

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

**INFORMATION
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE**

Brussels, December 1980

**COMMUNITY RAILWAY POLICY : REVIEW AND OUTLOOK FOR THE 1980'S
COMMISSION PROPOSES WORK PROGRAMME**

The Commission, on the initiative of Mr Burke, the member responsible for transport, has approved and sent to the Council a memorandum on Community railway policy.¹ The document has been drawn up against the background of the worsening financial and market situation of railway undertakings in the Member States. It reviews the railways' situation and their recent performance and then examines the outlook for the railways in the transport market.

Also critically examined are the impact and relevance of Community policy as regards the railways' current situation and the improvement of their financial and market situation. The paper concludes by proposing a range of specific actions to develop Community railway policy and help redress the financial deficits. A special emphasis is placed on the Community dimension of railway policy.

It is hoped that the memorandum will help to stimulate debate among interested parties on the ways for improving the prospects for the Community railways.

Some basic facts

The railways play an important role not only in the Community's transport system (3.3 milliard passengers and 900 million tonnes of goods carried in 1978) but also in a wider economic and social context. Thus, over one million persons or about one-sixth of workers in the transport and communications industries are employed by railway companies. The long term assets of the companies amount to some 35 milliard units of account.

On the other hand the railways are making increasingly heavier demands on State resources to meet their financial losses. State payments to railway companies increased by about 60% in real terms, i.e. allowing for inflation, between 1973 and 1977 and now amount to about 12 milliard units of account annually. These figures are expected to increase in the future.

The past two decades have seen a decline in the market share of the railways. For example, over the period 1965-76 the railway's share of land-based goods traffic fell from 31% to 19% with similar trends recorded in the passenger sector. At the same time there has been a failure to adapt the railways to the changing market situation. Relatively few lines have been closed, few bottlenecks eliminated and staff costs still account for about 70% of operational costs.

¹ COM(80)752

Commission work programme

To escape from the vicious cycle of slow growth in revenue, faster growth in rate expenditure and even faster growth in state intervention accompanied by a relative decline in railway transport activities, a more coherent and integrated policy is necessary. The Commission work programme envisages action on two broad fronts:

1. Development and full application of existing Community legislation under which railway policy has been implemented, namely the Council Decision of 1965 and subsequent measures, in particular the 1975 Council Decision.
2. A series of new measures to improve the railway situation which go beyond existing provisions.

The carrying out of such a policy will require a coordinated approach at Community level and a determination to implement the necessary actions. The largest share of the responsibility will belong to the Member States and the railways themselves but Community institutions have an important role to play in devising a general framework and in those policy areas which transcend national networks.

Future proposals

Here are some examples to illustrate the areas in which the Commission will be making proposals for improving the railways' situation. State-Railway relationships: a regulation setting a time limit and the conditions for the achievement of financial balance of railway companies through better business and financial planning.

Public service role: a proposal defining criteria for the establishment of public service obligations involving least cost to the taxpayer. In the medium term the Commission will propose a revision of the existing regulation on public service obligation with the aim of stricter financial management of this role and greater transparency of interventions.

Capital structure: new financial structures should ensure adequate investment funds to modernize the networks' equipment and rolling stock where economically justified. Action will be taken to provide clearer methods for financially restructuring the

Cooperation: twenty years after the founding of the Community, railway cooperation is still limited and the Commission intends that the reinforcement of cooperation should provide for the improvement of passenger and goods services, particularly in relations to speed, regularity, comfort, safe transport of goods, price, information, customer services etc.

The Commission will make a proposal for a cooperation framework which will include measures to reduce delays at frontier crossings, set up joint marketing services, establish mutually acceptable costing principles, promote joint research in new technologies, especially the use of computer-based systems and to coordinate investment and purchasing policies for equipment and rolling stock.

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

INFORMATION
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO

NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE

Bruxelles, décembre 1980

POLITIQUE FERROVIAIRE DE LA COMMUNAUTÉ : EXAMEN ET
PERSPECTIVES POUR LES ANNEES 1980. LA COMMISSION
PROPOSE UN PROGRAMME DE TRAVAIL

A l'initiative de M. Burke, membre chargé des transports, la Commission a approuvé et adressé au Conseil un mémorandum sur la politique communautaire des chemins de fer (1). Ce document a été établi dans le contexte d'une situation financière et commerciale des entreprises de chemin de fer qui va se détériorant dans les Etats membres. Il passe en revue la situation des chemins de fer et leurs résultats récents sur le marché du transport et examine ensuite l'avenir du rail sur ce marché.

La politique de la Communauté, son impact et son intérêt à la fois dans le contexte de la situation actuelle des chemins de fer et de l'amélioration de leur situation financière et sur le marché, fait également l'objet d'un examen critique. En conclusion, le document propose un ensemble d'actions spécifiques visant à développer la politique ferroviaire de la Communauté et à redresser la situation financière des chemins de fer. L'accent a été mis particulièrement sur la dimension communautaire de la politique ferroviaire.

On espère que le mémorandum contribuera à stimuler la discussion entre les parties intéressées quant aux moyens d'améliorer les perspectives ouvertes aux chemins de fer de la Communauté.

Eléments de base

Les chemins de fer jouent un rôle important non seulement dans le système de transport communautaire (3,3 milliards de voyageurs et 900 millions de tonnes de marchandises transportés en 1978), mais également dans le contexte plus large du bien-être économique et social de la population. Plus d'un million de personnes, soit environ 1/6e des travailleurs du secteur des transports et communications, travaillent dans les entreprises de chemin de fer, dont les immobilisations à long terme représentent quelque 35 milliards d'UCE.

Par ailleurs, les chemins de fer représentent actuellement un élément de plus en plus important dans les demandeurs de ressources étatiques pour combler leurs pertes financières. Les interventions des Etats dans les entreprises de chemin de fer ont augmenté d'environ 60 % en termes réels - c'est-à-dire compte tenu de l'inflation - entre 1973 et 1977 et atteignent maintenant environ 12 milliards d'UCE par an. Les chiffres devraient encore augmenter à l'avenir.

On a assisté au cours de deux dernières décennies, à une régression de la part du marché prise par les chemins de fer. C'est ainsi, par exemple, que la part des chemins de fer dans le transport terrestre de marchandises est tombée, entre 1965 et 1976 de 31 à 19 % avec des tendances similaires dans le secteur des voyageurs. Parallèlement, il y a une incapacité à adapter les chemins de fer à une situation changeante du marché. Relativement peu de lignes ont été fermées, peu de goulets d'étranglement ont été éliminés et les coûts en personnel représentent encore quelque 70 % des coûts d'exploitation.

Programme de travail de La Commission

Il convient d'élaborer une politique plus cohérente et mieux intégrée si nous voulons échapper au cercle vicieux créé par une faible croissance des recettes, l'accélération de l'augmentation des dépenses et une intensification encore plus importante de l'intervention de l'Etat sans éviter un déclin relatif des activités de transport ferroviaire. Le programme de travail proposé par la Commission s'articule en deux grands volets :

1. Le développement et la mise en application complète des réglementations communautaires existantes ayant permis la mise en oeuvre de la politique ferroviaire, notamment la décision du Conseil de 1965 et les mesures ultérieures, en particulier la décision du Conseil de 1975.

2. Une série d'actions nouvelles de redressement de la situation ferroviaire allant au-delà des dispositions en vigueur.

La réalisation d'une telle politique nécessitera une approche coordonnée au niveau communautaire et la volonté de mettre en oeuvre les actions nécessaires. La responsabilité la plus lourde retombera sur les Etats membres et les chemins de fer eux-mêmes, mais les institutions communautaires ont un important rôle à jouer au niveau de la conception du cadre général et des domaines de politique qui transcendent l'activité des réseaux nationaux.

Futures propositions

Voici quelques exemples qui illustrent les domaines dans lesquels la Commission fera des propositions en vue d'améliorer la situation des chemins de fer :

- relations Etats/chemins de fer : un règlement relatif aux délais et conditions de réalisation de l'équilibre financier des entreprises de chemin de fer grâce à l'amélioration de la programmation financière et des activités;

- rôle de service public : une proposition définissant des critères pour l'établissement d'obligations de service entraînant le moindre coût pour le contribuable. A moyen terme, la Commission proposera une révision de la réglementation relative aux obligations de service public visant à permettre une gestion financière plus stricte de ce rôle et une plus grande transparence des interventions.

- structure financière : de nouvelles structures financières permettront aux entreprises financières de disposer d'investissements appropriés pour moderniser l'équipement de leur réseau et le matériel roulant là où la rentabilité le justifie. Des actions seront entreprises en vue de contribuer à l'élaboration de méthodes plus claires pour la restructuration financière des chemins de fer;

- coopération : 20 ans après la création de la Communauté, la coopération en matière de chemins de fer est encore limitée et la Commission souhaite que le renforcement de la coopération aboutisse à l'amélioration des services voyageurs et marchandises, notamment en matière de vitesse, de régularité, de confort, de sûreté du transport des marchandises, de prix, d'information, de service à l'utilisateur, etc..

La Commission proposera un cadre de coopération comprenant des mesures destinées à réduire les entraves aux passages des frontières, à mettre en place des services communs de commercialisation, à définir des principes mutuellement acceptables pour le calcul des coûts, à encourager la recherche commune portant sur le développement de nouvelles technologies, notamment l'utilisation de systèmes informatiques, et à coordonner les politiques d'investissement et d'achat pour l'équipement et le matériel roulant.