

Europa van 3 Snelheden:

“De Nederlandse Spoorwegen: een bijzondere positie?”

Renée Elzinga

Hoofd RA&C



Overzicht lezing

- 1. Europese Spoorlandschap en positie NS**
- 2. Hot topics**
- 3. 4 RP – kanttekeningen en risico's**
- 4. Conclusie**

1. Europees spoorlandschap en NS

390	Stations in operation in NL (700+ in UK);
4.800	Trains per working day in NL
29.000	Employees at NS & subsidiaries
268.000	Train seats in NL
1.000.000	OV-fiets rentals
1.200.000	Passengers/working day in NL (1.200.000 in UK)
211.000.000	Net profit in €
261.000.000	Profit before tax in €
430.000.000	Investments in €
3.628.000.00	Operating income in €
0	Passenger km per year
16.808.000.000	

2011 cijfers



1. Europees spoorlandschap en NS

NS positie geplaatst in EUROPEES perspectief

NS behoort tot top 5 van Europa

(1) Volledig un-bundled reeds in 1995

(2) Financieel gezond

(3) HRN-concessie = PSO contract

(4) Gedisciplineerd door Concessieverlener = de Staat

(5) Gedisciplineerd door de Markt = Concurrenten =

DB AG/Arriva, Transdev/Veolia/Connexion, SNCF/Keolis

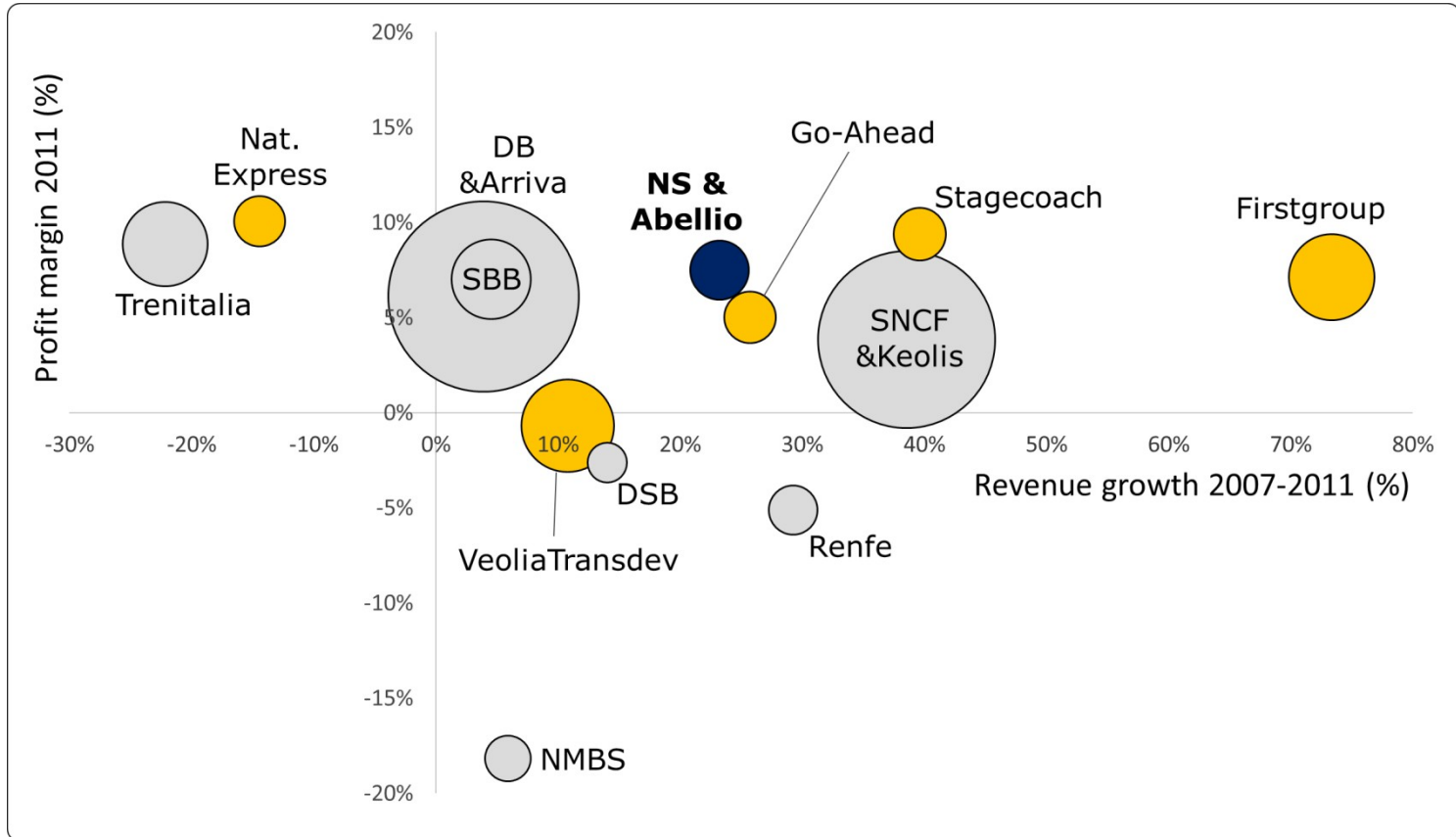
(6) Bewaakt door 2 onafhankelijke toezichthouders

Vervoerkamer en NMa (ACM)

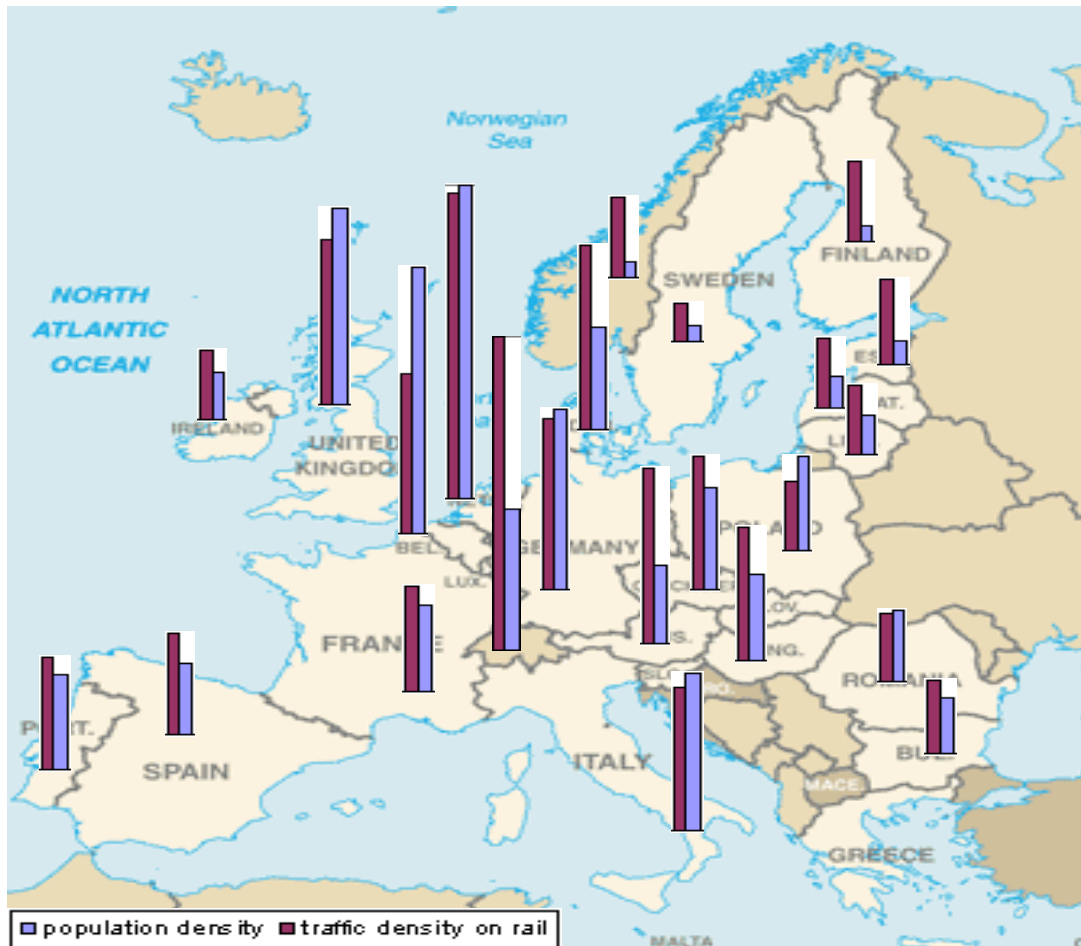
1. Europees spoorlandschap en NS- our competitors



1. Europees spoorlandschap en NS- financieel perspectief



1. Europees Spoorlandschap en NS- Dutch mobility market

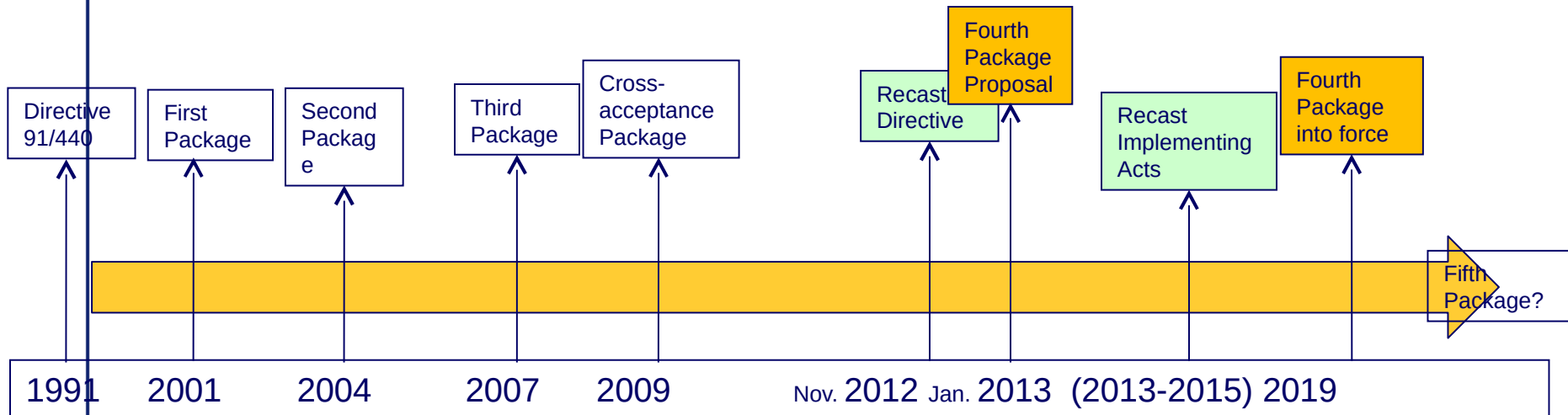


- #1 population density in Europe
- #2 traffic density on rail (trainkm / linekm)

1. Europees Spoorlandschap en NS - long and bumpy road

The railway industry is constantly making efforts to adapt its business to the constantly changing EU legal framework. So far, the regulatory risk is very high and is hampering business development.

The Fourth Package should be the last step of a long process of restructuring and liberalisation but it must be solid enough, otherwise we will need a Fifth Package soon!



2. Hot Topics

Hot topics spoormarkt regulering:

1. (un)Bundling - (re)Bundling (governance)

2. Public Service Obligations (PSO) Vo. 1370/2007

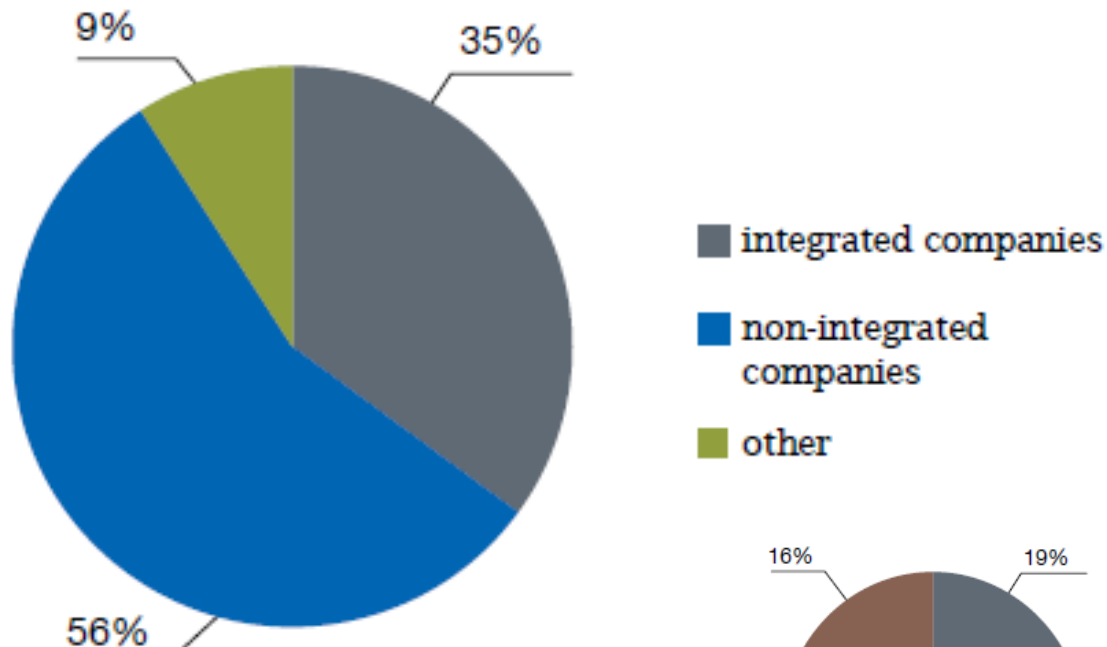
to be or not to be tendered (and how ?)

**3. More Competition = More customer satisfaction =
enhancing efficiency & quality & reducing costs ?**

“Value for money” (McNulty)“

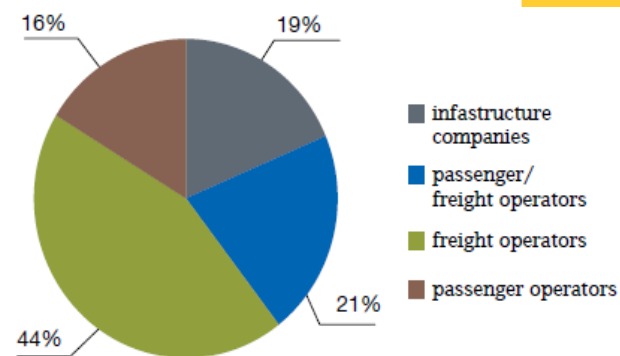
***“Governance of competition in the Swiss and
European railway sector (St. Gallen)***

2. Hot Topics: Bundled or Unbundled in 2013 ? A governance battle



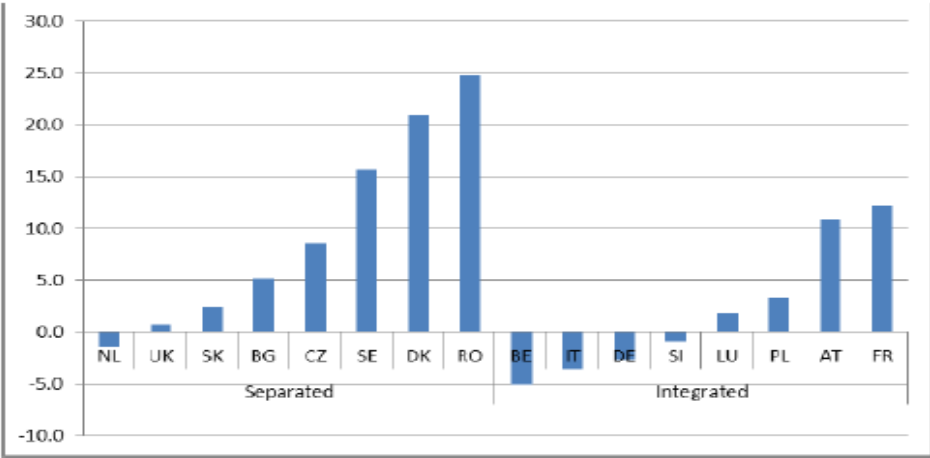
Break-down of integrated and non-integrated Railway companies

Break-down of non-integrated Railway companies



2. Hot topic: EC Impact Assessment on Governance: Exposition of one serious distortion (among many)

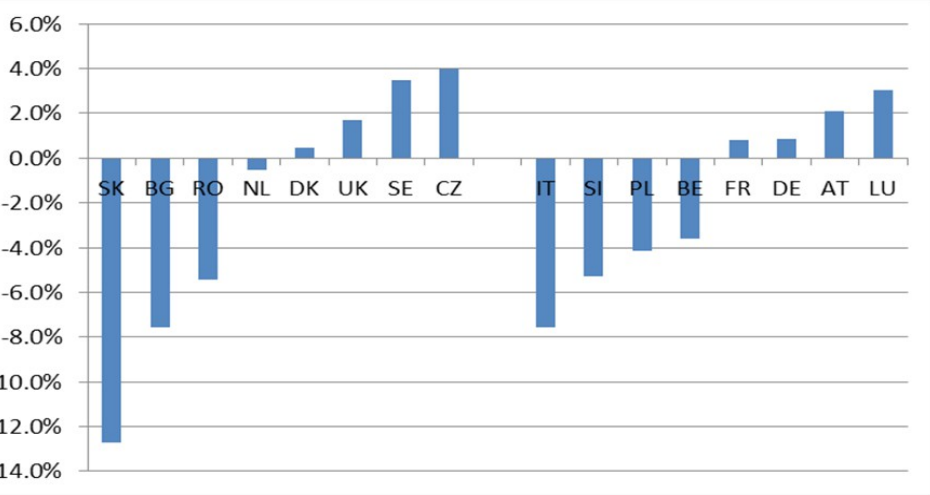
CHANGE OF USE OF INFRASTRUCTURE IN SELECTED COUNTRIES IN 2006-2009, %



Source: Rail Market Monitoring Scheme (RMMS) 2012 and Eurostat data.

The EU Impact Assessment argues that intensity of use of infrastructure grew more in separated systems

The Impact Assessment's graph is based on passenger-train-kilometres per km of line - but why only passenger? The same networks are used for both passenger and freight - countries that have high growth in freight will artificially appear to be less efficient

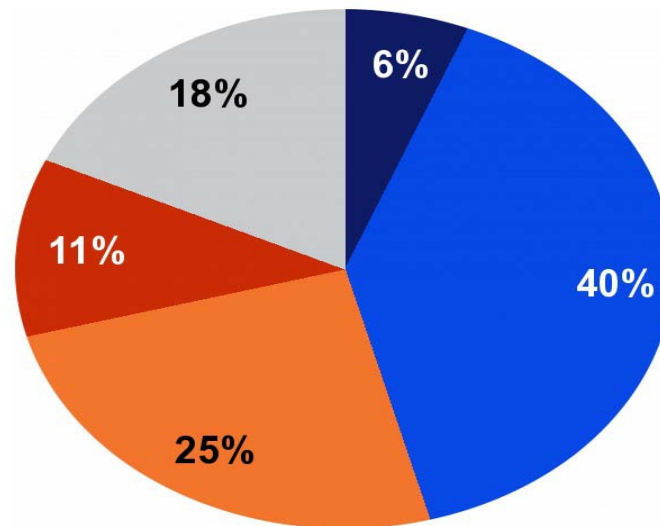


Correct graph: total train-kilometres per kilometre of line, same data sources, same countries, same years: no such pattern



2. Hot topics : EU Customer satisfaction anno 2013

QC4. Overall, how satisfied are you with the national and regional rail system in (OUR COUNTRY)?



● Very satisfied ● Fairly satisfied ● Not very satisfied ● Not at all satisfied ● Don't know

3. Het 4^{de} EU Spoorwegpakket - hoofdlijnen

4 RP – Hoofdlijnen

- **Open toegang** nationaal vanaf 2019 voor alle spoorvervoer per spoor – clause versterking economisch evenwicht van bestaande concessies. Exclusief recht gunnen niet meer mogelijk = concurrentie op **en** om het spoor
- **Verplichte aanbesteding** concessies boven een minimum waarde vanaf 2023 – wijziging PSO
- Bepaling **maximale omvang concessie**, hoogste waarde van 10 mio trein/km of een derde van de nationaal aantal aanbestede treinkilometers in een PSO contract
- Gefaseerde invoering **volledig onafhankelijke** infrastructuurbeheerder
- **ERA hervorming** (governance) & EU breed bevoegd voor toelating spoorwegmaterieel (ipv nationaal) & bevoegd voor certificering spoorwegondernemingen

3. Het 4^{de} EU spoorwegpakket - Kanttekeningen

Het 4 RP dient de stabiliteit van het marktordeningskader te borgen

necessary stability to rail legislation

1. Implementatie van de vorige spoorwegpakketten hebben grote achterstand opgelopen in de meeste EU-lidsaten (infractieprocedures, zelfs tegen het 1ste pakket)
2. Forse wetgevingsinspanningen reeds te leveren voor de 3 EU Spoorwegpakketen en de Recast, die deels weer wordt ingehaald door het 4de EU Spoorwegpakket

3. Het 4^{de} EU spoorwegpakket - Kanttekeningen

Kanttekeningen bij het 4 RP voorstel (CER – recent voor het EP) gebaseerd op de 3 IA's (impact assessments) van de EC :

“In summary, I find the IA very weak for the following main reasons:

- The existing academic literature on the topic is largely ignored;*
- Available evidence is presented in a biased way;*
- The costs of vertical separation are not properly accounted for;*
- There is circular reasoning in the assessment of the impact of the scenarios considered.*

3. Het 4^{de} EU Spoorwegpakket - Alternatief CER

Goal and trade-off

Aim for the highest possible efficiency and ensure market access under non-discriminatory conditions so as to achieve the benefits of competitive pressure **without causing losses in terms of system efficiency**

- **Unbundling** – Rejects the Commission’s dogmatic and anti-business analysis of **ever increasing separation** (ref. Art. 7a, 7b, 7c of the Proposal amending Directive 2012/34 (Recast)) and provide an alternative approach, **without risking total system costs overrun of: 6 billions € up to potentially 15 billions € per year, based on:**
 - **Adequate powers for all Regulatory Bodies** to ensure non-discriminatory access to infrastructure
 - **Greater system efficiency** by allowing **Member States to apply a governance structure based on the sound economic analysis**

3. Het 4^{de} EU Spoorwegpakket - Alternatief NL

NL **Geen dogmatisch benadering** kiezen

In principe neutraal zolang er volgende waarborgen zijn voor de onhankelijkheid van de Inframanager

Zien de noodzaak en voordelen voor non-discriminatoire toegang tot infrastructuur

Zien ook de nadelen en achten operationele samenwerking met de Inframanager met alle Spoorwegondernemingen van groot belang: Vivens en OCCR

3. Het 4^{de} EU Spoorwegpakket - Alternatief

Free choice of geographical size and award mechanism

must be maintained (art. 5.6 PSO unchanged)

= **Principle of Subsidiarity vs “One Size Fits All”**

= **Adequate revenue and compensation guaranteed to Rail Undertakings**

= **In case of tenders, clauses on rolling stock and staff should not lead to burdening effects for RU's, workers and in the end for passengers**

3. Het 4^{de} EU Spoorwegpakket - Risico's NL

Risico's voor NL Spoormarkt

- **Risico's voor systeem integraliteit = versnippering/knippen, inefficiënt gebruik van de Infra, toename complexiteit voor de reizigers**
- **Risico “Big Bang” zonder voldoende onafhankelijke en met adequate bevoegheden, middelen en staf toegeruste Toezichthouders**
- **Risico forse toename van transactie kosten = efficiency voordelen/winsten door aanbestedingen lekken weg door transactie kosten en toezichtskosten**

4. Conclusie

Europa van 3 Snelheden

Unbundled vs. Bundled

Open Market vs. Closed Market

Financieel gezond vs. Semi- Failliet

4. Conclusie

Het 4^{de} EU spoorwegpakket

1. Te vroeg en vergroot ipv verkleind het UN-LEVEL PLAYING FIELD
2. Eerst pakketten 1,2,3 in **alle** EU-lidstaten norm conform implementeren
3. Eerst in alle EU-lidstaten **adequaate toegeruste en onafhankelijke** Toezichthouders

Open EU Markt voor nationaal personenvervoer is op termijn te realiseren onder drie essentiële condities:

1. Subsidiariteitsbeginsel
2. Borging van OV als publiek belang/ dienst van algemeen economisch belang kunnen blijven waarborgen tegen redelijke en voorzienbare kosten
3. Eenduidige toetsingscriteria voor het bescherming van het economisch evenwicht van reeds gegunde PSO contracten

Dank voor uw aandacht

Interne Europese Spoormarkt?

