

Moving Europe towards a sustainable and
safe railway system without frontiers.

OPINION

ERA/OPI/2026-1

OF THE EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

for

FRANCE

regarding

Ten (10) notified draft national rules setting out national
operational instructions

Disclaimer:

The present document is a non-legally binding opinion of the European Union Agency for Railways. It does not represent the view of other EU institutions and bodies, and is without prejudice to the decision-making processes foreseen by the applicable EU legislation. Furthermore, a binding interpretation of EU law is the sole competence of the Court of Justice of the European Union.

1. General Context

In line with Article 8 of Directive (EU) 2016/798 (“Railway Safety Directive” or “RSD”) and Article 25 of Regulation (EU) 2016/796 (“the Agency Regulation”), this opinion covers the examination by the European Union Agency for Railways (hereinafter “the Agency” or “ERA”) of ten (10) French draft national rules setting out national operational instructions.

France notified these rules in the Single Rules Database (“SRD”) on 05/06/2025. The Agency assessed them and reached the conclusion (also recorded in the SRD) that the notified draft rules contain requirements which, according to the Agency’s opinion, are not in line with the EU legal framework, mainly with the Commission implementing Regulation (EU) 2019/773 (TSI OPE).

The Agency shared with France its negative assessment on 29/07/2025 via SRD.

On 30/12/2025, France notified the Agency via SRD its rejection of the Agency’s negative assessment of ten (10) draft national rules.

This opinion is addressed to France with a copy to the European Commission (EC).

It is uploaded on the SRD and on the Agency’s website.

2. Legal Background

Article 25 (3) of Regulation (EU) 2016/796 sets out the following:

“Where the examination referred to in paragraph 1 leads to a negative assessment, the Agency shall inform the Member State concerned and ask it to state its position regarding that assessment. If, following that exchange of views with the Member State concerned, the Agency maintains its negative assessment, the Agency shall within a maximum period of 1 month:

(a) issue an opinion addressed to the Member State concerned, stating the reasons why the national rule or rules in question should not enter into force and/or be applied; and

(b) inform the Commission of its negative assessment, stating the reasons why the national rule or rules in question should not enter into force and/or be applied.

This shall not prejudice the right of a Member State to adopt a new national rule in accordance with point (c) of Article 8(3) of Directive (EU) 2016/798 or with point (b) of Article 14(4) of Directive (EU) 2016/797.

This opinion is issued pursuant to Article 25(3) of the Regulation (EU) 2016/796.”

This opinion points out that the national rules proposed by France are not within the scope of the assessment and/or conflict with already harmonised EU legislation, according to the analysis and the Annex to this opinion. The applicable EU legislation which is relevant for this opinion is:

- Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety,
- Commission implementing Regulation (EU) 2019/773 of 16 May 2019 on the technical specification for interoperability relating to the operation and traffic management subsystem of the rail system within the European Union and repealing Decision 2012/757/EU, as amended by:
 - o Commission Implementing Regulation (EU) 2020/778 of 12 June 2020
 - o Commission Implementing Regulation (EU) 2021/2238 of 15 December 2021
 - o Commission Implementing Regulation (EU) 2023/1693 of 10 August 2023
 - o Commission Implementing Regulation (EU) 2025/458 of 10 March 2025.

3. Analysis

The negatively assessed ten (10) notified draft rules are provisions within one legal act, i.e. within the act '*Livret des instructions européennes et nationales*'. The rules were notified in SRD as type 4 rules with the following scopes: Area for NRs (TSI OPE Appendix I).

The details of the content of the negatively assessed rules can be consulted below, together with France's position and the Agency's analysis.

Rule ID: FR-SA-1617-1-D

- Rule content in English: National instruction 35 – AVEN
- ERA assessment result: This national instruction should be covered by European Instruction n.5: The reason for a restriction could be added in the field n. x.95 and x.96 of the form.
- Member State's (MS) position on ERA's negative assessment: L'instruction européenne (IE) 5 « obligation de circuler à vitesse limitée » n'est pas suffisamment complète pour se substituer immédiatement à l'instruction nationale (IN) 35 répondant au cas d'usage AVEN « avis d'enrayage ». En effet, il est préalablement nécessaire de former près de 80.000 agents (conducteurs, agents aiguilleurs, agents au sol) à cette substitution. Ce passage des instructions nationales (IN) aux instructions européennes (IE) nécessite un délai de conduite du changement ne remettant pas en cause la sécurité de l'exploitation. Après notamment des échanges avec l'ERA, ce délai a été réévalué pour être réduit à son maximum avec une échéance pour décembre 2027."

IE5 : Obligation de circuler à vitesse limitée

IN35 - AVEN constations initiales

Ordre AVEN
Instruction Nationale 35

T1: 30/09/2025
A: C45 voie 1
B: Poste 1
C: Localisation de train
D: Localisation de l'agent

Ne pas dépasser la vitesse des MA80 sans dépasser 50 km/h
 Ne pas dépasser la vitesse des MA80 sans dépasser la vitesse de 80,0 km/h

Entre: Breuille et St Chéron
Du: 43,600 à 46,800

Faire part de ses constatations sur les conditions d'adhérence de son train (parallèles et arrastages) par radio, ou à défaut, au premier téléphone de voie, à la première gare ou au premier poste situé après la zone d'arrastage.
 Motif: Enrayage important.

16b51 R12

Obligation de circuler à vitesse limitée
Instruction Européenne 5

T1: 30/09/2025
A: C45 voie 1
B: Poste 1
C: Localisation de train
D: Localisation de l'agent

Ne pas dépasser la vitesse de MA80 sans dépasser 50 km/h de Breuille et St Chéron de 43,600 à 46,800

Signalisation latérale indique la vitesse limitée
 Oui
 Non

Examiner la ligne pour le motif suivant: Enrayage important et Agent circulation

Faire part de ses constatations à: Motif: enrayage important

Instructions supplémentaires: Motif: enrayage important

16b51 R12

➤ 3 cases à cocher,
➤ 7 champs à compléter :
• 1 pour prescrire la vitesse limite
• 4 pour localiser la zone (2 pour « Lieu », 2 pour « km »)
• 2 pour demande de faire part de ses constatations
➤ 2 indications à rayer
➤ Une information essentielle pour la sécurité apparaît à la fin, dans le champ x.96 : le conducteur doit tout lire avant de décider de son action (ici, adapter son freinage en tenant compte du motif « enrayage important »)
➤ De plus, renseigner x.96 dégrade le niveau de sécurité en cas d'oubli, certes limité par la présence de la mention particulière « MA80 sans dépasser 50 » du champ x.42.1
➤ Absence d'emplacement pour noter le compte rendu

➤ Le titre du formulaire est adapté au cas d'usage, ce qui permet au conducteur d'en déduire ce qui est attendu de lui, AVEN signifiant « Avis d'Enrayage » tel qu'indiquer dans la documentation d'exploitation

➤ 3 cases à cocher,
➤ 4 champs à compléter pour localiser la zone (2 pour « Lieu », 2 pour « km »)

➤ Une demande a été transmise à l'ERA pour modifier l'IE5 et y ajouter la mention « motif : enrayage important » afin de limiter les risques d'oubli du SGC et du conducteur. Cette demande a été reçue favorablement par l'ERA.

- ERA's final opinion: TSI OPE (Commission implementing Regulation (EU) 2019/773) Appendix C, Point C.2 (1) states as follows: "Whenever the signaller needs to issue an operational instruction for which a European Instruction exists, the signaller shall use this European Instruction." Based on that and considering the argumentation provided in SRD for not accepting ERA's negative assessment, ERA remains of the opinion that national instruction n. 35 could be covered by European Instruction n. 5: The reason for a restriction could be added in the field n. x.95 and x.96 of the form.

Rule ID: FR-SA-1619-1-D

- Rule content in English: National instruction 37 – CBA
- ERA assessment result: This national instruction should be covered by European Instruction n.1.

- Member State's (MS) position on ERA's negative assessment:** L'instruction européenne (IE) 1 « autorisation de franchir une EOA (end of authorization) » n'est pas suffisamment complète pour se substituer immédiatement à l'instruction nationale (IN) 37 répondant au cas d'usage « carré block automatique »

En effet, il est préalablement nécessaire de former près de 80.000 agents (conducteurs, agents aiguilleurs, agents au sol) à cette substitution. Ce passage des instructions nationales (IN) aux instructions européennes (IE) nécessite un délai de conduite du changement ne remettant pas en cause la sécurité de l'exploitation. Après notamment des échanges avec l'ERA, ce délai a été réévalué pour être réduit à son maximum avec une échéance pour décembre 2027."

IE1 : Autorisation de franchir une EOA

IN37 - Ordre CBA signal donné par l'Agent Circulation

➢ Le titre du formulaire est adapté au cas d'usage, ce qui permet au conducteur d'en déduire ce qui est attendu de lui

➢ Le formulaire comprend le geste sécurité attendu du conducteur (circuler en marche à vue jusqu'à ...)

➢ Il n'y a que les informations essentielles

➢ Le formulaire fait un ½ page (un A5)

30

Instructions Européennes - Justification de l'avis défavorable de SNCF Réseau à l'évaluation négative de l'ERA



- ERA's final opinion :** TSI OPE OPE (Commission implementing Regulation (EU) 2019/773) Appendix C, Point C.2 (1) states as follows: "Whenever the signaller needs to issue an operational instruction for which a European Instruction exists, the signaller shall use this European Instruction."

Based on that and considering the argumentation provided in SRD for not accepting ERA negative assessment, ERA remains of the opinion that

national instruction n37 could be covered by European Instruction n.1: running on sight should be the normal way the driver operates when authorized to pass an End of Authority (EoA) without supervised movement authority.

Rule ID: FR-SA-1620-1-D

- Rule content in English: National instruction 38 – C
- ERA assessment result: This national instruction should be covered by European Instruction n.1.
- Member State's (MS) position on ERA's negative assessment: L'instruction européenne (IE) 1 « autorisation de franchir une EOA (end of authorization) » n'est pas suffisamment complète pour se substituer immédiatement à l'instruction nationale (IN) 38 répondant au cas d'usage Ordre C « carré »

En effet, il est préalablement nécessaire de former près de 80.000 agents (conducteurs, agents aiguilleurs, agents au sol) à cette substitution. Ce passage des instructions nationales (IN) aux instructions européennes (IE) nécessite un délai de conduite du changement ne remettant pas en cause la sécurité de l'exploitation. Après notamment des échanges avec l'ERA, ce délai a été réévalué pour être réduit à son maximum avec une échéance pour décembre 2027.

Rule ID: FR-SA-1623-1-D

- Rule content in English: National instruction 41 – OCAR
- ERA assessment result: This national instruction should be covered by European Instruction n.5.
- Member State's (MS) position on ERA's negative assessment: L'instruction européenne (IE) 5 « obligation de circuler à vitesse limitée » n'est pas suffisamment complète pour se substituer immédiatement à l'instruction nationale (IN) 41 répondant au cas d'usage OCAR « ordre de circuler avec restriction »

En effet, il est préalablement nécessaire de former près de 80.000 agents (conducteurs, agents aiguilleurs, agents au sol) à cette substitution. Ce passage des instructions nationales (IN) aux instructions européennes (IE) nécessite un délai de conduite du changement ne remettant pas en cause la sécurité de l'exploitation. Après notamment des échanges avec l'ERA, ce délai a été réévalué pour être réduit à son maximum avec une échéance pour décembre 2027.

IE5 : Obligation de circuler à vitesse limitée

IN 41 - Ordre OCAR Marche prudente avec CR suite à Divagation de bestiaux

➤ Un formulaire unique traite de l'ensemble des événements infrastructure : les situations de dangers et les limitations de vitesse la Marche Prudente n'imposant pas de vitesse, un oubli de cocher 41.39, engendre un déficit d'information, la restriction de l'OCAR n'étant pas communiquée au conducteur. Dans ce cas, il restera arrêté ce qui n'amène pas de risque sécurité.

➤ Il n'y a que les informations essentielles

➤ Les éléments à constater sont définis

➤ Utiliser l'IE5 nécessite d'utiliser le champ x.96 pour prescrire la Marche Prudente ➔ L'oubli de renseigner x.96 dégrade le niveau de sécurité, le conducteur ayant assez d'information pour reprendre sa route, bien qu'elles soient insuffisantes

➤ La prescription dans x.96 essentielle pour la sécurité, n'est pas prédéfinie et est libellé en langue française ce qui constitue un frein à l'interopérabilité dans le cas d'un conducteur étranger

➤ Les éléments à constater ne sont pas définis.

➤ Rien n'est prévu pour les noter

➤ A définir dans un mode opératoire ne dégradant pas le niveau de sécurité et compatible de la STI OPE

35

Instructions Européennes - Justification de l'avis défavorable de SNCF Réseau à l'évaluation négative de l'ERA



ERA's final opinion : TSI OPE OPE (Commission implementing Regulation (EU) 2019/773) Appendix C, Point C.2 (1) states as follows: "Whenever the signaller needs to issue an operational instruction for which a European Instruction exists, the signaller shall use this European Instruction" Based on that and considering the argumentation provided in SRD for not accepting ERA negative assessment, ERA remains of the opinion that national instruction n41 could be covered by European Instruction n.5. Instructions on running at caution could be added in the field n. x.95 and x.96 of the form.

Rule ID: FR-SA-1626-1-D

- Rule content in English: National instruction 44 – VECA
- ERA assessment result: This national instruction should be covered by European Instruction n.5: the reason for a restriction could be added in the field n. x.90, x.91 and x.92 of the form.
- Member State's (MS) position on ERA's negative assessment: L'instruction européenne (IE) 5 « obligation de circuler à vitesse limitée » n'est pas suffisamment complète pour se substituer immédiatement à l'instruction nationale (IN) 44 répondant au cas d'usage VECA « vérification des caténaires »

En effet, il est préalablement nécessaire de former près de 80.000 agents (conducteurs, agents aiguilleurs, agents au sol) à cette substitution. Ce passage des instructions nationales (IN) aux instructions européennes (IE) nécessite un délai de conduite du changement ne remettant pas en cause la sécurité de l'exploitation. Après notamment des échanges avec l'ERA, ce délai a été réévalué pour être réduit à son maximum avec une échéance pour décembre 2027.

IE5 : Obligation de circuler à vitesse limitée

IN 44 - Ordre VECA sur voie de circulation

Ordre VECA (Instruction Nationale 44)

Obligation de circuler à vitesse limitée (Instruction Européenne 5)

➤ L'oubli de cocher 44.39 engendre un déficit d'information, le VECA étant ainsi pas suffisamment précis. Le conducteur restera arrêté ce qui n'amène pas de risque sécurité.

➤ Il n'y a que les informations essentielles

➤ Les éléments à constater sont définis

➤ Utiliser l'IE5 nécessite d'utiliser le champ x.96 pour prescrire la Marche Prudente ➔ L'oubli de renseigner x.96 dégrade le niveau de sécurité, le conducteur ayant assez d'information pour reprendre sa route, bien qu'elles soient insuffisantes

➤ La prescription dans x.96 essentielle pour la sécurité, n'est pas prédéfinie et est libellé en langue française ce qui constitue un frein à l'interopérabilité dans le cas d'un conducteur étranger

➤ Les éléments à constater ne sont pas définis.

➤ Rien n'est prévu pour les noter

➤ A définir dans un mode opératoire ne dégradant pas le niveau de sécurité et compatible de la STI OPE

ERA's final opinion : TSI OPE Appendix C, Point C.2 (1) states as follows: "Whenever the signaller needs to issue an operational instruction for which a European Instruction exists, the signaller shall use this European Instruction" Based on that and considering the argumentation provided in SRD for not accepting ERA negative assessment, ERA remains of the opinion that national instruction n41 could be covered by European Instruction n.5. Instructions on running at caution could be added in the fields n. x.90, x.91, x.92 n. x.95 and x.96 of the form.

Rule ID: FR-SA-1627-1-D

- Rule content in English: National instruction 45 – VEVO
- ERA assessment result: This national instruction should be covered by European Instruction n.6.

- Member State's (MS) position on ERA's negative assessment: L'instruction européenne (IE) 6 « obligation de circuler en marche à vue » n'est pas suffisamment complète pour se substituer immédiatement à l'instruction nationale (IN) 45 répondant au cas d'usage VEVO « vérification de la voies ».

En effet, il est préalablement nécessaire de former près de 80.000 agents (conducteurs, agents aiguilleurs, agents au sol) à cette substitution. Ce passage des instructions nationales (IN) aux instructions européennes (IE) nécessite un délai de conduite du changement ne remettant pas en cause la sécurité de l'exploitation. Après notamment des échanges avec l'ERA, ce délai a été réévalué pour être réduit à son maximum avec une échéance pour décembre 2027.

IE5 : Obligation de circuler à vitesse limitée

IN 45 - Ordre VEVO Vérification même voie

➤ Le VEVO traite de la sécurité du conducteur
➤ Le VEVO indique ce qui est attendu comme constats

➤ L'IE ne permet pas de traiter de la sécurité du conducteur
➤ L'IE n'indique pas ce qui est attendu comme constats
➤ Rien n'est prévu pour les noter

ERA's final opinion : TSI OPE Appendix C, Point C.2 (1) states as follows: *“Whenever the signaller needs to issue an operational instruction for which a European Instruction exists, the signaller shall use this European Instruction”* Based on that and considering the argumentation provided in SRD for not accepting ERA negative assessment, ERA remains of the opinion that national instruction n45 could be covered by European Instruction n.6. Potential list of observations seems to be more a matter of training than a list of options in the European Instructions, indeed this cannot be exhaustive and it would make the form excessively long.

Rule ID: FR-SA-1630-1-D

- Rule content in English: National instruction 82 – MV
- ERA assessment result: These national instructions can be done via European Instruction n. 1. EIs can be used also for operations on conventional lines. EOA (Endo of Authority) has been used in the European Instruction as a general term to harmonize the communication for passing any type of EOA.
- Member State's (MS) position on ERA's negative assessment: L'instruction européenne (IE) 1 « autorisation de franchir une EOA (end of autorisation) » n'est pas suffisamment complète pour se substituer immédiatement à l'instruction nationale (IN) 82 répondant au cas d'usage MV « entrer en canton occupé et marcher à vue »
En effet, il est préalablement nécessaire de former près de 80.000 agents (conducteurs, agents aiguilleurs, agents au sol) à cette substitution. Ce passage des instructions nationales (IN) aux instructions européennes (IE) nécessite un délai de conduite du changement ne remettant pas en cause la sécurité de l'exploitation. Après notamment des échanges avec l'ERA, ce délai a été réévalué pour être réduit à son maximum avec une échéance pour décembre 2027.

IE1 : Autorisation de franchir une EOA IN82 - Ordre MV avec Sémaphore à franchir

Ordre MV Instruction Nationale 82

T1 N° du train: xx/xx/xx B Date: xx/xx/xx
 A N° de voie: BV de A voie directe C Gare de A
 C Localisation du train: D Localisation de l'armateur

Pénétrer en canton occupé, en franchissant s'il y a lieu le sémaphore fermé

ET MARCHER à VUE

ET le conducteur devra s'arrêter à ce poste pour remettre le présent formulaire au garde

00h00 M

Obligation de circuler en marche à vue Instruction Européenne 6

T1 N° du train: 00/00/0000 B Date: 00/00/0000
 A N° de voie: BV de A Voie directe C Gare de A
 C Localisation du train: D Localisation de l'armateur

Circuler en marche à vue

Ne pas dépasser la vitesse de

entre / à Gare de A et Poste de cantonnement de B

de S1 à Poste de cantonnement de B

Examiner la ligne pour le motif suivant

Faire part de ses constatations à

Instructions supplémentaires: Pénétrer en canton occupé par le conducteur et s'arrêter à ce poste pour remettre le présent formulaire au garde

00h00 R XXX

Autorisation de franchir une EOA Instruction Européenne 1

T1 N° du train: 00/00/0000 B Date: 00/00/0000
 A N° de voie: BV de A Voie directe C Gare de A
 C Localisation du train: D Localisation de l'armateur

Est autorisé à franchir l'EOA à S1

Se mettre en marche en SH

Est dispensé de circuler en marche à vue

Fixer la vitesse SR à

Fixer la distance SR à

Ne pas dépasser la vitesse de entre / à et de

Examiner la ligne pour le motif suivant

Faire part de ses constatations à

Instructions supplémentaires

00h00 R XXX

- Le titre du formulaire est adapté au cas d'usage, ce qui permet au conducteur d'en déduire ce qui est attendu de lui
- Le formulaire comprend le geste sécurité attendu du conducteur (circuler en marche à vue jusqu'à ...)
- Il n'y a que les informations essentielles
- Il n'y a qu'un formulaire
- Le formulaire fait un 1/2 page (un A5)

- Il y a 2 formulaires sur une 1 page chacun
- Le geste sécurité repose sur la mémoire du conducteur (sauf dispense, sauf dispense, il doit circuler en marche à vue à réception de l'IE1)
- Il faut écrire un long texte en X.96 (perte de disponibilité du réseau)

32

Instructions Européennes - Justification de l'avis défavorable de SNCF Réseau à l'évaluation négative

ERA's final opinion : TSI OPE (Commission implementing Regulation (EU) 2019/773) Appendix C, Point C.2 (1) states as follows: "Whenever the signaller needs to issue an operational instruction for which a European Instruction exists, the signaller shall use this European Instruction" Based on that and considering the argumentation provided in SRD for not accepting ERA negative assessment, ERA remains of the opinion that national instruction n82 could be covered by European Instruction n.1. European Instructions can be used also for operations on conventional lines. EOA (End of Authority) has been used in the European Instructions as a general term to harmonize the communication for passing any type of EOA. Running on sight should be the normal way the driver operates when authorized to pass an EOA without supervised movement authority.

Rule ID: FR-SA-1631-1-D

- Rule content in English: National instruction 83 – RATO.
- ERA assessment result: These national instructions can be done via European Instruction n. 8.
- Member State's (MS) position on ERA's negative assessment: L'instruction européenne (IE) 8 « autorisation de franchir le(s) PN en dérangement » n'est pas suffisamment complète pour se substituer immédiatement à l'instruction nationale (IN) 83 répondant au cas d'usage RATO « raté d'ouverture d'un PN »

En effet, il est préalablement nécessaire de former près de 80.000 agents (conducteurs, agents aiguilleurs, agents au sol) à cette substitution. Ce passage des instructions nationales (IN) aux instructions européennes (IE) nécessite un délai de conduite du changement ne remettant pas en cause la sécurité de l'exploitation. Après notamment des échanges avec l'ERA, ce délai a été réévalué pour être réduit à son maximum avec une échéance pour décembre 2027.

IE8 : Autorisation de franchir le(s) passage(s) à niveau en dérangement

IN 83 - Ordre RATO-complété

- Il n'y a que les informations essentielles : le formulaire est très court (45% des utilisations, plus de 2000 par mois)
- Le formulaire comprend le geste sécurité attendu du conducteur (circuler en marche prudente)

- Le geste sécurité repose sur la mémoire du conducteur (le conducteur doit appliquer la STI OPE lorsqu'il est autorisé à franchir le PN – l'Art 7 de l'App. B)
- Le formulaire fait une 1 page A4 avec des informations essentielles à la fin : le conducteur doit tout lire avant de décider de son action (ici, détecter qu'il est autorisé à franchir le PN)

ERA's final opinion : TSI OPE (Commission implementing Regulation (EU) 2019/773) Appendix C, Point C.2 (1) states as follows: "Whenever the signaller needs to issue an operational instruction for which a European Instruction exists, the signaller shall use this European Instruction" Based on that and considering the argumentation provided in SRD for not accepting ERA negative assessment, ERA remains of the opinion that national instruction n83 could be covered by European Instruction n.8. Instructions on running at caution could be added in the fields n. x.95 and x.96 of the form. As specified in TSI OPE Appendix C point C.2(6) "If a specific tick box, field or option for input in a field is not to be used in a Member State or on the network of an infrastructure manager, there is no obligation to display this tick box, field or option for input in a field in the European Instruction", in the case where France has no use for some of the fields in the form, they can be removed so to simplify it.

Rule ID: FR-SA-1632-1-D

- Rule content in English: National instruction 84 – S.
- ERA assessment result: These national instructions can be done via EI 1. EIs can be used also for operations on conventional lines. EOA has been used in the EI as a general term to harmonize the communication for passing any type of EOA.
- Member State's (MS) position on ERA's negative assessment: L'instruction européenne (IE) 1 « autorisation de franchir une EOA (end of authorization) » n'est pas suffisamment complète pour se substituer immédiatement à l'instruction nationale (IN) 84 répondant au cas d'usage S « franchissement d'un sémaphore »

En effet, il est préalablement nécessaire de former près de 80.000 agents (conducteurs, agents aiguilleurs, agents au sol) à cette substitution. Ce passage des instructions nationales (IN) aux instructions européennes (IE) nécessite un délai de conduite du changement ne remettant pas en cause la sécurité de l'exploitation. Après notamment des échanges avec l'ERA, ce délai a été réévalué pour être réduit à son maximum avec une échéance pour décembre 2027.

obligation to display this tick box, field or option for input in a field in the European Instruction”, in the case where France has no use for some of the fields in the form, they can be removed so to simplify it.

Rule ID: FR-SA-1633-1-D

- Rule content in English: National instruction 85 – VEFE.
- ERA assessment result: These national instructions can be done via EI 8.
- Member State’s (MS) position on ERA’s negative assessment: L’instruction européenne (IE) 8 « autorisation de franchir le(s) PN en dérangement » n’est pas suffisamment complète pour se substituer immédiatement à l’instruction nationale (IN) 85 répondant au cas d’usage VEFE « vérification du fonctionnement des feux routiers ».
En effet, il est préalablement nécessaire de former près de 80.000 agents (conducteurs, agents aiguilleurs, agents au sol) à cette substitution. Ce passage des instructions nationales (IN) aux instructions européennes (IE) nécessite un délai de conduite du changement ne remettant pas en cause la sécurité de l’exploitation. Après notamment des échanges avec l’ERA, ce délai a été réévalué pour être réduit à son maximum avec une échéance pour décembre 2027.

IE8 : Autorisation de franchir le(s) passage(s) à niveau en dérangement

IN 85 - Ordre VEFE-complété

- Il n'y a que les informations essentielles
- Les éléments à constater sont définis

- Le formulaire fait une 1 page A4 avec des informations essentielles à la fin : le conducteur doit tout lire avant de décider de son action
- La prescription dans x.96 essentielle pour la sécurité, n'est pas prédéfinie et est libellé en langue française ce qui constitue un frein à l'interopérabilité dans le cas d'un conducteur étranger
- Le champ x.96 comporte un long texte libre (perte de disponibilité du réseau)
- Les éléments à constater ne sont pas définis.
- Rien n'est prévu pour les noter

- Une demande a été transmise à l'ERA pour modifier l'IE8 et y ajouter la prescription d'examen de la ligne prescrite dans la rubrique x.90 des autres IE

37

Instructions Européennes - Justification de l'avis défavorable de SNCF Réseau à l'évaluation négative de l'ERA



ERA's final opinion : TSI OPE (Commission implementing Regulation (EU) 2019/773) Appendix C, Point C.2 (1) states as follows: "Whenever the signaller needs to issue an operational instruction for which a European Instruction exists, the signaller shall use this European Instruction" Based on that and considering the argumentation provided in SRD for not accepting ERA negative assessment, ERA remains of the opinion that national instruction n85 could be covered by European Instruction n.8. As specified in TSI OPE Appendix C point C.2(6) "If a specific tick box, field or option for input in a field is not to be used in a Member State or on the network of an infrastructure manager, there is no obligation to display this tick box, field or option for input in a field in the European Instruction", in the case where France has no use for some of the fields in the form, they can be removed so to simplify it. Potential list of observations seems to be more a matter of training than a list of options in the European Instructions, indeed this cannot be exhaustive and it would make the form excessively long.

4. The opinion

The Agency is of the opinion that the provisions in the ten (10) draft national safety rules of France are not compliant with relevant EU legal requirements as described in part 3 Analysis of this opinion.

For this reason, in accordance with Article 25 (3) of Regulation (EU) 2016/796, the Agency with this opinion confirms its negative assessment.

This opinion is addressed to France, with a copy to the European Commission (DG Move).

Valenciennes,

Oana GHERGHINESCU
Executive Director

Annex 1

Impact Note

Regarding ten (10) notified draft national rule by France setting out some national operational instructions

Issued as per Art. 8(1) of Regulation (EU) 2016/796 and the Impact Assessment procedure adopted by the ERA Management Board (Decision n.290, 16/03/22)

<p>1. Context and assessment of impacts</p>
<p>1.1. The national rule in object</p> <p>In line with article 25 (3) of Regulation (EU) 2016/796, this opinion covers the examination of ten (10) notified draft rules notified by France in the Single Rules Database (SRD) on 5 June 2025.</p> <p>The Agency assessed them and reached the conclusion (also recorded in the SRD) that the notified rules contain requirements which according to the Agency’s opinion are not in line with the EU legal framework, mainly Regulation (EU) 2019/773 (TSI OPE). In particular, this opinion points out that the national rules proposed by France are not within the scope of the assessment and/or conflict with already harmonised EU legislation.</p>
<p>1.2. Analysis performed</p> <p>The Agency shared its negative assessment with France on the 29 July 2025 via SRD. France notified the Agency via SRD its rejection of the Agency’s negative assessment of the ten (10) adopted national rules on 30 December 2025.</p> <p>The negatively assessed ten (10) notified draft rules are provisions contained in one legal document ‘Livret des instructions européennes et nationales’. The rules were notified as type 4 rules with the following scopes defined: Area for NRs (TSI OPE Appendix I).</p> <p>In chapter 3 of this opinion the Agency provides an overview of the rules. In particular, all the various rules proposed were found to be not within the scope of the assessment and/or conflict with already harmonised EU legislation. Indeed, the opinion concluded that for all the rules these could be covered by already existing European Instructions.</p>
<p>1.3. Assessment of impacts</p> <p>The ten (10) notified draft national rules of France fall within the scope of the Light Impact Assessment ‘Revision of the Common Safety Methods on Conformity Assessment and the Common Safety Methods on Supervision’ performed by the Agency in February 2017 and of the Full Impact Assessment on the TSI OPE Revision carried out in 2018. The impacts were therefore already adequately assessed and it is confirmed that these rules would compromise uniformity of application of well-established EU requirements and increase the risk of low transparency of the national rules framework that stakeholders have to comply within France.</p> <p>In particular the rules negatively assessed duplicate or are not in line with requirements and/or procedures to be addressed in the companies’ Safety Management System. It is for the SMS of RU/IM to develop their processes and procedures on the basis of the requirements specified in EU law, including TSI OPE Regulation (EU) 2019/773.</p> <p>Interoperability and coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened by duplicating or further supplementing, in the national law, requirements already covered (in a harmonised way) at European level, going against the policy goal of reducing national rules and creating unnecessary burden on stakeholders (including unnecessary efforts to ensure the enforcement of the additional national rules on top of all other existing oversight requirements pertaining to EU law), with no (or doubtful) benefit.</p>

1.4. Stakeholders affected

Railway undertakings (RU)	<input checked="" type="checkbox"/>	Member States (MS)	<input checked="" type="checkbox"/>
Infrastructure managers (IM)	<input checked="" type="checkbox"/>	Third Countries	<input type="checkbox"/>
Manufacturers	<input type="checkbox"/>	National safety authorities (NSA)	<input checked="" type="checkbox"/>
Keepers	<input type="checkbox"/>	European Commission (EC)	<input checked="" type="checkbox"/>
Entity Managing the Change (EMC)	<input type="checkbox"/>	European Union Agency for Railways (ERA)	<input checked="" type="checkbox"/>
Notified Bodies (NoBo)	<input type="checkbox"/>	Shippers	<input type="checkbox"/>
Associations	<input type="checkbox"/>	Other (Please specify) ...	<input type="checkbox"/>

2. Preferred option**2.1. Recommendation**

No alternative options are to be assessed and it is confirmed a negative assessment of the ten notified draft rules of France.