



Council of the European Union
General Secretariat

Brussels, 28 October 2025

**Interinstitutional files:
2023/0271 (COD)**

WK 14443/2025 INIT

LIMITE

TRANS

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 Land Transport
N° prev. doc.:	ST 12732/3/25 REV 3 WK 13374/25 ST 14111/25
N° Cion doc.:	ST 11718/23 + ADD 1 - 4
Subject:	Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the use of railway infrastructure capacity in the single European railway area, amending Directive 2012/34/EU and repealing Regulation (EU) No 913/2010 - Comments from France

Delegations will find, attached, comments from France following the Land transport working parties on 15 and 23 October.

WK 14443/2025 INIT

LIMITE



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

Paris, le 27 octobre 2025

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : Commentaires des autorités françaises sur les documents révisés dans le cadre de la négociation relative à la proposition de règlement sur l'utilisation des capacités d'infrastructure ferroviaire, comme suite aux réunions du groupe de travail « Transports terrestres » des 15 et 23 octobre 2025

Réf. : Document WK 13374/2025 INIT du 10 octobre 2025
Document ST 12732/3/25 REV 3 du 20 octobre 2025
Document WK 14111/25 du 20 octobre 2025

Les autorités françaises remercient la Présidence pour la transmission des documents en référence et les efforts de compromis réalisés ces derniers mois sur la base desquels elles souhaitent exprimer les commentaires ci-après.

- **Concernant le document de type « 4 colonnes » (ST 12732/3/25 REV 3)**

- Article 4, paragraphe 14a (ligne 81a)

Les autorités françaises s'interrogent sur les raisons de la suppression de la définition du processus de planification glissante.

- Art. 4, § 17e (ligne 84e)

Les autorités françaises s'interrogent également sur le fait que la définition « *élément de l'infrastructure* » ne concerne que les voies (« *tracks* »). En effet, l'annexe I de la directive 2012/34/UE sur l'espace ferroviaire européen fournit une définition de ce que sont les éléments de l'infrastructure ferroviaire et recouvre plus d'items que les simples « *portions of tracks* » de la ligne 84e du présent tableau. La lecture conjointe de ces deux textes et de leurs définitions différentes pourrait engendrer des difficultés de compréhension.

- Art. 19, § 5 (ligne 267)

Les autorités françaises demandent le maintien de l'orientation générale (OG) qui supprime l'habilitation de la Commission à définir les détails de la procédure et des critères à suivre pour la planification des situations d'urgence.

- Art. 31, § 11 (ligne 384)

Les autorités françaises ne peuvent aller au-delà de l'OG qui encadre strictement l'habilitation de la Commission à adopter un acte d'exécution établissant des règles détaillées concernant la procédure de conclusions des accords-cadres.

En guise de compromis, il est possible d'accepter l'habilitation de la Commission, telle que proposée par la Présidence, uniquement si elle est **limitée aux seules lignes ferroviaires pertinentes pour les marchés internationaux**, où des règles et critères fixés par la Commission peuvent effectivement être nécessaires.

Il n'est pas non plus souhaitable de réinsérer l'art. 33 à la ligne 384, octroyant à la Commission la possibilité de prendre un acte d'exécution précisant les détails et les critères à suivre pour l'application uniforme des art. 31 (répartition des capacités par la voie d'accords-cadres) mais aussi 33 (répartition des capacités dans le cadre du processus de planification glissante).

- Art. 41, § 2 (ligne 478) et annexe V (ligne 853)

Les autorités françaises proposent, à la ligne 478 l'amendement suivant pour **inclure les lignes directrices concernant la gestion et la répartition des capacités de l'infrastructure en cas de perturbation du réseau dans le cadre européen**, afin de **ne pas multiplier les délais spécifiques** :

*« 2. ~~[By x months from the entry into force]~~ ENIM shall develop and adopt guidelines for managing and allocating infrastructure capacity in the event of a network disruption in a transparent and non-discriminatory way. In particular, ENIM shall provide guidelines on the application of the disruption management and the first come, first served principle. **ENIM shall include these guidelines in the European framework for the coordination of cross-border traffic management, disruption management and crisis management referred to in Article 44.** »*

Par cohérence, elles proposent d'accompagner cet amendement par l'**ajout** de la ligne suivante **au tableau 11 de l'annexe V (ligne 853)** : **« Guidelines for managing and allocating infrastructure capacity in the event of a network disruption »** et l'article correspondant : **« Article 41(2) »**.

- Art. 43, § 5a (ligne 502a)

Les autorités françaises préfèrent le vocabulaire employé dans le rapport du Parlement (« capacity withdrawal ») car cohérent avec celui employé à la ligne 501 (*« allocated capacity rights may be withdrawn »*). Il apporte en effet plus de clarté que celui de la Présidence (*« capacity cancellation »*) où le terme *« cancellation »* semble renvoyer à l'application du mécanisme d'incitations réciproques, lequel ne s'applique pas à cette disposition traitant du retrait de capacité en cas de force majeure.

- Art. 44, § 3a (ligne 508a)

Les autorités françaises s'interrogent sur les raisons et l'opportunité du retour de cette disposition, alors qu'**une habilitation de la Commission sur le cadre européen pour la coordination de la gestion transfrontière du trafic, des perturbations et des crises est déjà prévue de manière plus globale avec l'art. 70b**. Cette dernière façon globale d'insérer l'habilitation apparaît préférable, sous réserve de compromis satisfaisants à l'art. 70a concernant le suivi des cadres européens et à l'art. 70b fixant les conditions de déclenchement et de mise en œuvre d'un acte d'exécution.

- Art. 62, § 3 et 5a (lignes 646)

Les autorités françaises demandent le maintien de l'OG, qui ne retient pas cette disposition concernant le rôle de l'Agence européenne des chemins de fer (ERA) en matière de numérisation de la gestion de la capacité. En guise de compromis, le **maximum acceptable quant à un rôle de l'ERA dans le domaine des outils numériques se limiterait à l'évolution et l'application des spécifications techniques d'interopérabilité**.

- Art. 62, § 5 (ligne 649)

Le fait de pouvoir déposer une demande de capacité en un seul endroit est le bienvenu. Pour autant, **le fait de nommer cet endroit « one-stop-shop »**, comme les *« one-stop-shops »* des corridors qui allouent de la capacité corridor fret, n'apparaît pas opportun. Ce qui est mis en place dans le présent projet de règlement **n'est en effet pas un « one-stop-shop » tel qu'il existe pour les corridors de fret**, dans la mesure où il n'a pas compétence de traiter et d'allouer de la capacité. **Il s'agit d'un système d'information (SI) unique** qui ne fait que recevoir des demandes sans que ne soit conférée à une entité unique la compétence

d'attribution qui demeure dans le giron des différents gestionnaires d'infrastructure (GI). Il est donc proposé qu'il soit plutôt nommé « **one stop capacity request tool** ».

Les autorités françaises soutiennent que les outils des GI pour recevoir les demandes de capacité soient **interfacés**, sans que cela nécessite de mettre en place un outil unique pour les sillons internationaux, d'autant plus que l'outil développé par RNE (*RailNetEurope*) rencontre pour l'instant de nombreux dysfonctionnements.

Enfin, les autorités françaises s'interrogent sur le lien entre la ligne 362 (utilisation de l'outil SI unique, art. 29) et les lignes 641a, 649a-g et 649i-o. En effet il est difficile de savoir si l'outil/guichet unique devra être utilisé pour toutes les commandes de sillons ou seulement pour les sillons multi-réseaux.

- Art. 70a (ligne 703a – 703d)

Dans la mesure où les propositions n'ont pas évolué depuis la réunion du groupe de travail du 15 octobre sur la question du suivi des cadres européens adoptés par le réseau européen des gestionnaires d'infrastructure (REGI), malgré les discussions entre délégations, les autorités françaises réitérèrent leur position.

Les autorités françaises souhaitent savoir **comment le panel consultatif d'évaluation de la performance pourra démontrer l'éventuelle insuffisance des cadres européens du REGI** (ligne 703c). Elles rappellent que le cycle complet de mise en œuvre du processus est long et qu'**un an de fonctionnement des cadres n'est pas suffisant pour que leur impact soit tangible** et constater leur réussite en termes de coordination entre GI et d'uniformisation des conditions d'application du règlement. **Il faudrait que soit au moins passé un cycle entier de 3 années de réalisation de la planification stratégique de la capacité** (soit 3 cycles de production de service annuel), après l'adoption des cadres, pour qu'un tel rapport du panel consultatif d'évaluation de la performance ait un sens, à savoir un premier cycle pour déployer et tirer des premiers enseignements, un deuxième pour mettre en œuvre ces premiers enseignements et pour approfondir le retour d'expérience et un troisième pour un retour d'expérience complet.

Ainsi, les autorités françaises demandent que le panel consultatif d'évaluation de la performance **produise son rapport d'évaluation au moins 3 ans après le premier cycle complet (ligne 703c) :**

*« 2. The Advisory Performance Panel shall, ~~within 12~~ **36** months after the adoption by ENIM of the frameworks referred in the previous paragraph, present to ENIM and the Commission a report on the application of these frameworks evaluating their effectiveness. The report may also include recommendations on how to address specific shortcomings. »*

Elles demandent par ailleurs que le rapport soit accompagné d'un avis du REGI et de l'ENRRB sur les conclusions du rapport du panel consultatif d'évaluation de la performance (ligne 703c) :

*« 2. [...] The report shall be made publicly available. **It shall be accompanied by an opinion from ENIM and an opinion from the ENRRB on its conclusions.** »*

- Art. 70b (ligne 703e-703p)

Dans la mesure où les propositions n'ont pas évolué depuis la réunion du groupe de travail du 15 octobre sur la question des actes d'exécution pouvant être pris sur les cadres européens, malgré les discussions entre délégations, les autorités françaises réitérèrent leur position.

Les autorités françaises souhaitent **l'utilisation de l'auxiliaire de mode « may » plutôt que « shall »** aux § 1 et 2 car plus adapté et plus souple (lignes 703f et 703j).

Elles demandent également **que le § 2 fixe un délai de 4 ans et demi ou 5 ans pour l'adoption par la Commission d'un acte d'exécution (ligne 703j)**. Là encore, il faut que le **cycle de réalisation de la planification** stratégique de la capacité soit pleinement achevé pour savoir si la coordination et l'uniformisation entre GI ne fonctionnent pas. Ainsi, il faut ajouter aux 18 ou 24 mois le délai de 3 années entières pour le rapport du panel consultatif d'évaluation de la performance.

Il est également important de mettre en place un **encadrement plus strict et une rédaction de l'habilitation qui permette d'éviter que la Commission ne dépasse son champ de compétence** et aille

au-delà de l'objet même de la disposition concernée. **Il est primordial que la Commission ne puisse intervenir que là où cela est strictement nécessaire.** Pour cela, les autorités françaises souhaitent :

- la **modification du § 4 (ligne 703p)** comme suit, afin par ailleurs de prendre en compte l'expérience et les travaux du REGI en plus de sa simple consultation :

*« 4. In the preparation of the draft implementing acts, the Commission **shall consult ENIM, shall take into account the work of ENIM and the report from the Advisory Performance Panel, and shall intervene only where strictly necessary.** »*

- la réintroduction du § 5 contenu dans la proposition de la Présidence du 18 juin et amendé comme il suit pour mieux impliquer le REGI :

*« 5. Where the Commission seeks to justify the adoption of an implementing act pursuant to point d) or e), the Commission shall **ask ENIM to consider whether the recommendations of the report referred to in Article 70a can be addressed through a review of the framework.** »*

- la réintroduction du § 6 contenu dans la proposition de la Présidence du 18 juin et amendé comme suit pour permettre au REGI de corriger de lui-même les cadres européens potentiellement défectueux :

*« 6. In the cases described in paragraph 1, 4 or 5, **the Commission shall firstly ask ENIM to review the framework ENIM shall be given no more than in under 3 months. The Commission may produce and adopt an implementing act only if ENIM fails to ensure the adoption of the European framework or of its revised version of the European framework.** »*

- **Concernant la nouvelle approche proposée pour calculer les pénalités (doc. WK 14111/25)**

Les autorités françaises rappellent qu'elles sont particulièrement attachées à ce que le règlement impose un mécanisme **d'incitations réciproques ambitieux** et n'affaiblisse pas le dispositif mis en place au niveau français.

En effet le dispositif français d'incitations réciproques, mis en place en 2015 a fait preuve de son efficacité. Les résultats sont probants avec une **diminution de 52 %** de modifications et / ou annulations de sillons à isopérimètre entre 2016 et 2019.

Ainsi les autorités françaises **remercient la Présidence pour ses dernières propositions qui vont dans le sens des demandes françaises.** L'approche qui en résulte prend en considération l'impact des travaux plutôt que le simple respect d'un calendrier d'information. **En conséquence, elles soutiennent les propositions suivantes :**

- **Suppression du caractère libérateur des pénalités applicables en cas de modification de sillons**, initialement prévu à l'**art. 40, § 7 (ligne 475a)**. Il est en effet essentiel que l'application de pénalités n'exclue pas la possibilité d'un recours indemnitaire devant la justice, permettant ainsi une incitation supplémentaire au respect, par les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires, des droits à capacité alloués ;
- **Suppression de l'exemption de pénalités pour les gestionnaires d'infrastructure en cas de changement de droit à capacité alloué**, lié à la planification et programmation de restrictions de capacités relevant du champ d'application de la section 3 de l'annexe I, **en cas de respect du calendrier et des exigences qui y sont énoncés (ligne 467a) et donc déconnexion de l'art. 40 et du tableau 3a de la section 3 de l'annexe 1 ;**
- **Suppression du tableau 3a** de la section 3 de l'annexe I, et retour aux lignes 767 à 772 de la section 3 de l'annexe I, qui sont une reprise du calendrier de l'annexe VII de la directive 2012/34 ;
- **Caractère asymétrique du paramètre B (« baseline amount »)** qui reflèterait la capacité contributive des candidats à l'origine des vibrations mais serait fixe s'agissant des vibrations dont le GI est à l'origine :

- **En cas de pénalité payée par un candidat : les autorités françaises saluent le fait que le paramètre B reflète la capacité contributive de chaque segment de marché** (fret, services conventionnés, services librement organisés, grande vitesse). **Elles soutiennent également le montant plancher, de l'ordre de 1€/km**, prévu afin de prendre en compte les capacités contributives des entreprises de fret, plus fragiles ;
- **En cas de pénalité payée par le GI : elles saluent également le fait que le paramètre B soit commun à tous les marchés** afin de garantir leur traitement équitable et non discriminatoire, et d'éviter toute incitation à impacter les services les moins contributifs pour préserver les plus contributifs (souvent au détriment du fret).
- **Paiement uniquement de la pénalité et non des redevances d'accès en cas d'annulation d'un sillon par l'entreprise ferroviaire, si la pénalité est bien supérieure à ces redevances.** En effet les redevances visant à couvrir le coût directement imputable aux circulations ne peuvent être demandées en l'absence de circulation puisque par définition le coût associé n'est pas généré ;
- **Précision du fait que les redevances d'accès prises en compte sont les redevances payées pour les prestations minimales.**

Par ailleurs, les autorités françaises s'opposent à la proposition du Parlement européen d'inclure dans le mécanisme d'incitations réciproques les installations de services. Ce mécanisme ne doit concerner que les GI et les entreprises ferroviaires (EF). Il aurait fallu bâtir un mécanisme incitatif spécifique aux installations de service dont les enjeux sont distincts.

Enfin, les autorités françaises souhaitent interroger la Présidence concernant les points suivants :

- Art. 40(3) (ligne 467c)

La définition de la notion de « *corresponding network* ».

- Art. 40(5b) (ligne 473b)

Expliciter le second alinéa (« *The penalty due by an applicant shall not exceed the part representing the highest penalty of the total capacity right.* »).

- Section 8 de l'annexe I (ligne 811)

La notion de « *rescheduling windows* » doit être définie, tout comme les enjeux qui conduisent à l'introduire à la section 8 de l'annexe I, mais aussi l'articulation entre les délais exprimés en mois et ceux exprimés en jours proposés au tableau 8 (ligne 811). En l'état actuel des informations disponibles, les autorités françaises ne peuvent que demander à **surseoir à une prise de décision sur cette proposition.**

- **Concernant les questions complémentaires transmises par la Présidence dans son courriel électronique du 19 octobre**

- Révision de la section 3 de l'annexe I

Les autorités françaises rappellent leur demande constante de voir modifiées les règles relatives au calendrier pour la répartition des capacités seulement une fois que les travaux de réflexion à ce sujet actuellement en cours par la Commission et les entreprises ferroviaires (*Forum Train Europe – FTE*) et *RailNetEurope* (RNE) seront achevés. Cette révision de la section 3 de l'annexe I par un acte de la Commission devra néanmoins s'accompagner d'une consultation obligatoire du réseau européen des gestionnaires d'infrastructure (REGI). **Elles proposent donc l'amendement complémentaire suivant à l'art. 10, § 8 (ligne 138) :**

« 8. **Within 18 months after the entry into force of this Regulation, the** ~~The~~ Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 71, **in consultation with ENIM, and taking into account the results of the sector's reflexion process,** to amend : ... »

- Tableau 4 sur le calendrier pour la répartition des capacités dans le cadre du processus de répartition annuel et la publication du calendrier

Si un soutien est apporté au lien entre le système de pénalités et la publication de l'horaire de service définitif, **l'essentiel, pour les autorités françaises, est de garantir un sillon ferme et définitif 4 mois avant, avec un traitement des travaux préalable à ces 4 mois, afin que le sillon soit bien définitif.** S'il y a vibration après ces 4 mois, le mécanisme de pénalité doit s'appliquer.

- **Concernant la proposition de compromis de la Présidence sur les habilitations de la Commission (WK 13374/2025 INIT)**

Les éléments détaillés ci-après s'entendent sous réserve de compromis globaux satisfaisants à l'art. 70a concernant le suivi des cadres européens et à l'art. 70b fixant les conditions de déclenchement et de mise en œuvre d'un acte d'exécution.

- **Concernant les aspects susceptibles d'être soumis à l'habilitation conditionnelle prévue aux art. 70a et 70b :**

Aux lignes 120, 188b, 254a, 272a, 358b, 440a, 475b, 475c, 480, et 482a, les autorités françaises remercient le travail de mise en cohérence de la Présidence qui conduit aux accords de suppression trouvés à ces lignes, et indiquent qu'elles resteront vigilantes à ce que l'habilitation globale proposée à l'article 70b soit bien encadrée et proportionnée.

A la ligne 475 sur la catégorisation des modifications apportées aux droits à capacités et des conditions donnant lieu au paiement de pénalités (art. 40), l'option préférentielle des autorités françaises est la suppression de toute habilitation. Si une habilitation de la Commission devait être actée à ce sujet, les autorités françaises y consentiraient **uniquement dans les conditions prévues par l'OG et sous réserve d'un compromis satisfaisant à l'article 70b fixant les conditions de déclenchement et de mise en œuvre d'un acte d'exécution.**

- **Concernant les autres habilitations qui ne seraient pas soumises à l'habilitation conditionnelle (actes délégués sans condition) des art. 70a et 70b :**

A la ligne 102 sur les critères à respecter pour définir les règles que le GI peut imposer aux candidats afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure (art. 7), les autorités françaises ne sont pas favorables à ce que la Commission puisse imposer de tels critères, étant donné qu'ils sont du ressort de chaque GI.

Aux lignes 138, 138a to 138c, 366b, 448, 463a, 464, 502b, 590 et 649n, les autorités françaises saluent les accords trouvés à ces lignes.

Aux lignes 285 et 285a, les autorités françaises peuvent consentir aux habilitations prévues, **uniquement dans les conditions prévues par l'OG.**

Aux lignes 155a et 523, les autorités françaises ne sont pas favorables à retenir des habilitations de la Commission pour les sujets traités par ces lignes en cohérence avec la position française générale de limiter le degré d'intervention de la Commission par voie d'acte d'exécution ou délégué.

* * * * *

Les autorités françaises se tiennent à la disposition de la Présidence pour toute information complémentaire.

Courtesy translation

This is a courtesy translation. In the event there are any differences between the French and the English texts, the French text prevails.

○ **Regarding the '4-column' document (ST 12735/2/25 REV 3)**

- Article 4, paragraph 14a (line 81a) :

The French authorities question the reasons for removing the definition of the rolling planning process.

Art. 4, § 17e (line 84e)

The French authorities also question the fact that the **definition of 'element of infrastructure'** only refers to tracks. Annex I to Directive 2012/34/EU establishing a single European railway area provides a definition of what constitutes railway infrastructure elements and covers more items than the simple 'portions of tracks' in line 84e of this table. Reading these two texts together, with their different definitions, could lead to understanding difficulties.

Art. 19, § 5 (line 267)

The French authorities request that the general approach (GA) be maintained, removing the Commission's empowerment to define the details of the procedure and criteria to be followed for contingency planning.

Art. 31, § 11 (line 384)

The French authorities cannot go beyond the GA, which strictly regulates the Commission's empowerment to adopt an implementing act laying down detailed rules on the procedure for concluding framework agreements.

As a compromise, the Commission's empowerment, as proposed by the Presidency, can be accepted **only if it is limited to railway lines relevant to international markets**, where rules and criteria set by the Commission may indeed be necessary.

Nor is it desirable to reinsert Article 33 in line 384, thereby granting the Commission the possibility of adopting an implementing act specifying the details and criteria to be followed for the uniform application of Articles 31 (allocation of capacity by means of framework agreements) and 33 (capacity allocation within the rolling planning process).

Art. 41, § 2 (line 478) and Annex V (line 853)

The French authorities propose the following amendment to line 478 to include guidelines on the management and allocation of infrastructure capacity in the event of a network disruption in the European framework, so as not to multiply specific deadlines: :

*« 2. ~~[By x months from the entry into force]~~ ENIM shall develop and adopt guidelines for managing and allocating infrastructure capacity in the event of a network disruption in a transparent and non-discriminatory way. In particular, ENIM shall provide guidelines on the application of the disruption management and the first come, first served principle. **ENIM shall include these guidelines in the European framework for the coordination of cross-border traffic management, disruption management and crisis management referred to in Article 44.** »*

For the sake of consistency, they propose to accompany this amendment by **adding** the following line to **Table 11 of Annex V (line 853): « Guidelines for managing and allocating infrastructure capacity in the event of a network disruption »**, and the corresponding article: 'Article 41(2)'.

Art. 43, § 5a (line 502a)

The French authorities prefer the wording used in the Parliament's report ('capacity withdrawal') as it is consistent with that used in line 501 ('allocated capacity rights may be withdrawn'). It is less confusing than the term used by the Presidency ('capacity cancellation'), where the term 'cancellation'

seems to refer to the application of the reciprocal incentive mechanism, which does not apply to this provision dealing with the withdrawal of capacity in cases of force majeure.

Article 44(3a) (line 508a)

The French authorities question the reasons for and appropriateness of reinstating this provision, **given that Article 70b already provides for a more comprehensive empowerment of the Commission on the European framework for the coordination of cross-border traffic management, disruption management and crisis management. This latter comprehensive approach to incorporating the empowerment seems preferable**, subject to satisfactory compromises in Art. 70a concerning the monitoring of European frameworks and in Art. 70b setting the triggering and implementing conditions for an implementing act.

Art. 62, § 3 and 5a (lines 646)

The French authorities are calling for the GA to be maintained, as it does not include this provision concerning the role of the European Railway Agency (ERA) in the digitisation of capacity management. As a compromise, **the maximum acceptable role for the ERA in the field of digital tools would be limited to the development and application of technical specifications for interoperability.**

Art. 62, § 5 (line 649)

The ability to submit a capacity request in a single location is welcome. However, **naming this location a 'one-stop shop', like the 'one-stop shops' in the corridors that allocate freight corridor capacity, does not seem appropriate.** What is being set up in this draft regulation is not a 'one-stop shop' as it exists in freight corridors, insofar as it is not competent to process and allocate capacity. It is a single information system that only receives requests, without conferring on a single entity the power of allocation, which remains with the various infrastructure managers (IMs). It is therefore proposed that it be called a **'one-stop capacity request tool'** instead.

The French authorities argue that the IMs' tools for receiving capacity requests should be interfaced, without the need to set up a single tool for international train paths – especially as the tool developed by RNE (RailNetEurope) is currently experiencing numerous malfunctions.

Finally, the French authorities question the link between line 362 (use of the single IT tool, Art. 29) and lines 641a, 649a-g and 649i-o. It is difficult to know whether the single tool/window should be used for all train path requests or only for multi-network train paths.

Art. 70a (lines 703a – 703d)

Given that the proposals have not changed since the working group meeting on October, 15th on the issue of monitoring the European frameworks adopted by the European Network of Infrastructure Managers (ENIM), despite discussions between delegations, the French authorities reiterated their position.

The French authorities **ask the Presidency how the Advisory Performance Panel would be able to demonstrate the possible inadequacy of the ENIM's European frameworks** (line 703c). They point out that the full cycle of implementation of the process is long and that **one year of operation of the frameworks is not sufficient for their impact to be tangible** and for their success in terms of coordination between IMs and uniformization of the conditions for applying the regulation to be assessed. The French authorities indicate that **at least one full three-year cycle of strategic capacity planning (i.e. three annual service production cycles) should have elapsed** after the adoption of the frameworks, for such a report from the Advisory Performance Panel to be meaningful, i.e. a first cycle to deploy and draw initial lessons, a second to implement these initial lessons and to deepen the feedback, and a third for comprehensive feedback.

The French authorities therefore request that **the Advisory Performance Panel produce its assessment report at least three years after the first complete cycle** (line 703c):

« 2. The Advisory Performance Panel shall, ~~within 12~~ **36** months after the adoption by ENIM of the frameworks referred in the previous paragraph, present to ENIM and the Commission a report on the application of these frameworks evaluating their effectiveness. The report may also include recommendations on how to address specific shortcomings. »

They also request that the report be accompanied by an opinion from ENIM and the ENRRB on the conclusions of the Advisory Performance Panel's report (line 703c):

« 2. [...] The report shall be made publicly available. **It shall be accompanied by an opinion from ENIM and an opinion from the ENRRB on its conclusions.** »

Art. 70b (lines 703e-703p)

As the proposals have not changed since the working group meeting on October, 15th on the issue of enabling conditions for implementing acts on the European frameworks, despite discussions between delegations, the French authorities reiterated their position.

The French authorities request the **use of the auxiliary 'may' rather than 'shall'** in paragraphs 1 and 2, as it is more appropriate and flexible (lines 703f and 703j).

They also request **that § 2 set a deadline of four and a half or five years for the Commission to adopt an implementing act (line 703j)**. The French authorities indicate that, here too, the strategic capacity planning cycle must be fully completed in order to determine whether coordination and uniformization between IMs are not working. Thus, the 18 or 24 months must be extended by a full three years for the report of the Advisory Performance Panel.

The French authorities propose **a stricter framework and wording of the empowerment to prevent the Commission from exceeding its powers and going beyond the scope of the provision in question.** It is **essential that the Commission can only intervene where strictly necessary**. To this end, the French authorities request:

- o the **amendment of § 4 (line 703p)** as follows in order to take into account the experience and work of ENIM in addition to its simple consultation:
 - « 4. In the preparation of the draft implementing acts, the Commission **shall consult ENIM, shall take into account the work of ENIM and the report from the Advisory Performance Panel, and shall intervene only where strictly necessary.** »
- o the **reintroduction of § 5** contained in the Presidency's proposal of 18 June and amended as follows to better involve ENIM:
 - « 5. Where the Commission seeks to justify the adoption of an implementing act pursuant to point d) or e), the Commission shall **ask ENIM to consider whether the recommendations of the report referred to in Article 70a can be addressed through a review of the framework.** »
- o The **reintroduction of § 6** contained in the Presidency's proposal of 18 June and amended as follows to enable ENIM to correct potentially deficient European frameworks itself:
 - « 6. In the cases described in paragraph 1, 4 or 5, **the Commission shall firstly ask ENIM to review the framework** ~~ENIM shall be given no more than~~ **in under 3 months. The Commission may produce and adopt an implementing act only if ENIM fails** to ensure the adoption of the ~~European framework or of its revised version~~ **of the European framework.** »
- o **Regarding the proposed new approach to calculating penalties (doc. WK 14111/25)**

The French authorities reiterate that they are particularly keen to ensure that the regulation imposes an **ambitious reciprocal incentive mechanism** and does not weaken the system put in place at the French level.

The French reciprocal incentive system, introduced in 2015, has proven its effectiveness. The results are convincing, with a 52% reduction in modifications/cancellations of train paths on a like-for-like basis between 2016 and 2019.

The French authorities therefore thank the Presidency for its latest proposals, which are in line with France's requests. The resulting approach takes into account the impact of the works rather than simply the compliance with an information schedule. **Consequently, they support the following proposals:**

- o **Removal of the exhaustion of other financial claims related to a change to capacity rights by the payment of a penalty for the same change, initially provided for in Article 40, § 7 (line 475a).** It is essential that the application of penalties does not exclude the possibility of seeking compensation through the courts, thus providing an additional incentive for infrastructure managers and railway undertakings to comply with allocated capacity rights.
- o **Removal of the exemption from penalties for infrastructure managers in the event of a change in allocated capacity rights**, linked to the planning and scheduling of capacity restrictions falling within the scope of Section 3 of Annex I, **if the timetable and requirements set out therein are complied with (line 467a) and therefore disconnection between Art. 40 and Table 3a of Section 3 of Annex 1;**
- o **Deletion of Table 3a of Section 3 of Annex I, and return to lines 767 to 772 of Section 3 of Annex I, which are pasted from Annex VII of Directive 2012/34;**
- o **Asymmetry of parameter B ('baseline amount'), which would reflect the contributory capacity of the applicants causing the change but would be fixed in the case of changes caused by the IM:**
 - o **In the event of a penalty paid by a candidate: the French authorities welcome the fact that parameter B reflects the contributory capacity of each market segment (freight, conventional services, freely organised services, high speed). They also support the minimum amount, in the order of €1/km**, provided for in order to take into account the contributory capacities of freight companies, which are more fragile;
 - o **In the event of a penalty paid by the IM: they also welcome the fact that parameter B is common to all markets** in order to ensure fair and non-discriminatory treatment and to avoid any incentive to impact the least contributory services in order to preserve the most contributory ones (often to the detriment of freight).
- o **Payment of the penalty only, and not of access charges, in the event of cancellation of a train path by the railway undertaking, if the penalty is indeed higher than the track access charges.** Indeed, charges intended to cover the cost directly attributable to traffic cannot be claimed in the absence of traffic, since by definition the associated cost is not generated.
- o **Access charges taken into account are those paid for minimum services.**

Furthermore, the French authorities oppose the European Parliament's proposal to include service facilities in the reciprocal incentive mechanism. This mechanism should only apply to infrastructure managers and railway undertakings (RUs). A specific incentive mechanism should have been developed for service facilities, which face distinct challenges.

Finally, the French authorities wish to question the Presidency on:

- Art. 40(3) (line 467c)

The concept of 'corresponding network', to find out what it corresponds to.

- Art. 40(5b) (line 473b)

The second subparagraph of this paragraph ('The penalty due by an applicant shall not exceed the part representing the highest penalty of the total capacity right. '), which needs to be clarified.

- Section 8 of Annex I (line 811)

The concept of 'rescheduling windows', which is not well understood, as are the issues that led to its introduction in Section 8 of Annex I, but also the relationship between the deadlines expressed in months and those expressed in days proposed in Table 8 (line 811). Based on the information currently available, the French authorities can only **request that a decision on this proposal be postponed**.

- **Regarding the additional questions sent by the Presidency in its email of October, 19th**
 - Revision of Section 3 of Annex I

The French authorities reiterate their long-standing request that the rules on the timetable for capacity allocation be amended only once the discussions currently underway on this subject between the Commission and the railway undertakings (Forum Train Europe – FTE) and RailNetEurope (RNE) have been completed. This revision of Section 3 of Annex I by a Commission act must nevertheless be accompanied by mandatory consultation of the European Network of Infrastructure Managers (ENIM). They therefore propose the following additional amendment to Article 10(8) (line 138):

« 8. **Within 18 months after the entry into force of this Regulation, the** The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 71, **in consultation with ENIM, and taking into account the results of the sector's reflexion process,** to amend : »

- Table 4 on the timetable for capacity allocation in the annual allocation process and the publication of the timetable:

While support is given to the link between the penalty system and the publication of the final service timetable, **the main thing for the French authorities is to guarantee a firm and definitive train path four months in advance, with any work being carried out prior to these four months, so that the train path is indeed definitive**. If there is any change after these four months, the penalty mechanism must apply.

- **Concerning the Presidency's compromise proposal on the Commission's empowerments (WK 13374/2025 INIT)**

The elements detailed below are **subject to satisfactory compromises being reached on Art. 70a**, concerning the monitoring of European frameworks, **and on Art. 70b**, which sets out the conditions for triggering and implementing an implementing act on European frameworks.

- Regarding the overview of aspects that could be subject to the conditional empowerment in art. 70a and art. 70b:

In lines 120, 188b, 254a, 272a, 358b, 440a, 475b, 475c, 480, and 482a, **the French authorities thank the Presidency for its work towards consistency, which led to the deletion agreements** reached in these lines, and indicate that they will remain vigilant to ensure that the overall empowerments proposed in Article 70b are properly framed and proportionate.

In line 475 on the categorisation of changes to capacity rights and the conditions giving rise to the payment of penalties (Article 40), the French authorities' preferred option is to remove all empowerment. If the Commission were to issue an authorisation on this subject, the French authorities **would only agree to it under the conditions set out in the GA and subject to a satisfactory compromise in Article 70b setting out the conditions for triggering and implementing an implementing act**.

- Regarding the overview of other empowerments, not subject to the conditional empowerment in art. 70a and art. 70b:

In line 102 on the criteria to be met in order to define the rules that the IM may impose on applicants in order to safeguard its legitimate expectations regarding future revenue and use of the infrastructure (Article 7), the French authorities are **not in favour** of the Commission being able to impose such criteria, as this is a matter for each IM.

In lines 138, 138a to 138c, 366b, 448, 463a, 464, 502b, 590 and 649n, **the French authorities welcome the agreements reached in these lines.**

In lines 285 and 285a, **the French authorities may grant the authorisations provided for, solely under the conditions laid down in the GA.**

In lines 155a and 523, **the French authorities are not in favour** of retaining a Commission's empowerment for the subjects covered by these lines, in line with the general French position of limiting the degree of intervention by the Commission through implementing or delegated acts.

* * * * *

The French authorities remain at the disposal of the Presidency for any additional information.