



European Rail Freight Association



DE

RECAST und
Vertragsverletzungsverfahren:
Stand und Aussichten

Forum Güterwagen
Frühjahrstagung
18. Mai 2011
Zürich, CH

FR

RECAST et **procédures**
d'infraction:
Etat et perspectives

Forum sur les wagons de marchandises
Séance de printemps
18 mai 2010
Zurich, CH



Verlader
Anschlussgeleise
Privatgüterwagen



1 Introduction

- Causal chain I

2 Issue

- Infringements
- Recast
- Stakeholders
- ERFA actions

3 Outlook

DE Die Kausalkette Liberalisierung

Die Liberalisierung des Schienengütermarkts lässt Monopole jeder Art verschwinden

Dadurch entstehen neue Impulse durch alternative Dienstleister

Damit steigt das Angebot für die Wirtschaft

Dies führt zu mehr Absatzmöglichkeiten für Hersteller, Vermieter, Berater, etc.

Dies führt in der Summe zu mehr Beschäftigung

Durch immer mehr Angebot und Nachfrage wird Schienengüterverkehr innovativer und wettbewerbsfähiger

Fazit: EU Eisenbahnmarkt wird Innovationsgeber und weltweiter Exporterfolg

Die Liberalisierung soll mit dem 1. Eisenbahnpaket erreicht werden

FR La chaîne causale Libéralisation

La libéralisation du marché fret ferroviaire fait disparaître les monopoles de toute sorte

D'où des impulsions nouvelles via des prestataires de service alternatifs

Ceci accroîtra l'offre pour l'économie

Ainsi, des nouvelles possibilités de commercialisation émergeront pour les manufacturiers, les détenteurs / sociétés de leasing, consultants, etc.

En somme, des nouvelles possibilités d'emploi se présenteront

A travers une offre et une demande croissante, le trafic ferroviaire fret gagnera en innovation et compétitivité

Bilan: Le marché ferroviaire européen deviendra un impulseur innovatif et un succès à l'exportation dans le monde entier

Le 1^{er} Paquet Ferroviaire est censé de déclencher la libéralisation



1 Introduction

- Causal chain II

2 Issue

- Infringements
- Recast
- Stakeholders
- ERFA actions

3 Outlook

DE Die Kausalkette 1. Eisenbahnpaket

2001 hat die EU das 1. Eisenbahnpaket zur Öffnung des EU Eisenbahnmarktes veröffentlicht. 2003 mussten alle Mitgliedstaaten das Paket umgesetzt haben

Ziele der EU damals & heute: Wachstum des Schienengüterverkehrs durch wettbewerbsfähige Betreiber und Abbau von nationalen Grenzen durch einheitliche (Mindest-)Regeln

Probleme der EU damals und heute: Fehlerhafte Umsetzung des Pakets durch die Mitgliedstaaten, dadurch Marktabschottung, Kostenexplosion, Wettbewerbsverzerrungen, etc.
-> EU „Infringements“

Ziel der EU heute und morgen: Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums durch Nachbesserung
-> EU „Recast“

Rolle der ERFA: Probleme und ihre Lösungen für einen wettbewerbsfähigen EU Markt aufzeigen

FR La chaîne causale 1^{er} Paquet Ferrovi.

En 2001, l'UE a publié le 1er Paquet Ferroviario pour ouvrir le marché ferroviaire européen. En 2003, le paquet aurait dû être implementé par tous les états membres

Objectif de l'UE hier & aujourd'hui: Développement du trafic ferroviaire fret par des acteurs compétitifs et démantèlement des frontières nationales via des règles uniformes (minimales)

Problèmes de l'UE hier & aujourd'hui: Transposition incorrecte du paquet par les états membres, créant des obstructions de marché, une explosion des coûts, des distortions de concurrence, etc.
-> EU „Infringements“

Objectifs de l'UE aujourd'hui & demain: Création d'un espace ferroviaire unique européen via une révision du paquet
-> EU „Recast“

Rôle de l'ERFA: Identification des problèmes et leurs solutions afin de contribuer à l'émergence d'un marché européen compétitif



Contents

1 Introduction

- Time chain

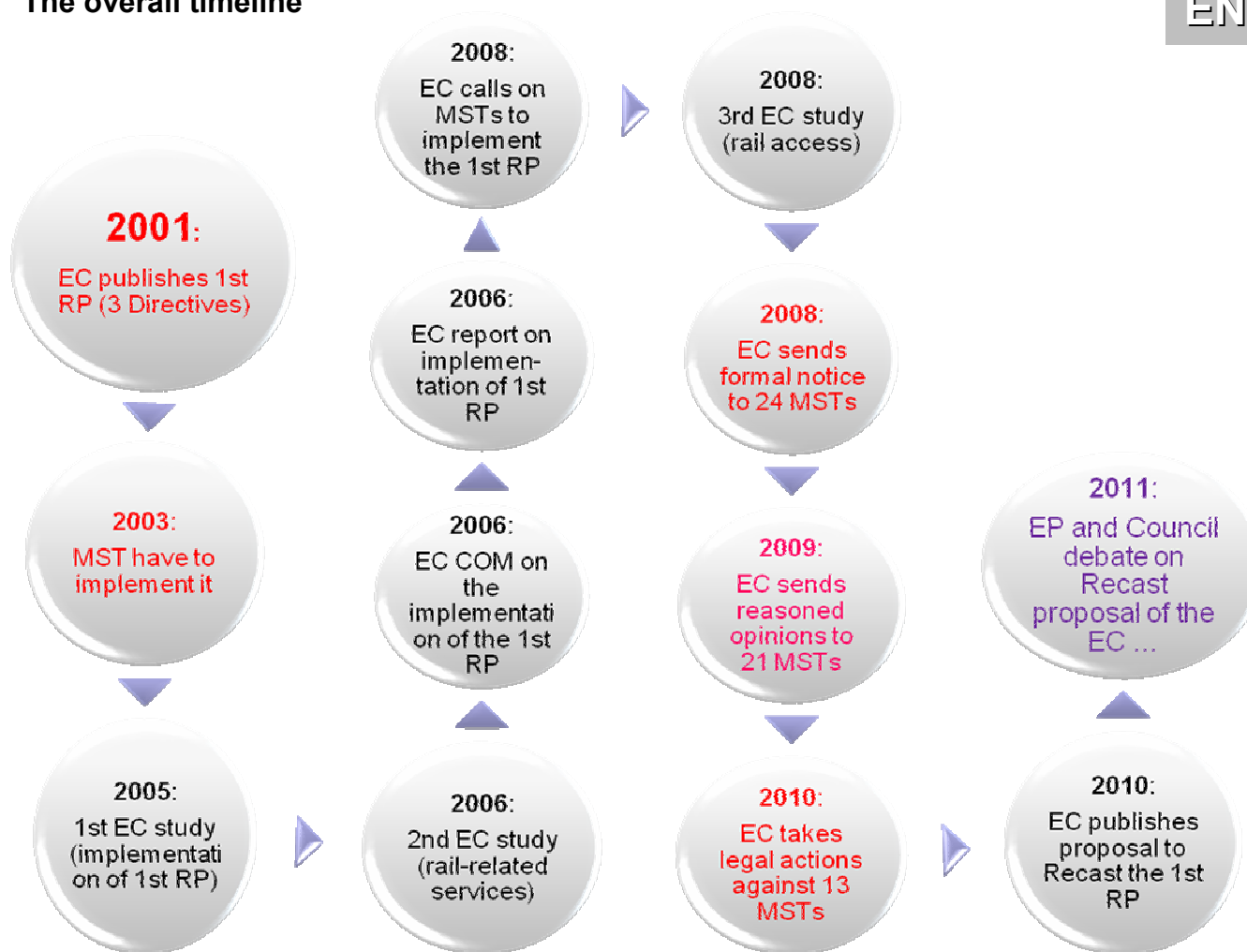
2 Issue

- Infringements
- Recast
- Stakeholders
- ERFA actions

3 Outlook

The overall timeline

EN





Contents

1 Introduction

2 Issue

- Infringements I
- Recast
- Stakeholders
- ERFA actions

3 Outlook

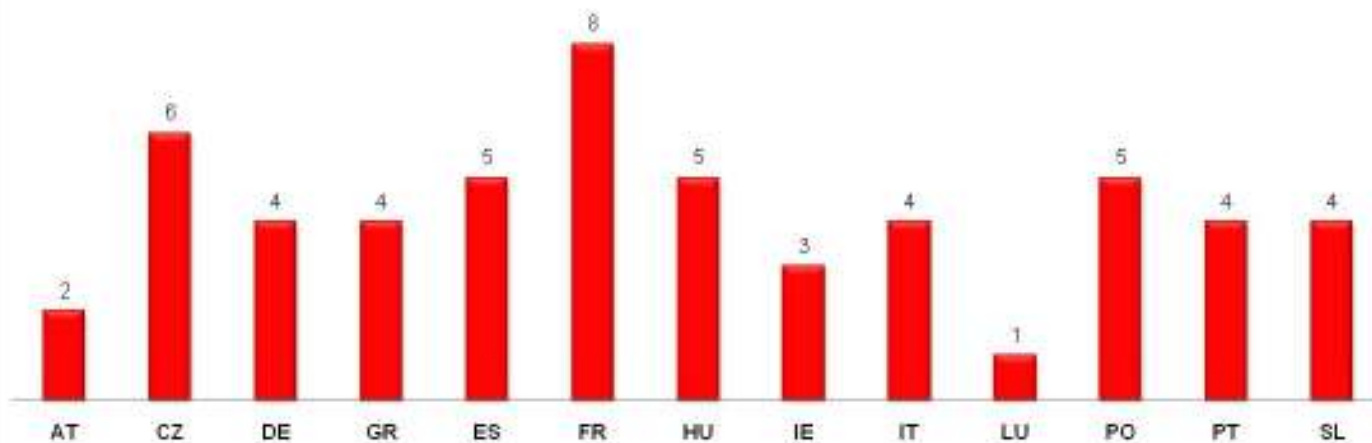
DE

Analyse der Vertragsverletzungsinhalte
der EU -> Mitgliedstaaten

FR

Analyse des procédures d'infraction de
l'UE -> états membres

No of complaints per country
(source: EC infringement procedures)





Contents

1 Introduction

2 Issue

- Infringements II
- Recast
- Stakeholders
- ERFA actions

3 Outlook

DE

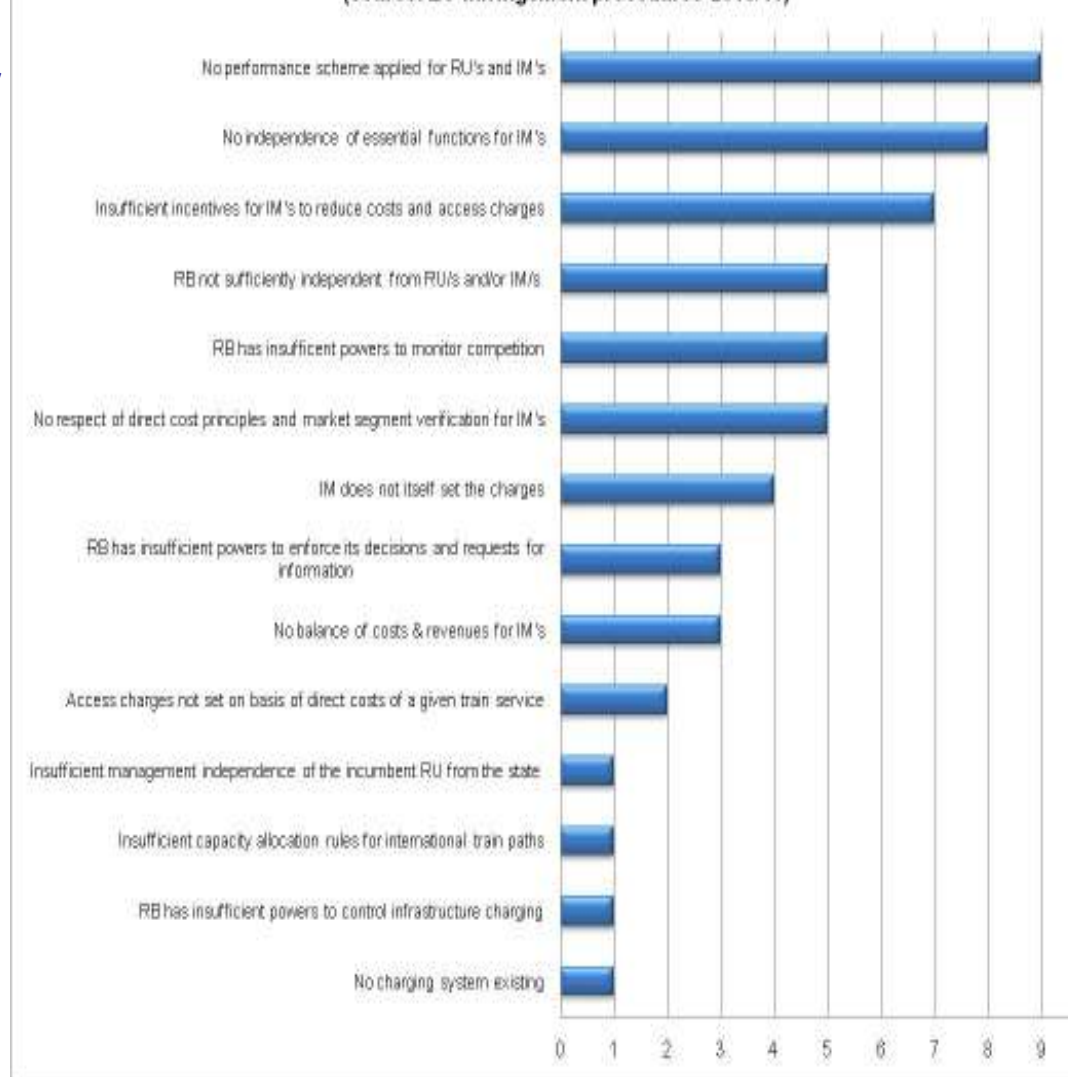
Analyse der Vertragsverletzungsinhalte der EU Mitgliedstaaten ->

FR

Analyse des procédures d'infraction de l'UE -> des états membres

EC infringement elements per no of countries

(source: EC infringement procedures 2010/11)





1 Introduction

2 Issue

- Infringements
- Recast (main issues)
- Stakeholders
- ERFA actions

3 Outlook

DE Inhalt des Recast

1- Wettbewerb:

- Zugang zu Schieneleistungen (Wartungseinrichtungen, Terminals, etc.)
- Präzisere Vorschriften zu Interessenkonflikten und Diskriminierungspraktiken
- Detailliertere Netznutzungsbedingungen

2- Regulierung:

- Mehr Zuständigkeiten der nationalen Regulierungsstellen
- Unabhängigkeit von anderen Behörden
- Stärkung der Befugnisse (Sanktionen, Audit, Beschwerdeverfahren, etc.)

3- Investitionen:

- Langfristige nationale Strategien und Mehrjahresverträge (Staat/EIU)
- Präzisere Infrastrukturkostenanlastung (Lärm, Grenzkosten)

FR Contenu du Recast

1- Concurrence:

- Accès aux services ferroviaires connexes (maintenance, terminaux, etc.)
- Des règles plus claires en matière de conflit d'intérêt et de pratiques discriminatoires
- Des documents de référence du réseau plus détaillés

2- Réglementation:

- Plus de prérogatives des régulateurs ferroviaires
- Indépendance de toute autre autorité publique
- Plus de pouvoirs (sanctions, audits, procédures de recours, etc.)

3- Investissements:

- Stratégies nationales à long terme et accords contractuels pluriannuels (Etat/GI)
- Règles de tarification des infrastructures plus précises (bruit, coûts marginaux)



Contents

1 Introduction

2 Issue

- Infringements
- Recast
- Stakeholders
- ERFA actions

3 Outlook

DE Wer will « ungefähr » was ?

FR Qui veut « plus au moins » quoi ?

Recast / Stakeh.	Trennung / Séparation	Zugang zu Schienenleistungen/ Accès aux services ferroviaires	Mehr Regulierg. / Plus de régulation	Mehrjahresverträge mit EIU/ Contrats pluriannuels avec GI	Kosten- transp. EIU / Transpar. coûts GI
EC	Sep Initiative				
EP	Pro & Con		European Rail Regulator		
Council	Pro & Con	Pro & Con	Costs money	Costs money	
ERFA			EC regulatory department		
RU (integrated)			Enforce existing powers		
RU (separated)	Those who want to go abroad	Yes, if not in my backyard ...			
IM (integrated)		Follows integrated RU	Follows integrated RU		
IM (separated)	Yes, but not main problem	If owner / operator of services	Yes, but not more regulation re IM's		Yes, but too complicated
Clients	(We do not ask this in public)	Yes, if not in my backyard			

Approval

Rejection

Yes / No



1 Introduction

2 Issue

- Infringements
- Recast
- Stakeholders
- ERFA actions I

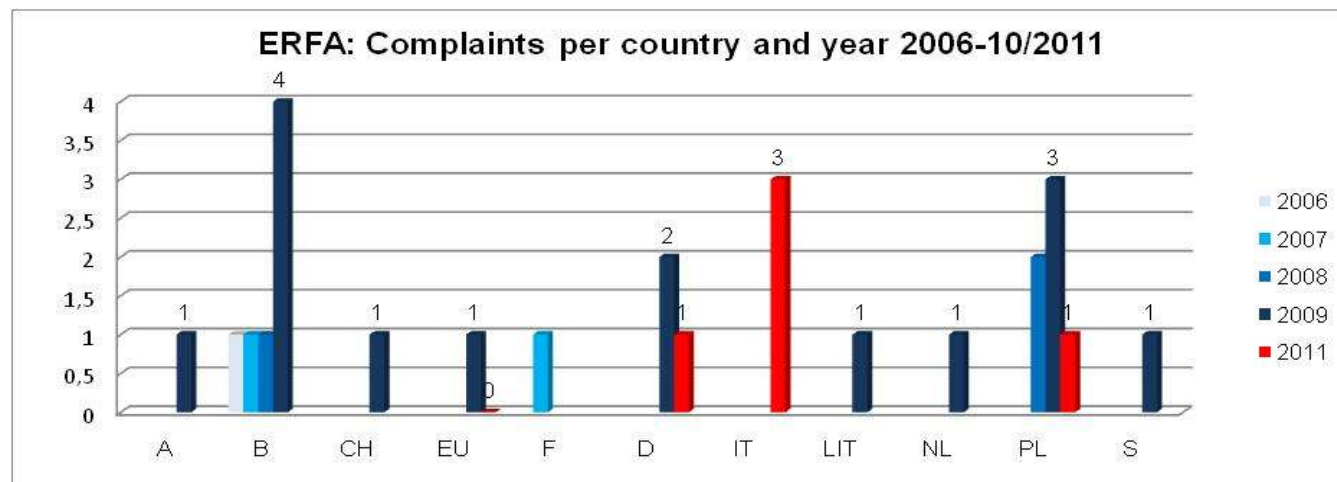
3 Outlook

DE

Marktbehinderungen Jan-Mai 2011

FR

Obstructions de marché janv-mai 2011



1 Introduction

2 Issue

- Infringements
- Recast
- Stakeholders
- ERFA actions II

3 Outlook

ERFA asbl // Rue Washington, 40 // B-1050 Brussels
 T.: 0032.2.733.78.39 // M.: 0032.476.88.96.46
 E.: monika.heiming@erfa.be
 W.: www.erfa.be



EP-Studie: Trennung unbedingt notwendig für effektive Marköffnung

Recast. Eine Studie über Auswirkungen der strikten Trennung von Netz und Betrieb hat im Verkehrs-ausschuss des Europäischen Parlaments (EP) die Diskussion über eine gesetzliche Liberalisierung erreicht. Für den Berichterstatter Steve Donohue geht es um die Trennung die am besten geeignete Organisationsform von Netzen, um die Ziele der EU-Rahm-Überlieferung zu erreichen.

Für effektive Marköffnung müssen die Infrastrukturbetreiber unbedingt unabhängig von dem dominierenden Bahnunternehmen sein, insbesondere um den diskriminierungsfreien Zugang zum Netz sicherzustellen, heißt es in den Schlussfolgerungen. In Abwesenheit einer solchen Unabhängigkeit habe der Netzbetreiber den Anreiz, die kommerziellen Interessen der dominierenden Bahn zu unterstützen, in dem die Marktzugang für Wettbewerber eingeschränkt werde. Für die Autoren der Studie ist es unwahrscheinlich, dass Regu-

schusses Brian Simpson, habe den Eindruck, dass die Nichtberücksichtigung Deutschlands nicht nur herabgezogen würde, um die Ergebnisse der Studie unübersichtlich zu lassen. Es könnte auch sein, dass die Studie Deutschland nicht berücksichtigt habe, um die kritische Frage der Finanzierung zwischen DB Netz und Holding anzusprechen. Die Autoren der Studie müssen überlegen, dass die finanzielle Unabhängigkeit nicht überprüfbar ist.

Mit Verwanderung haben Simpson auch zur Kenntnis, dass die Generaldirektion der Europäischen Union CER sich bereits geäußert habe, als die Diskussion der Studie noch nicht trocken gewesen sei. In einem Schreiben an die Anschlussmitglieder (auch CER) hat Direktor Johannes Ludwig bereits Tage vor der Aussprache die Glaubwürdigkeit der Studie in Frage gestellt, da entsprechende Länder und Deutschland nicht berücksichtigt worden seien.



In Konkurrenz zu Trenitalia fahrende Unternehmen geraten unter Druck, wagt die Erfa.

Wettbewerb im Güterverkehr in Italien wegen neuer RFI-Auflagen vor dem Aus

Wettbewerb. Die Europäische Kommission wird die geplante Änderung der Netznutzungsbedingungen PIR des italienischen Infrastrukturbetreibers RFI genau unter die Lupe nehmen. Wie *Rail Business* erfährt, wird die EU-Behörde auf Druck der European Rail Freight Association Erfa ein Schreiben an die italienische Regierung richten, um sich ein detailliertes Bild über die Auswirkungen der neuen Auflagen für Bahnunternehmen in Italien zu machen.

Diese sehen insbesondere vor, dass Bahnunternehmen an strategischen Knotenpunkten über Reserveloks und Kranwagen verfügen, ihren Versicherungsschutz auf 100 Mio. EUR aufsto-

cken und höhere Gebühren für Rangierdienste zahlen müssen. Die Erfa warnt davor, dass die Vorschriften die Wettbewerber der italienischen Staatsbahn FS aufgrund der Mehrkosten in Millionenhöhe vor eine unlösbare Aufgabe stellen werden. „Sollte das neue Vertragswerk der RFI umgesetzt werden, würde dies das sofortige Aus für den privaten Schienengüterverkehr in Italien bedeuten“, warnte Rod Loader vom Erfa-Mitglied Inerporto di Nola. Die Kommission müsse nun schnell handeln, da die neuen Nutzungsbedingungen in den kommenden vier Wochen verabschiedet werden dürften.

RB 02.06.11 (cd)
Lesen Sie mehr auf Seite 3

Recast soll Grundlage für europäische Regulierungsbehörde schaffen

Wettbewerb. Für die Eisenbahnen in Europa soll eine europäische Regulierungsbehörde entstehen. Der Grundstein dafür müsse mit dem Recast des 1. Eisenbahnpaktes gelegt werden, schlägt die Berichterstatterin des Europäischen Parlaments, Debora Serracchiani, vor. Wie aus ihrem Berichtsentwurf hervorgeht, der Ende Mai im EP-Verkehrsausschuss debattiert werden wird, soll die verstärkte Zusammenarbeit der nationalen Regulierungsbehörden nur ein erster Schritt sein.

Außerdem hält die italienische Sozialistin an ihrer Forderung nach strikter Trennung von Netz und Betrieb fest. Die Trennung sei eine der Voraussetzungen für den fairen Wettbewerb auf der Schiene, so die Begründung. Die Berichterstatterin drängt dabei zur Eile.

Den Beschäftigten von Infrastrukturunternehmen, die Zugang zu sensiblen Daten haben, soll untersagt werden, nach ihrem Ausscheiden innerhalb von drei Jahren zu einem Verkehrsunternehmen zu wechseln.

RB 09.05.11 (cd)

EP-Studie favorisiert Trennung bei Bahnen

DB-Holdingstruktur gerät in Brüssel weiter unter Druck

Von Christian Dahn

Die strikte Trennung von Netz und Betrieb ist die beste Organisationsform für Eisenbahnunternehmen, um die Ziele der EU-Rahmüberlieferung zu erreichen. Zu diesem Schluss kommt eine Studie, die der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments (EP) in Auftrag gegeben hat und die der DNZ vorliegt.

Für effektive Marköffnung müssen die Infrastrukturbetreiber unbedingt unabhängig von dem dominierenden Bahnunternehmen sein, insbesondere um den diskriminierungsfreien Zugang zum Netz sicherzustellen, heißt es in den Schlussfolgerungen der Studie des Berichterstatters Steve Donohue. In Abwesenheit einer solchen Unabhängigkeit habe der Netzbetreiber den Anreiz, die kommerziellen Interessen der dominierenden Bahn zu unterstützen, in dem der Marktzugang für Wettbewerber eingeschränkt werde.

Für die Autoren der Studie ist es unwahrscheinlich, dass Regulatorbe-



Wie steuert die Belegung und Vermarktung des Schienennetzes? Geht es nach den EU-Plänen, darf dies künftig nur ein völlig unabhängiger Infrastrukturbetreiber.

See- und Binnenhäfen setzen große Hoffnungen in den Recast

Wettbewerb. „Angesichts stetig steigender



jährigen bedient werden könnten, unterstreicht

1 Introduction

2 Issue

- Infringements
- Recast
- Stakeholders
- ERFA actions III

3 Outlook

DE Forderungen der ERFA



Recast of the 1st Railway package: Argumentation of ERFA to the European Parliament

- February 2011 -

Most frequently raised arguments and our comments

The **opening of the EU rail freight market** is still not complete since it was started in 2001. Today, companies are still struggling with substantial barriers to enter markets, segments, networks and services. The European rail market is far from existing. As a result, the rail sector is nowhere really exercising its full economic and social potential. This situation leads to costs rising, investments reducing, effectiveness and productivity stalling, competitiveness of rail decreasing and the potential for CO₂ reductions unexplored.

ERFA, the European Rail Freight Association, representing the genuine private and independent rail freight operators in over 16 EU countries, is absolutely convinced that full rail liberalisation will bring by growth, innovation, competitiveness, jobs, productivity and environmental benefits. **Private railway companies, in particular, have breathed new life into the ailing, old-fashioned rail market with own innovative and high-performing offers. They have created over 10,000 jobs and many more in the upwards and downwards logistics chain (maintenance, supply, leasing, certification, etc.). Private railway companies have made sure that the rail freight industry grows.** Unfortunately, only 40% of the entire rail freight market is open for private railway companies whilst 60% is still dominated by a single actor. The Recast is therefore essential to finally ensure fair and full competition in the entire rail sector so that all competitive actors have a real chance of surviving in the future and not only a single one!

As an MEP you should strive for a complete set of measures in the Recast:

"unbundling + regulation + charging + independence = open market"

Only the combination of all these measures will produce effects, but not individual measures only (e.g. regulation only).

ERFA – European Rail Freight Association asbl Rue Washington 40, B-1050 Brussels, Belgium
T.: ++ 32.2.733.78.39 F.: ++ 32.2.734.82.82 E-mail: monika.heiming@erfa.be www.erfa.be
Registration number: 0478.440.721. Publication in the Belgian Gazette: 14th November 2007. VAT: BE 0478.440.721

1/9

FR Demandes de l'ERFA



Recast of the 1st Railway package: Argumentation of ERFA to the European Parliament

- 23rd March 2011 -

Arguments of (integrated) railway undertakings against financial independence of rail infrastructure from operations and comments of ERFA

Within the scope of the discussions in the European Parliament on the Recast of the 1st Railway Package, EP rapporteur Serracchiani has proposed to go beyond the initial proposal of the European Commission and propose full unbundling of infrastructure from operations, instead of a stronger independence between both levels.

On the subsequent pages, ERFA has commented the most frequent arguments objecting the rapporteur's proposal.

Again, the Recast only becomes a successful instrument for the rail freight market if all elements are tackled:

"unbundling + regulation + charging + independence = open market"

Comment:

Only the combination of all these measures will produce effects, but not individual measures (e.g. regulation only).

ERFA – European Rail Freight Association asbl Rue Washington 40, B-1050 Brussels, Belgium
T.: ++ 32.2.733.78.39 F.: ++ 32.2.734.82.82 E-mail: monika.heiming@erfa.be www.erfa.be
Registration number: 0478.440.721. Publication in the Belgian Gazette: 14th November 2007. VAT: BE 0478.440.721

1/7



Contents

1 Introduction

2 Issue

- Infringements
- Recast
- Stakeholders
- ERFA actions

3 Outlook

DE Ausblick

FR Perspectives

2011

	nov-10	1st Jan 2011	April & May	19th April	20th April	2nd May	10th May	12th May	16th May	24th May	25th May	30th May	16th June	20th June	Before summer	21st June	1st July	12th July	5-6 sept	22-sept	Sem 26 sept	6th Oct	12th Dec	end 2011
EP	Press coverage EP TRAN rapp pro unbundling			Discussions in EP socialist group on liberalisation			EP TRAN Rapp sends report to shadows	Political groups finalise their positions	Start of deadline for amendments	Presentation of EP TRAN Report	Event of rail clients	Deadline amendments TRAN		Discussion on amendments TRAN				Adoption Rapp Serrac TRAN		Deadline Plenary Mtg		Adoption of Recast Report		
Council		Hungarian Presidency		WG									Transport Council Mtg: General Approach				Polish Presidency		Informal meeting transport ministers				Transport WG: Agreement	Transport WG: Common Position
EC			Bilateral mtgs with national delegations												Tender for unbundling study									COM on passenger rights
Stakeholders	ERFA press action		ERFA lobby papers	DB event on LB Index	CER WG on Recast	Rail Forum Dinner in EP				CER event on 'A suitable framework for						G. Pégy meets MEPs in BRX								
ECJ																								

2012

	1st Jan 2012	Early 2012	April-May	1st July?	Sept-Oct	2nd half 2012	Dec 2012	End 2012	1st Jan 2013	2014	2015
EP			2nd reading (and agmt with Council)				Conciliation if needed				
Council	Danish Presidency			Cyprus Presidency	2nd reading		Conciliation if needed		Irish Presidency		Implementation Recast
EC						Proposition (domestic passenger opening & unbundling !)		Proposition unbundling		Follow-up of ECJ decision	
Stakeholders											Implementation Recast
ECJ		Hearing in infringements (ECJ/EC/MS Ts)						Decision on Infringements			





Contents

1 Introduction

2 Issue

- Infringements
- Recast
- Stakeholders
- ERFA actions

3 Outlook

DE:
Viele Milestones, viele Akteure, viel Ergebnis ??

FR:
Bcp de milestones, bcp d'acteurs, bcp de résultats ??