85/76, EU:C:1979:36, paragraph 41, and of July 3, 1991, Akzo v. Commission, C-62/86, EU:C:1991:286, paragraph 60, and the General Court's judgment of December 12, 1991, Hilti v. Commission, T-30/89, EU:T:1991:70.

(8): The concepts of "pricing" and "compensation" are discussed, with the understanding that they must not be disproportionate to the cost of the service provided. What is the difference between these two concepts? How can the pricing applied by the essential online ticketing service provider be considered disproportionate? **Will the determination of "disproportion" be left to the regulator's discretion?**

- **Recital (11):** A single entry point is planned to simplify access to the various national access points. **Does the Commission plan to develop this single European entry point, and if so, by when?**
- **Recital (12): This recital refers only to implementing powers** (and not delegated powers) for the harmonized interpretation of fair and non-discriminatory contractual terms and the designation of railway undertakings that have a significant presence in the market. Article 13(2) of RTR regulation refers to Article 4 of Regulation (EU) 182/2011, otherwise to the advisory procedure for all implementing acts, including the designation of a railway undertaking as having a significant market presence, which is a a decision that triggers binding obligations (in particular the hosting obligation under Article 5) with respect to that company and its vertically integrated ticketing service. **Can the Commission justify this decision, taking into account that Regulation 182/2011 recommends the examination procedure for acts of general application or with a significant impact?**
- **Recitals (14) and (16):** Does the Commission consider that these recitals **regarding the relationship between the Digital Services[6] Act and Articles 101 (antitrust) and 102 TFEU (abuse of a dominant position) are sufficient to avoid conflicts regarding legal basis or procedure** (for example, in the event of a parallel complaint filed with a competition authority and a national regulatory body)?

On the Scope of Application (Article 2)

- Article 2(1) refers to rail services "partially or entirely operated within the Union**": what about services where only a portion of the route is located within the Union** (e.g., connections to third countries)? **Does the regulation apply to the entire route or only to the intra-EU segment?**
- Article 2(2) concerns the coordination of the draft RTR regulation with the draft RMB regulation. **Since the RMB text is itself currently under negotiation, how can the consistency of the two texts be ensured if their legislative trajectories diverge (timelines, amendments)?**
- Regarding the exclusion of "rail services offered exclusively for historical or tourist purposes" – see Article 2(4)(b) – and "stand-alone networks intended solely for the operation of urban and suburban services" – see Article 2(4)(c): **what specific criteria are used to classify a service as such?**
- **Article 2(4)(d) excludes search engines from the scope of application; what is the rationale behind this exemption?**

Regarding the definitions (Article 3)

- **Definitions (3) for "online ticketing service" and on "automatic redirection**": according to the French authorities' interpretation, any website that redirects users to another sales platform would be considered an online ticketing service. **Isn't this definition too broad, since it risks including various entities that are not ticketing services** (blogs promoting rail travel, travel agencies that do not sell tickets, websites providing practical information on public transportation, etc.) **and thus discouraging them from mentioning and promoting rail travel options?**
- **Definition (8) of "commercial agreement":** the definition specifies that the agreement must be concluded between the rail service provider and the online ticketing service. Is the existence of a public or private entity authorized by several rail service providers (for example public authorities) to jointly conclude the commercial agreements provided for in Article 6 compatible with this legal framework?

[6] Regulation (EU) 2022/2065 of the European Parliament and of the Council of October 19, 2022, on a Single Market for Digital Services and amending Directive 2000/31/EC.

Definition (9) of “conversion rate”: Who controls the method of calculation if it can be set differently by each essential service provider?

- **Definition (12) of “vertical integration”**: does this definition indeed cover the case where the entity distributing tickets is a travel agency wholly owned by a subsidiary of the railway undertaking? Even where that travel agency makes its decisions independently?
- **Definition (14) of “content”**: The definition refers to “features” related to passenger rail transport services, in addition to discounts and products. **Can the Commission provide one or more examples of “functionalities”?**

Regarding the obligations (Articles 4 through 8)

- **Article 4 (obligation to share):** A rail service provider must enter into a commercial agreement with an online ticketing service provider that makes a request, with the timeline and terms of the negotiations governed by Articles 4(1) and 6(2). **Did the Commission assessed the impact of a significant imbalance in bargaining power between a rail service provider and an online ticketing service provider making the request—for example, when the latter enjoys significant market power in the sectors of operating systems, app stores, or payment services, and in relation to which there may be a situation of economic dependence? Did the Commission consider a specific negotiating framework for these digital players, in particular the operating systems and software application stores within the meaning of Regulation (EU) 2022/1925 on digital markets?**
- **Articles 4 and 5 (2-month negotiation period and 8-month conclusion period)**: does the flexibility clause “unless otherwise agreed” risk rendering the time limit meaningless if the party in a position of strength imposes a de facto “different agreement”?
- **Articles 6(1)(d) and 6(3)(b)**: Is the concept of “accurate, complete, and up-to-date” data accompanied by a measurable quality standard, or is it left open to contentious interpretation by regulatory bodies?
- **Articles 6(1)(g) and 6(3)(c) regarding the concept of “fair, reasonable, and non-discriminatory” compensation**: does the Commission plan to provide a list of criteria for determining compliance with this obligation? Is this left to interpretation in disputes before regulatory bodies?
- **Article 6(2) about reasonable one-time costs borne by the ticketing service**: does this imply that usage fees for connecting to operational systems are prohibited?
- **Articles 6(2)(e) and 6(4)(b)**: can the Commission provide further clarification on the level of requirements that rail service providers may impose with regard to “implementing and maintaining cybersecurity measures against unauthorized access, data breaches, and other cyber threats”?

On Governance and Enforcement (Articles 9–12)

- **Article 9(4): For online rail ticketing service providers not established in the Union, all national authorities have jurisdiction**. What is the coordination mechanism designed to prevent duplicate proceedings or conflicting decisions among Member States regarding the same service provider?
- **Article 11(5): The supervisory authority is given a 6-month deadline to establish “the terms of the agreement to be concluded” in the event that negotiations fail**. Does this mean that the organization merely sets forth the terms of the agreement without requiring operators to enter into it, or does this impose an obligation on operators to enter into the agreement established by the organization? In this context, Does this effectively grant the authority the power to set commission rates? What criteria govern this decision to prevent discrepancies among Member States?

III. Regarding the draft revision of Regulation (EU) 2021/782 concerning the protection of rail passengers holding a "single ticket"

On the definition of "single ticket" – Article 1(1)(b)

- **Why was the decision made to create a concept of "single ticket" that encompasses both "direct tickets"—that is, separate transport contracts—and single transport contracts** purchased as part of a single commercial transaction?
- **For the record, in the Council's general approach to the proposed regulation of November, 23, 2023, on passenger rights in multimodal travel**, a clear distinction is made between the "single multimodal ticket" (representing a single contract of carriage) and the "combined multimodal ticket " (representing separate contracts of carriage), thereby making it possible to distinguish between the rights guaranteed to travellers under the regulation, but also potentially to distinguish additional rights that could be granted to travellers under cooperation agreements between separate transport operators.

Regarding tickets for journeys involving one or more connections – Article 1(2)(c)

In subparagraph 2:

- If the rail carrier responsible for the first connection missed by the traveller is liable under Articles 18 (Refunds and Re-routing), 19 (compensation), and 20 (assistance) of Regulation 2021/782 into force, **how is this liability shared with another rail carrier responsible for a second disruption resulting in a second missed connection** involving other successive services covered by the same single ticket?
- **Furthermore, what are passengers' rights in the event of a disruption causing a missed connection during the re-routing journey** that the passenger takes in place of the journey provided for by their initial single ticket?
- **For the rail carrier whose service covered by a single ticket is missed, does the obligation to allow the passenger to continue their journey on the next available train apply automatically,** or would a new contract of carriage need to be issued?
- **Does this mean that the obligation to allow the passenger to continue their journey on the next available train limits the liability of the rail carrier responsible for the missed connection and does not allow the passenger to choose between a refund and continuing their journey?**
- How can the railway company responsible for the missed connection **choose between offering to continue the journey on the next train operated by the same railway company as specified in the original single ticket, and continuing the journey on a train operated by another railway company?** How broadly could the condition "as soon as possible" set forth in Article 18(1)(b) be interpreted?
- **Does the railway company whose service was missed—and for which it has already collected the fare for the original ticket – fulfil this obligation without receiving any financial compensation** from the railway company responsible for the missed connection?
- **Does "subject to availability of seats**" mean that this obligation applies only to the extent of available seating, or should the potential availability of standing room also be taken into account?

In subparagraph 3:

- Regarding the prohibition on selling separate tickets or splitting a trip that can be sold as a single ticket, what does "which can be sold under a single ticket" mean in practice? **Should this wording be understood as allowing the sale of separate tickets in a single transaction, but without guarantees in the event of a missed connection in certain cases, provided that the traveller is duly informed of this before purchase?**

PUBLIC

In subparagraph 4:

- **Regarding the requirement for single-ticket distributors to comply "at least" with the applicable minimum connection times established in accordance with Commission Implementing Regulation (EU) 2026/253 on a technical specification relating to the telematics subsystem ("TEL TSI" Regulation), what does "at least" mean in practice?** Does this mean that compliance is limited to meeting the minimum connection times, or are other conditions governing the offering of single tickets also possible and, if so, should they be met?

In subparagraph 5:

- **What protection is available to passengers holding a ticket that was improperly sold as a single ticket (even though minimum connection times were not met)** by a rail carrier operating at least one segment of the journey, in the event of a missed connection due to a delay, cancellation, or early departure of the service operated by another rail carrier?

In subparagraph 6:

- **How can a rail carrier delegate to third parties, as provided for in this paragraph, the handling of passenger rights in the event of a missed connection, when the scope of its liability is unpredictable?** Indeed, a journey may involve multiple combinations of segments and operators, determined solely by compliance with minimum connection times (set by the Railway Telematics TSI[7]), making it impossible to fully anticipate the scope of the responsibilities to be set forth in a contract.

In subparagraph 7:

- **In general, it is worth considering the scope and justification of subparagraph 7, which appears to exclude direct flights**. Since provisions of Article 12(3) to 12(7) currently in force are repealed in favor of the new paragraphs 3 through 5, which do not apply to a through ticket, what are the rights of a passenger who misses a connection and who purchased, from a railway undertaking or another distributor, a ticket combining services provided by the same railway undertaking without having been duly informed prior to purchase that it was not in fact a through ticket but rather separate contracts of carriage?
- More generally, in light of recitals 4, 6, and 7, which address trips sold as a single ticket ("sold for a journey under a single ticket" or "sold as a single ticket"), and the questions raised regarding the new paragraphs 3 and 4 of Article 12, **does this draft revision eliminate any possibility of offering, in a single commercial transaction, combined tickets without protection in the event of a missed connection**, even though this is a service that may be of interest to certain travellers (in particular frequent travellers willing to take the risk of a short connection) provided that they are duly informed before purchase?

Regarding passenger compensation in the event of a delay (Article 1, paragraph 3):

- **Can regional services be exempted from the obligation to provide compensation in the event of a delay at the final destination as part of a journey made under a single ticket**, as is possible for direct tickets under the current regulation in light of its Recital 22? This recital specifies that, with regard to direct tickets, "in order to determine the total delay for which compensation is available, it should be possible to exclude delays that occurred during those parts of the journey covered by rail services exempted under this Regulation."
- **How was the 12-hour travel threshold determined, beyond which a limitation from the obligation to provide compensation for delays applies?** Why isn't a similar maximum threshold also proposed for trips that include a night train service?

[7] Implementing Regulation (EU) 2026/253 on the technical specification for the "telematics" subsystem of the EU rail system for the interoperability of data sharing in rail transport, adopted by the Commission on February 6, 2026

Regarding the entry into force (Article 2):

- **Why does this revision not consider the possibility of a deferred implementation period**, whereas this is the case for the proposed regulations on rail ticketing and multimodal reservations?

- **Furthermore, how does this lack of a specific implementation deadline for the single ticket align with the implementation deadline for the provisions on minimum connection times in the "TEL TSI" Implementing Regulation (EU) 2026/253, which is set for December 12, 2027[8]?**

-o-o-o-o-o-o-

The French authorities remain at the disposal of the Commission and the Presidency for any further information.

PUBLIC

[8] See Appendix G of the aforementioned Implementing Regulation (EU) 2026/253.