

29 January 2013

Agence Europe : 4th Railway Package Three questions for three Railway Package lobbies

Questions and answers to F. Coart, President of ERFA

1. French (AE) TRANSPORT: paquet ferroviaire, trois ultimes questions à trois lobbies

Bruxelles, 29/01/2013 (Agence Europe) - Trois groupes d'intérêt du secteur ferroviaire représentant les acteurs du fret (ERFA), les gestionnaires d'infrastructure (EIM) et les compagnies ferroviaires et d'infrastructures (CER) ont accepté de répondre à notre quizz de dernière minute sur le 4ème paquet ferroviaire, que la Commission européenne présente ce mercredi 30 janvier. La réforme annoncée devrait principalement libéraliser le trafic passager domestique et définir un modèle de gouvernance pour le secteur. Les trois organisations font part de leurs attentes divergentes et adressent un ultime message au commissaire aux Transports, Siim Kallas. (MD)

Agence Europe (AE) Cette réforme est-elle un gage de succès pour l'avenir du secteur ?

François Coart, président de l'ERFA (FC) - C'est quelque chose de crucial. On vivra tous les jours avec ce qui sera défini dans le 4ème paquet. Celui-ci doit comprendre trois points essentiels. Il y en a un qui est consensuel mais très important: c'est l'Agence ferroviaire européenne (ERA). S'il y a plus d'ERA, il y aura plus d'interopérabilité. Le deuxième point, c'est l'ouverture aux passagers. Je peux moins me prononcer, quoique 80 à 95% des problématiques soient communes au fret. Et enfin, il y a le modèle structurel. Nous demandons tout simplement que les nouveaux entrants puissent faire leur travail sans discrimination.

Monika Heiming, directrice exécutive d'EIM (MH) - Le 4ème paquet législatif est en retard. Tous les acteurs attendent un signal clair de la Commission sur la manière d'unifier le marché ferroviaire européen. Nous saluons vivement la volonté de la Commission d'éliminer les obstacles à ce marché unifié tout en consolidant la performance, la compétitivité et la croissance du ferroviaire. EIM croit fermement que les gestionnaires d'infrastructure ont un rôle clé à jouer dans ce processus.

Libor Lochman, directeur exécutif du CER (LL) - De notre point de vue, le premier volet relatif à la simplification des procédures d'autorisation et de certification jouera un rôle en faveur de l'amélioration de la future législation ferroviaire. Cela devrait vraiment nous offrir la possibilité de mettre au point, plus vite et à moindre coût, les équipements du matériel roulant. Il s'agit d'une pré-condition essentielle si la Commission souhaite l'ouverture du marché et l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché. Vous pouvez difficilement trouver une société qui serait prête à attendre trois à quatre ans pour l'autorisation et la certification ! Si cette partie du paquet était déjà sur la table, nous serions plus que satisfaits !

(AE) - Quel modèle ferroviaire préconisez-vous ?

(FC) - Nous sommes arrivés à la conclusion que le modèle le plus simple, le moins cher et le plus direct, qui ne suscite aucune suspicion de conflit d'intérêts, c'est la séparation. Ce n'est pas du tout un dogme, c'est une conclusion. Nous demandons quelque chose qui puisse être tout à fait neutre. Enfin, je suis extrêmement inquiet de voir les deux opérateurs dominants du marché (l'allemand Deutsche Bahn et le français SNCF, NDLR) mettre une telle pression pour garder le contrôle de l'infrastructure.

(MH) - EIM soutient toute proposition qui dissipe les doutes sur la neutralité des gestionnaires d'infrastructure. Seule une législation écartant d'entrée de jeu tout conflit d'intérêts entre les gestionnaires d'infrastructure peut garantir un marché ferroviaire efficace, hautement performant. Trois conditions sont nécessaires pour répondre aux attentes du marché et des consommateurs: un renforcement des compétences, une consolidation des compétences et une plus grande indépendance pour les gestionnaires d'infrastructure.

(LL) - Nous n'avons pas de préférence particulière pour un modèle. Ce qui doit être atteint, c'est un accès non discriminatoire au marché. Cela ne signifie pas qu'un tel objectif est strictement lié à ce que la Commission estime être le seul modèle, à savoir la séparation entre opérateurs ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure. Nous sommes en faveur de la flexibilité des modèles, nous ne défendons pas uniquement les structures en *holding*. Les États membres devraient être responsables de la définition du modèle de gouvernance optimal du rail sur leur territoire, sur base d'analyses d'impact. Il peut et il doit y avoir des dispositions qui définissent clairement les responsabilités des gestionnaires d'infrastructures, qu'ils fassent partie du *holding*, ou qu'il soient totalement séparés.

(AE) Quel message transmettriez-vous au commissaire Kallas dans cette dernière ligne droite ?

(FC) - Le paquet ferroviaire doit rester inaltéré, et doit comprendre ses trois piliers. C'est une question de crédibilité pour la construction européenne. Félicitations à son courage pour mettre tout en œuvre pour contribuer à la réussite du grand projet européen de libre circulation et concurrence des biens, des services et des personnes.

(MH) - Les propositions du 4^{ème} paquet ferroviaire sont étroitement liées et ne peuvent être discutées séparément. Le 4^{ème} paquet a pour objectif de compléter le processus de libéralisation en supprimant les barrières juridiques restantes, tout en améliorant la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en supprimant les obstacles institutionnels et techniques. C'est pourquoi les propositions devraient être présentées et discutées en tant que paquet et pas en tant que volets séparés.

(LL) - Écoutez les parties prenantes et hiérarchisez les différents volets du paquet, car nous pouvons vraiment obtenir beaucoup si nous progressons rapidement sur la simplification des procédures. Il y a un risque énorme que tout le paquet soit bloqué dans l'éventualité où ce volet est lié aux deux autres (la gouvernance et l'ouverture du marché passager, NDLR). Il y a une

telle variété d'opinions qu'avant de trouver un compromis cela prendra plus d'un an. Il y a des élections en 2014... donc nous risquons de ne rien avoir en 2014.

COPYRIGHT AGENCE EUROPE© NOT AVAILABLE FOR RE-DISSEMINATION

2 English (AE) TRANSPORT: Three questions for three railway package lobbies

Brussels, 29/01/2013 (Agence Europe) - Three interest groups from the railway sector representing freight (ERFA), infrastructure managers (EIM) and railway companies (CER) agreed to answer our last minute quiz on the fourth railway package - which the European Commission will present on Wednesday 30 January. The reform is expected mainly to liberalise domestic passenger traffic and define a model of governance for the sector. The three organisations speak about their expectations and address a final message to European Commissioner for Transport Siim Kallas. (MD/transl.fl)

Agence Europe (AE): Is this reform a guarantee of success for the future of the sector?

François Coart (FC), President of the European Rail Freight Association (ERFA): It's something crucial. We will live every day with what is defined in the fourth railway package. This must include three essential points. One of them is consensual but very important - that's the European Railway Agency (ERA). If there is more ERA there will be more interoperability. The second point is opening up to passengers. I can say less on this, although 80-95% of the problems are common to freight. And lastly, there is the structural model. We are simply calling for new entrants to be able to do their work without discrimination.

Monika Heimig (MH), Executive Director of European Rail Infrastructure Managers (EIM): The fourth railway package is overdue. All actors are expecting a clear signal from the Commission on how to finalise the unified European rail market. We warmly welcome the Commission's wish to eliminate the obstacles to the unified European rail market while at the same time consolidating the performance, competitiveness and growth of the railways. EIM firmly believes that infrastructure managers have a key role to play in this process.

Libor Lochman (LL), Executive Director of the Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER): For us, what plays an important role for improving the rail regulation in the future is the first part on the simplification of the authorisation and certification processes. It should really give us an opportunity to bring the equipment of the rolling stock and vehicles on the track faster, quicker and cheaper. This is really an essential precondition if the Commission wishes to see an opening of the market and new entrants coming to the business. You can hardly find a company who would be ready to wait 3 - 4 years for authorisation and certification! If this part of the package was already here, we would be more than happy!

AE: What railway model do you advocate?

FC: We have come to the conclusion that the simplest, cheapest and most direct model, which does not raise any suspicion of conflict of interest, is separation. This is really not a dogma, it's a conclusion. We are calling for something that can be completely neutral. Lastly, I am extremely concerned at seeing the two dominant market operators (Ed:

Deutsche Bahn of Germany and SNCF of France) bringing such pressure to bear in order to keep the control of the infrastructure.

MH: EIM supports all proposals that dispel any doubts about infrastructure managers' neutrality. Only regulations that preclude conflicts of interest among infrastructure managers from the outset can guarantee an efficient, high-performance rail market. Three conditions are needed to meet the expectations of the market and of customers: a strengthening of competences, a consolidation of competences and greater independence for infrastructure managers.

LL: We do not have any special preference for each model. What needs to be achieved is a non-discriminatory access to the market. It is a priority. It doesn't mean this is strictly linked to what the EC believes - that the only model is the legal separation between the train operating companies and the infrastructure manager. We are in favour of the flexibility of models. It's not that we are only defending holding structures. Member states should be responsible for defining the optimum governance model of the rail system of their country on the basis of impact assessment. There can be and there should be provisions that clearly define the responsibilities of infrastructure managers, whether it is part of the holding, or totally separated.

AE: What message would you give to Commissioner Kallas in this final step?

FC: The railway package must remain unaltered, and must include its three pillars. This is a question of credibility for European construction. Congratulations on his courage for implementing everything to contribute to the success of the great European project of free circulation and competition of goods, services and persons.

MH: The proposals of the fourth railway package are intertwined and cannot be discussed separately. The fourth railway package aims at completing the liberalisation process by removing the remaining legal barriers, while at the same time enhancing the quality and efficiency of rail services by removing institutional and technical obstacles. Therefore the proposals should be presented and discussed as a package and not in separate bits and pieces.

LL: Do listen to the stakeholders and do prioritise the parts of the package, because we can really achieve a lot if we progress quickly on the simplification of processes. There is a huge risk that the whole package will be blocked in the case where this part is bundled to the two other parts (Ed: governance and passenger market opening). There is so huge a variety of opinions, that before finding a compromise, it will take more than one year. Also there are elections in 2014, so we risk that we will see nothing in 2014!

COPYRIGHT AGENCE EUROPE© NOT AVAILABLE FOR RE-DISSEMINATION