

Financing regional passenger rail services in Europe

Traditional and new solutions for ensuring sustainable development of regional rail passenger services

Money can be spent more efficiently by transferring the responsibilities for regional passenger services to regional institutions; a better output can be obtained in terms of number of trains and quality of the services. But there is not any solution permitting to renounce on public funding of regional rail services. After years of struggle, this has been accepted by almost all EU member countries.

Traditional financing of regional passenger trains

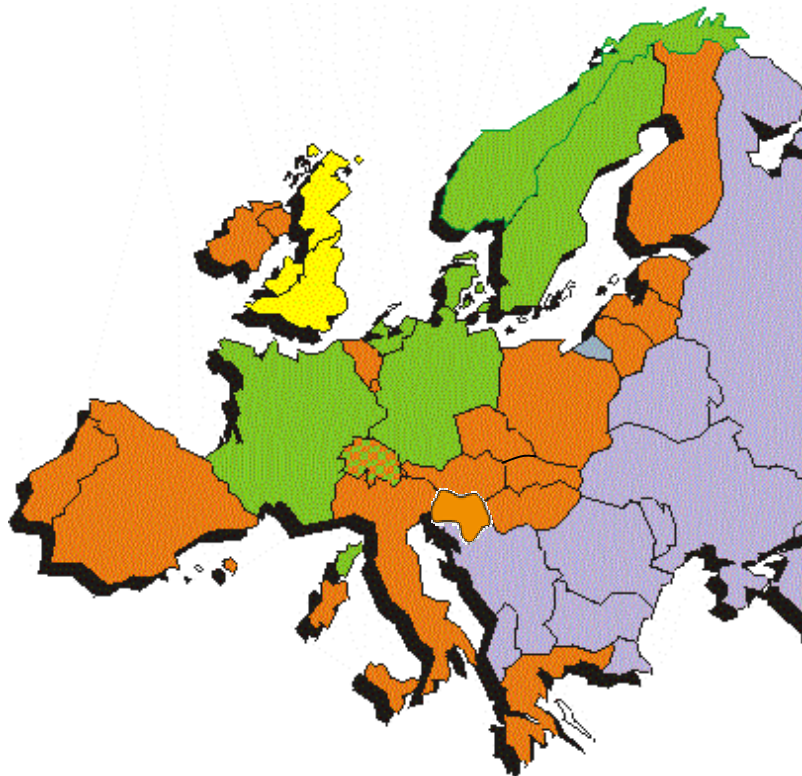
With few exceptions, regional trains cannot be operated profitably since the 1960's. This is a fact we have to recognise, but it does not speak against an improvement of regional rail services. The basic reason is competition with individual motor car traffic, which makes many rail customers turn away if trains do not run often enough. But if trains are running frequently, they only will be well occupied in the morning and in the evening. However, trains and infrastructure cannot be paid by three or four trains a day.

In order to maintain an offer of regional trains as service to the citizens and to limit road congestion, the governments accepted to cover the deficits of their national railway companies. Usually, the national railway company announced a certain deficit for a business year, and then political discussion on how to solve the problem always started again. Finally, the deficit of the railway company was financed by the government, without looking for a suitable long-term solution. This was simple subsidisation, without a defined service provided against the money.

In fact, few efforts were made to organise regional trains more efficiently or to attract more customers. The only way to save money was seen in the closure of lines. This traditional way of financing is still practised in many European countries. Instead of covering the deficits, global amounts of money are now negotiated between regional governments and railway companies (countries marked in orange on the map besides).

The inconveniencies of this system are obvious:

- no defined service is provided against the money of the state
- it is not transparent what exactly is done with the money
- timetables still determined by the railway companies

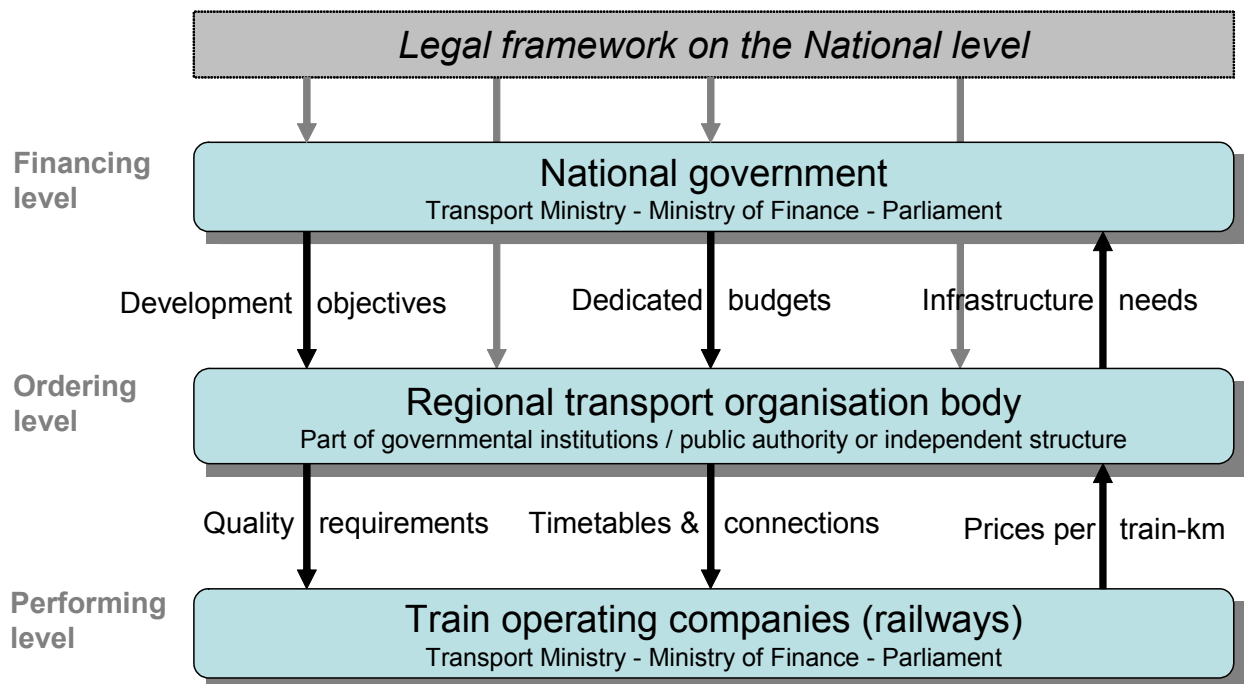


- no coherent offer
- public authorities cannot influence the quality of the services

Separation of responsibilities for financing, ordering and operation of regional rail passenger services

In order to establish transparent financial flows and to ensure that the spent money is used in the best way, clear structures are required. The basic assumption is that if railway companies need public money for regional trains, public authorities also have the right to determine the offer (timetable, connections, tariff, type of rolling stock). So instead of subsidising unprofitable activities, the public authorities would buy transport services for the citizens, like they also provide roads and other types of public services. But a second condition has to be fulfilled for optimal organisation of regional rail services: they have to be defined on the regional level to make the process more transparent and protect rail services of short-sighted interventions of the central government. In conclusion, regional institutions for definition of the rail transport offer have to be created. These order the services from the railway companies and coordinate the offer. Of course, this can only work if the national government guarantees an annual budget for financing of regional rail passenger services.

A generic model for organisation of regional passenger services can be identified, based on the solutions adopted in Germany, France, the Netherlands and some Nordic countries. It looks like that:



Options for design of the institutions on the 3 levels – Financing level

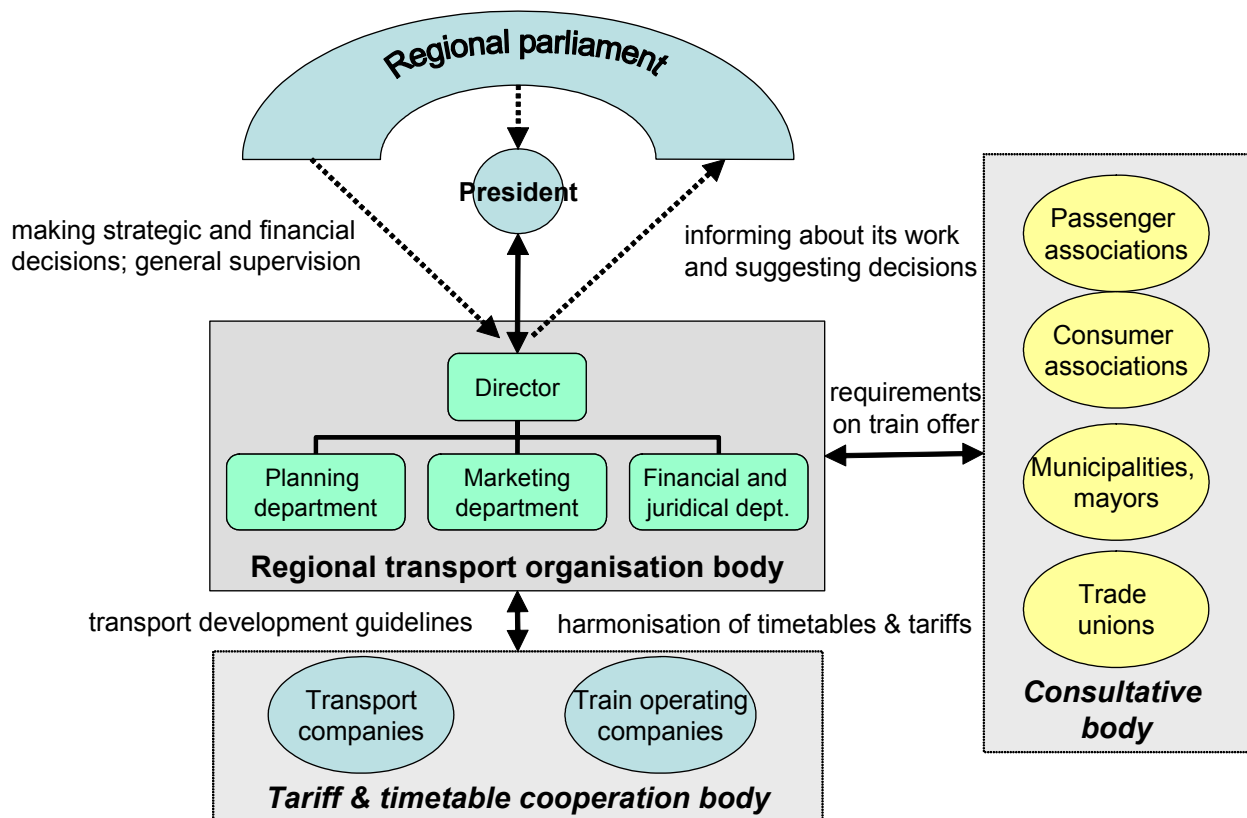
On the financing level, only the general framework for regional passenger rail services should be decided:

- determination of the regional transport organisation bodies – how they have to be composed and how they have to work

- determination of the legal framework for relationships between the ordering level and the performing level, in particular in regard of competition – will invitations for tenders have to be issued or not ?
- setting standards to be observed by the regions, in order to maintain a certain coherence of transports on the national level (e.g. basic tariffs to be based on same principles; connections between trains to be established)

The budget affected to regional rail passenger services should consist of two parts; a stable annual amount fixed by law and a variable amount which is function of available resources. Based on suggestions coming from the regions, the financing level has to make decisions on improvement of the railway infrastructure which provision cannot be considered as regional task. Supervision of the ordering level (regional level) also has to be ensured by the financing level: the instance who allocates the money always needs to verify if it is spent correctly and efficiently. The ordering level can be organised as shown in the figure below:

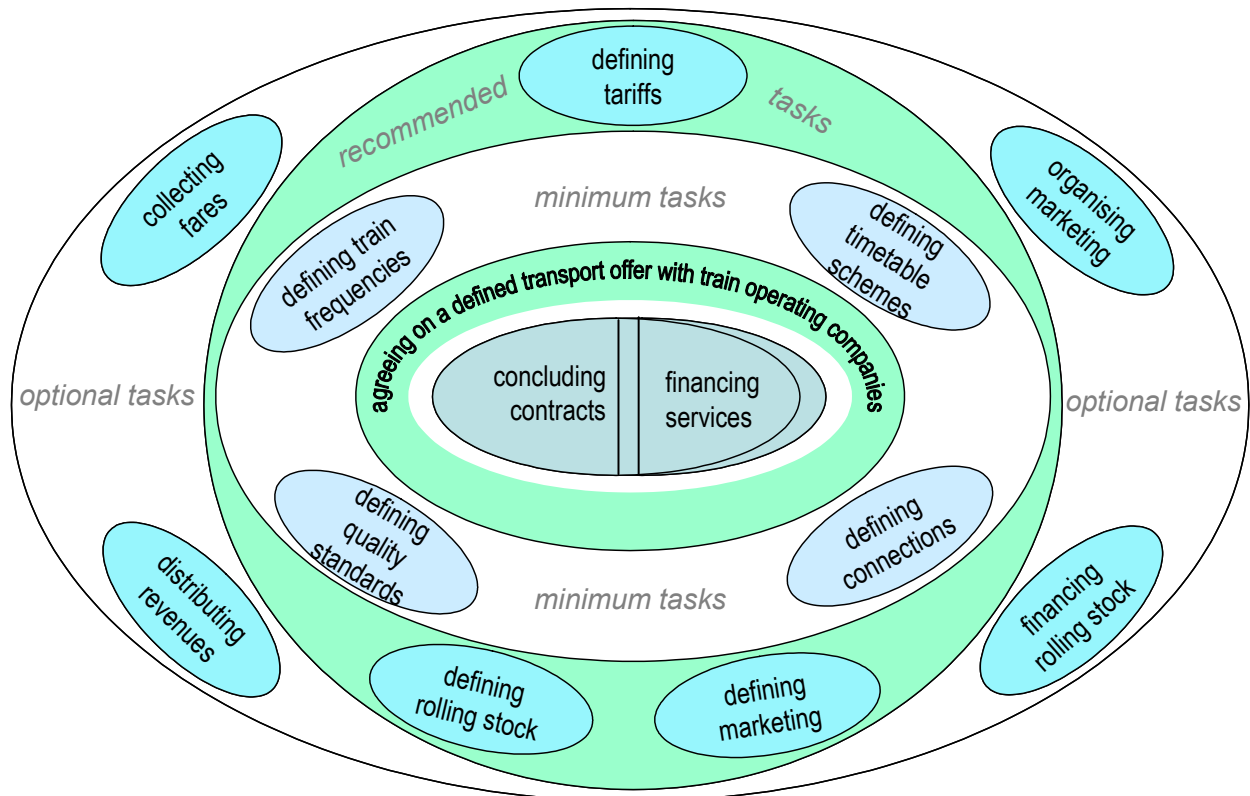
Options for design of the institutions on the 3 levels – Ordering level



The ACTUAL design of the ordering level depends on the existing governmental institutions in the country and the degree of centralisation. If regions have lean structures, it is not necessary to create new institutions (e.g. France). Existing regional authorities can assume the new tasks without risking to create too heavy bureaucratic structures. If regions already have complex structures, it is not efficient to assign the task of transport organisation to existing institutions (e.g. Germany). New and small institutions shall be founded instead, which should be largely independent of the transport ministry to allow for rapid realisation of decisions.

The ordering level needs an office with a number of fix employees and a director who is entitled to make the daily management decisions without asking each time the parliament. But the director of course is responsible towards the regional government and has to justify his activities in regular intervals, e.g. twice a

year. Strategic decisions of high relevance would be directly made by the regional parliament, based on suggestions elaborated by the office of the ordering level. It is possible to appoint rail user representatives, trade union representatives or local politicians as advisors of the ordering level. To support coherent decisions in line with a long-term development strategy, a regional transport development plan should be adopted. This also enables coordination with national and local public transport. For fulfilment of the global political goal of providing attractive regional rail services, the tasks of the ordering level have to be well defined. There are minimum and optional tasks:

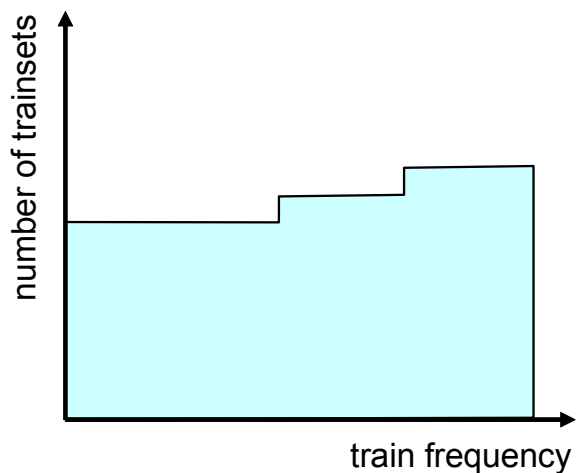
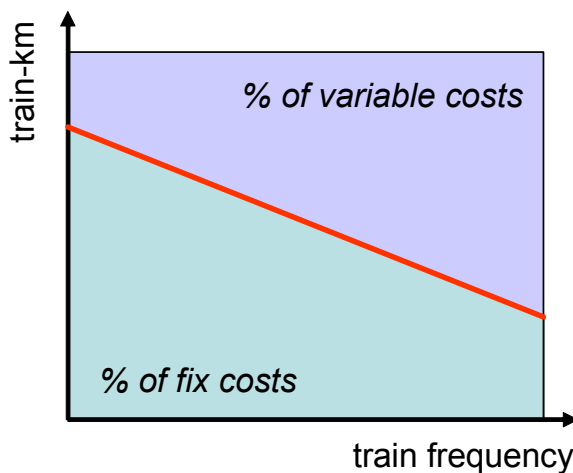
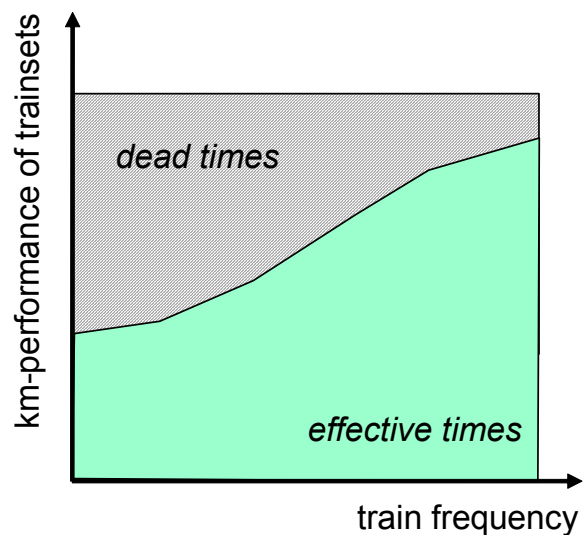
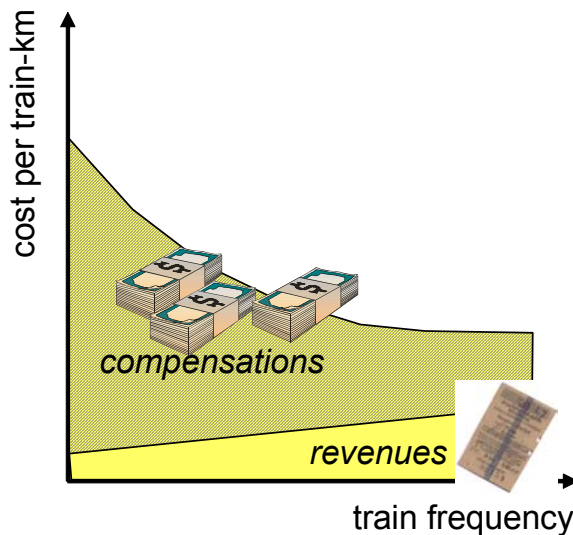


Options for design of the institutions on the 3 levels – Performing level

The train operating companies should create a dedicated department for regional trains, in order to avoid that public money is used for intercity or freight operations. Costs for train operation have to be carefully analysed. In particular, a proper distinction between fix costs and variable costs has to be aimed at. Together with more efficient service rosters, this would allow to obtain more train-km for the simple price of energy and infrastructure access fees. For each type of rolling stock, the railway company has to calculate a price per train-km, based on a given daily performance of the stock (km /day). For example, a loco-hauled train with double-deck stock would of course be 3 or 4 times more expensive than a rail car. The price would have to cover the difference between receipts of ticket selling and operational costs. On this basis, the ordering level would suggest service contracts. These would define the exact performances to be delivered by the train operating companies – which timetable, which connections to other trains and buses, which rolling stock – for each single railway line.

The following figures illustrate the relationship between costs of train operation and train frequency on different levels. Finally, the higher the train frequency is the costs per train-kilometre tend to be (*top on the left*). The reason basically is that turn-around times at terminus stations become shorter, which means that dead times decrease with growing train frequency (*see top on the right*). Of course the condition is that

schedules are reasonably designed. One consequence of the reduced dead times of rolling stock also is that variable costs become more important than fix costs, which is an advantage for financing regional train services. Fix costs are the capital costs of the rolling stock, including interests to be paid, and taking into account the weak condition of the PKP regional operations department, interests may be quite high. – A second consequence of the reduced dead times of the rolling stock is that the number of required train sets does not increase proportionally to the number of trains (train frequency): in fact, it is possible to operate more trains with the same number of trainsets in most of the cases.



Financing of the regional transport offer: General principles

It can be observed that certain basic rules have been adopted by all countries who have introduced the three-level-model introduced before.

The level of the fares is determined under consideration of the competitive situation with other modes of transport. Full costs cannot be covered from revenues of ticket sales, but only 30-45 % according to the country although a few railway lines may be profitable. The rest of the money is always coming from the state government who has a dedicated budget for this purpose. Certain taxes can be declared as sources of the funds, e.g. the petroleum tax. Operation and maintenance of the infrastructure (tracks, signals, level crossings) are financed with the revenues from infrastructure access fees paid by all trains. As to upgrading

and reconstruction of railway lines, they are usually co-financed by the state governments, and also by the regions if they have an own transport budget (e.g. by transfer of a part of the state budget). Passenger stations are financed in a similar way as the infrastructure. Each train which is calling is charged a certain fee depending on the size and importance of the station. However, small stations often need to be co-financed by local or regional bodies. Public-private partnership models can be adopted to raise funds for station refurbishing, but the condition is that attractive shops can be established in the station building. Rolling stock is either bought by the regions in which it is used and leased to the train operating companies commissioned with the train services; or it is financed by the companies themselves with resources of train services. Then a certain quota of new or refurbished rolling stock has to be fixed in the operation contract.

Financing of train services: the French example

In France, the transfer of responsibilities for organising and financing regional rail transport to the regions was established by the law on solidarity and urban renewal (SRU) of Dec. 13th, 2001, which became valid from Jan 1st, 2002. Details are described in an application decree.

The amounts of financial compensations granted by the state and requirements on consistency of rail services have been communicated to the regions by the end of 2001. Within the two following months, the regions could make comments on it. In the first round, the compensations from the state were composed of three purpose-specific budgets; one for operation (75 %), one for compensation of social tariffs (12 %) and one for renewal of rolling stock (13 %). Proportions may vary according to the requirements. The annual evolution of the amounts is calculated based on an index. Money is distributed to the regions during the first quarter of each year.

The regions are expected to negotiate operation contracts with the national railway company, SNCF. They have to run over 5 years as minimum. It is not yet possible to award contracts to competitors of SNCF for services on lines owned by the national infrastructure manager RFF. Operation contracts include the definition of aims in terms of number of travellers, receipts, performance and quality. Financial incentives like share of additional profits between region and SNCF or penalties in case of delays and perturbances have been applied in certain regions. So at least some instruments which are usually part of the institutional framework for organising public services under competition are available to the French regions. But not all of them are satisfied with SNCF and would prefer to find new operators by calls for tenders.

Financing of train services: the German example

The formal transfer of responsibilities for organising and financing regional rail transport to the regions (Länder) was prepared by the Regionalisation Act of Dec. 27th, 1993. By this law, the regions were charged to transpose its contents into regional law. The Regionalisation Act specifies a global amount of money the state annually distributes to the regions (ca. 6 Billiards € from 1997 on). This money is taken from the petroleum tax. It is also said how much money each region gets. The global amount of money evolves according to the value added tax receipts. However, a verification of the amount and of the evolution rate was prescribed for the year 2001. The money has to be spent "in particular for regional passenger trains". The regions have adopted their regionalisation laws between May 1995 and January 1996. Different structures have been developed to organise regional rail services. In most regions, a central regional transport authority has been established; in some regions, several of them were created (between 2 and 8). These regional transport authorities have the task to organise regional rail passenger services and to order trains at the railways.

Financing of train services: experiences

- ➔ It is important to limit the use of the compensations to rail passenger services by declaring them as purpose-specific. Otherwise, regions tend to use them for bus services, which they previously subsidised with own funds, or they spend the money in park & ride spaces or use it to compensate social tariffs imposed by the region.
- ➔ By making financing of regional train services transparent and by giving the region the status of customers of the railway companies (ordering level!), the subsidisation of rail transport officially ends: Instead of paying the losses of a deficient organisation which is not customer-oriented, the regions buy services with defined quality criteria.
- ➔ A solid institutional framework for financing regional train services motivates the train operating companies to do investments in rolling stock.
- ➔ In all countries having established a three-level-model for financing regional train services, it was possible to obtain a higher number of train-km for the same money previously spent for covering the railways' deficits.
- ➔ By this success, politicians were encouraged to spend more money in regional rail transport as they saw that the money was more efficiently used than before, and that expenses were justified by the passengers' demand.
- ➔ Competition, as introduced in most countries, is not a condition for successful regional rail services. More important are responsible politicians.

Financing of railway infrastructure: General principles

EU legislation, e.g. directive 2001-14, do not leave any doubt that infrastructure access fees should provide the main resource for financing operation of the infrastructure, including regular maintenance. However, if the railway infrastructure is in such a poor condition as in Poland, the access fees can never be sufficient to pay modernisation and upgrading. A national infrastructure improvement programme is needed. Otherwise, national railway companies tend to renounce on maintaining regional lines correctly, despite of their legal obligation to do so. Then the regions are asked for contributions to modernisation, to keep the lines operable. This finally costs much more money than the continuous maintenance of the railway lines.

Often the idea has been discussed to transfer regional railway lines to the responsibility of the regions. But this never has been experienced on a larger level up to now, as it finally does not have a direct impact on cost. However, in countries where non-state owned railways exist, we have seen that they are able to operate infrastructure at lower costs by adapting technical standards to the real needs, whereas national railway companies tend to apply main line standards and the corresponding type of equipment. It can also be observed that smaller railways are more efficient in project management and save money in large reconstruction projects.

Financing of railway infrastructure: the French example

France has created a state authority for financing and developing the railway infrastructure (RFF - *Réseau Ferrée de France*). Thus, strategic decisions related to the infrastructure are not made by the national railway company any more, but cannot be made by RFF alone either.

In France, the infrastructure access fees are far from covering the operation and maintenance costs – despite of a recent increase. Regional trains outside the Paris area only pay a symbolic access fee. Two thirds of the annual budget of the infrastructure manager RFF are spent in maintenance (1,7 Billiards of €) and one third is spent in modernisation (750 Mio. €).

Railway investments on the regional level are the object of framework agreements between the national and the regional governments. These so-called *contrats de plan* also include other types of infrastructure investment and run for periods of 7 years. Short-term investment decisions are almost impossible unless a new agreement is about to be concluded. If a project has been included in the framework agreement, it is financed by the state, sometimes with regional contributions (which also come from compensations paid by the state). However, it is not guaranteed that the planned budgets will always be available on the time scale planned by the framework agreement.

Financing of railway infrastructure: the German example

In Germany, financing and developing the national railway infrastructure is still a task of the national railway company, although this does not have the money to pay construction of new lines or upgrading of existing lines. Only the national railway company can suggest which projects to include in the Federal Transport Network Plan. Based on this plan, the railway projects become the object of a Federal Railway Development Act which is adopted by the parliament some time after completion of the plan. However, the budgets annually required for realisation of the defined projects are subject to government decisions. A coherent realisation of complex projects is not ensured, as the decisions refer to global budgets and not to individual projects. The Federal Transport Network Plan is focussed on main lines, agglomeration transport and new high speed lines. Due to the German federalism, regions may decide on similar plans for regional railway lines. But here, the funding is even less secure. Local projects, in particular concerning smaller stations, can be financed via the Local Authority Traffic Financing Act, which is not railway-specific. Non-federal railway lines (i.e. the so-called private railways) cannot be financed with state money. The railway reform forgot this issue.

Financing of railway infrastructure: Experiences

- ➔ It is a problem that new railway lines, paid with public money, get automatically in possession of German Rail, the national railway company which might be partially privatised according to the current political aims. As operator, German rail is automatically chosen without any call for tenders.
- ➔ If the national railway company drives the infrastructure development policies, those regions which foster competition in regional rail passenger services risk to be punished by not getting main lines and important stations modernised.
- ➔ Infrastructure development plans tend to become element of the government's PR instruments, which means that expenses are calculated based on very optimistic tax revenue estimations. In consequence, it is arbitrarily decided which projects are finally realised and which aren't.
- ➔ Responsibilities for infrastructure financing should be clearly distributed between the political actors: if either state, railway company, region or municipality can finance an investment (e.g. a station improvement), it is almost impossible to get to a decision and no progress is being made.
- ➔ Money dedicated to regional projects should not be used to finance regional links to high speed lines or stations at high speed lines, because the money would be missing then for regional railway lines.

Materiały z konferencji RBF

Koleje regionalne w Unii Europejskiej

Prezentujemy referat pt. „Finansowanie regionalnych przewozów pasażerskich koleją” („Financing regional rail services in Europe”) Petera Poschadela z niemieckiej firmy Railistics, który został wygłoszony podczas konferencji „Koleje regionalne w Unii Europejskiej”, zorganizowanej 31 marca br. przez Railway Business Forum, Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego oraz PKP Przewozy Regionalne.

Przedstawiciel firmy zajmującej się działalnością doradczą związaną z transportem szynowym zaprezentował tradycyjne i nowe rozwiązania, pozwalające zapewnić trwały rozwój regionalnych przewozów pasażerskich koleją. Referat podzielony został na pięć głównych części, dotyczących kolejno:

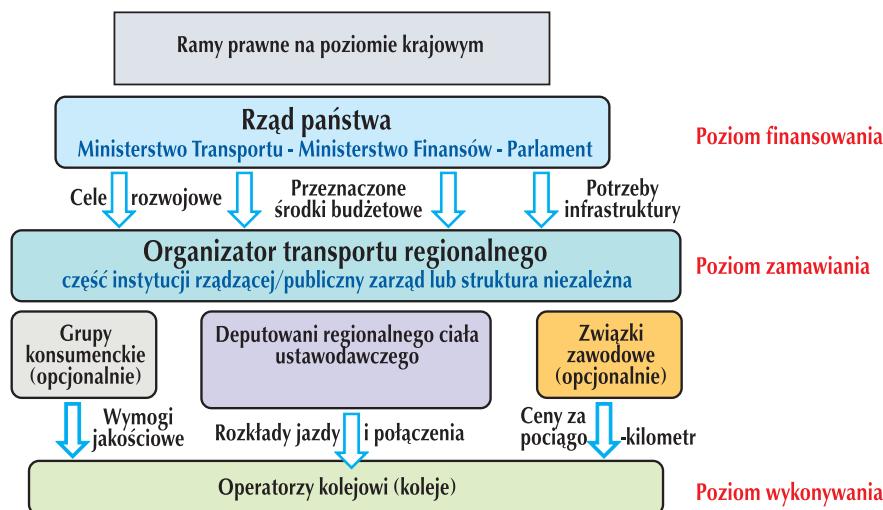
- ❑ tradycyjnego finansowania regionalnych pociągów pasażerskich,
- ❑ oddzielenia odpowiedzialności za finansowanie, zamawianie i prowadzenie regionalnych przewozów pasażerskich,
- ❑ trzech poziomów modelowych rozwiązań instytucjonalnych – finansowania, zamawiania i wykonywania przewozów,
- ❑ finansowania regionalnej oferty transportowej,
- ❑ finansowania infrastruktury kolejowej.

Główną tezą referatu „Finansowanie regionalnych przewozów pasażerskich koleją” jest to, że pieniądze mogą być wydawane bardziej efektywnie poprzez przesunięcie odpowiedzialności za regionalne przewozy pasażerskie na instytucje regionalne. Nie ma jednak rozwiązania, które pozwalałoby na całkowitą rezygnację z wykorzystania środków publicznych na finansowanie tej dziedziny transportu. Po latach zmagani fakt ten został zaakceptowany przez prawie wszystkie państwa należące do Unii Europejskiej.

W pierwszej części zaprezentowany został tradycyjny model finansowania, z nielicznymi wyjątkami, od dawna nieprzynoszących dochodów kolejowych przewozów regionalnych. Podstawową przyczyną, dla której wiele regionalnych pociągów przynosi straty jest duża konkurencja ze strony



transportu samochodowego. W tradycyjnym modelu finansowania deficyty narodowych kolei pokrywane były z budżetu państwa, które uznawało regionalne przewozy pasażerskie za formę działalności o istotnym znaczeniu społecznym. W ten sposób próbowano także ograniczyć zatory na drogach. Wykształcił się prosty mechanizm subsydiowania kolei, które w zamian za otrzymane fundusze nie musiały świadczyć usług o ściśle określonej jakości. Nie starano się opracować koncepcji, dzięki której przewozy regionalne mogłyby zostać zorganizowane bardziej efektywnie i przyciągnąć większą liczbę podróżnych. Jedynym sposobem na oszczędzanie pieniędzy było zamykanie linii kolejowych. W wielu krajach Europy koleje regionalne są nadal finansowane w sposób tradycyjny, pieniądze dzielone są jednak między przewoźników a władze regionów. Ale system ten ma



Schemat organizacyjny nowoczesnego finansowania przewozów regionalnych

wiele niedoskonałości – za publiczne pieniądze nie są świadczone konkretnie zdefiniowane usługi, rozkłady jazdy są ustalane nadal przez koleje, a władze nie mają wpływu na jakość usług przewozowych. Alternatywą dla takiej organizacji przewozów regionalnych jest wyraźne oddzielenie odpowiedzialności za ich finansowanie, zamawianie i prowadzenie.

Aby pieniądze były wydawane jak najlepiej, potrzebne są jednak wyraźnie określone struktury. Podstawowe założenie tego modelu organizacyjnego jest takie, iż przewoźnicy kolejowi potrzebują funduszy publicznych dla prowadzenia przewozów regionalnych, ale władze mają prawo konkretnie określać ofertę (rozkłady jazdy, połączenia, opłaty za bilety, typ taboru). Państwo zamiast ciągle dopłacać do nierentownej działalności kolei regionalnych, zamawia u nich usługi transportowe dla obywateli. Aby przewozy były zorganizowane w sposób możliwie optymalny, państwo nie powinno bezpośrednio decydować o tym, jak wydawać fundusze. W zamian przewozy powinny być zdefiniowane na poziomie regionalnym.

Na poziomie finansowania przewozów powinny zostać wykreowane instytucje odpowiedzialne za organizację transportu i zdefiniowany ich skład oraz zakres działalności. W modelu tym należy także ściśle określić ramy prawne między poziomami zamawiania i wykonywania usług transportowych, szczególnie w odniesieniu do zagwarantowania wolnej konkurencji. Konieczne jest również wyznaczenie określonych standardów jako punktów odniesienia dla regionów, dzięki temu możliwe jest zapewnienie spójności transportowej w skali całego kraju (podstawowe taryfy oparte na wspólnych zasadach, skomunikowania między pociągami).

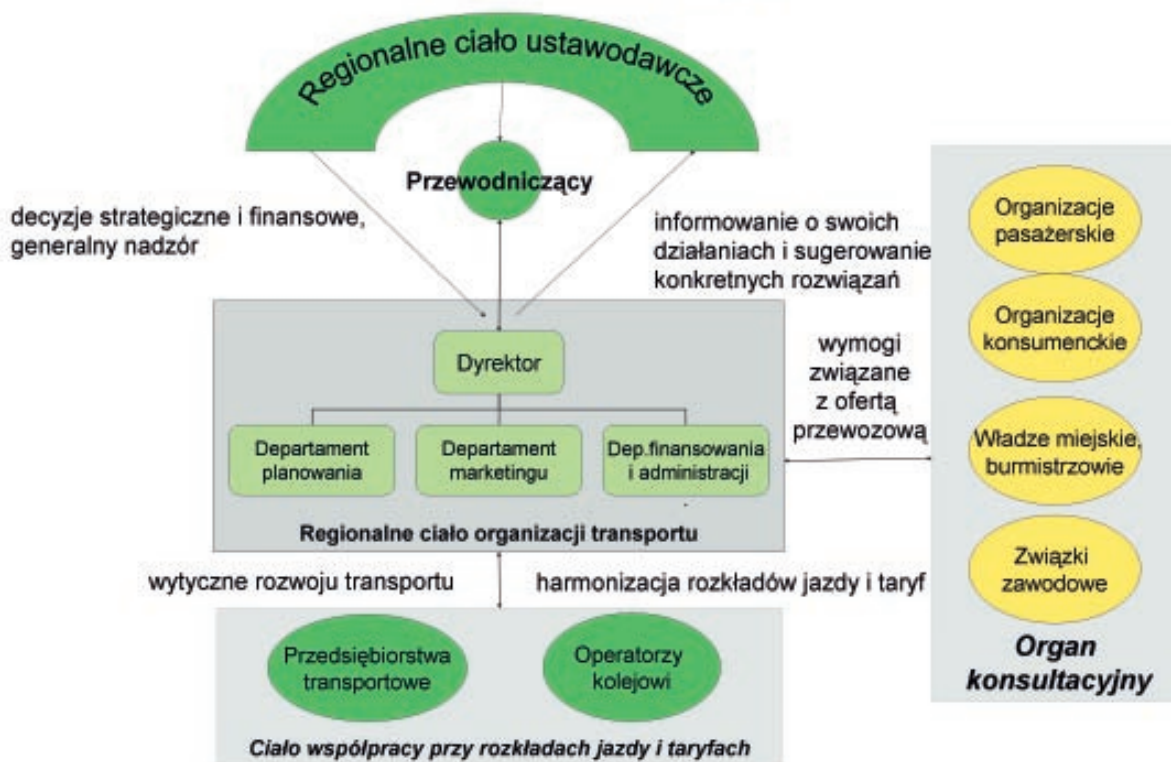
Budżet regionalnych kolei pasażerskich powinien składać się z dwu istotnych części: całkowitej rocznej sumy o stałej wysokości określonej w ustawie oraz zmiennych sum będących funkcją dostępnych środków. W oparciu o sugestie poszczególnych regionów należy ustalić, które linie wymagają modernizacji oraz jakie środki poprawy stanu infrastruktury należy zastosować i gdzie. Wykonywanie zadań na poziomie zamawia-

nia usług (regionu) musi być nadzorowane.

Projektowanie ram poziomu zamawiania usług zależy w znacznym stopniu od istniejących instytucji rządowych w kraju i stopnia centralizacji decyzji. W kraju, w którym tylko w niewielkim stopniu decyzje przekazywane są na poziom lokalny, może zaistnieć potrzeba kreowania nowych instytucji odpowiedzialnych za organizację transportu w regionie (np. Francja). W kraju, w którym istnieje złożona struktura samorządowa, nie ma potrzeby obarczania istniejących instytucji zadaniami transportowymi (np. Niemcy). Może zająć konieczność stworzenia nowych organów odpowiedzialnych za ten obszar.

Możliwe jest korzystanie z doradztwa reprezentantów użytkowników kolei, związków zawodowych, lokalnych polityków. By zapewnić koherentność podejmowanych decyzji z długoterminową strategią rozwojową, należy wypracować i przyjąć regionalny plan rozwoju transportu. Pozwala to na koordynację z ogólnokrajowym i lokalnym transportem publicznym.

Trzy poziomy modelowych rozwiązań instytucjonalnych Poziom zamawiania usług (1)



W celu zrealizowania zadania zapewnienia atrakcyjnych dla klienta regionalnych usług kolejowych przewozów pasażerskich, należy zdefiniować cele na poziomie zamawiania usług. Zadania możemy podzielić na minimalne (np. określania częstotliwości pociągów, połączeń, rozkładów jazdy i standardów jakości) oraz opcjonalne (np. finansowanie taboru, organizacja marketingu, pobieranie opłat za bilety).

Na poziomie wykonywania usług każdy z operatorów kolejowych powinien wyodrębnić w swojej strukturze departament odpowiedzialny za pociągi regionalne, co zapobiegnie sytuacjom wydawania publicznych pieniędzy na usługi typu intercity lub przewozy towarowe.

Koszta związane z wykonywaniem usług powinny być szczegółowo przeanalizowane. W szczególności należy celować we właściwe rozróżnienie pomiędzy kosztami stałymi i zmiennymi. W połączeniu z wydajniejszymi harmonogramami działań pozwoli to na uzyskanie wyższego współczynnika pociągokilometrów przy podobnych kosztach energii i tych samych cenach dostępu do infrastruktury kolejowej.

Dla każdego z rodzajów taboru kolejowego operator kolejowy musi wyliczyć cenę w przeliczeniu na pociągokilometr, w oparciu o daną dzienną wydajność wagonu (km/dzień). Na przykład ciągnięty przez lokomotywę skład wagonów piętrowych będzie trzy do czterech razy droższy od autobusu szynowego. Cena powinna pokryć różnicę pomiędzy przychodami ze sprzedaży biletów a kosztami operacyjnymi.

Na tej podstawie poziom zamawiania usług powinien sugerować kształt kontraktów. W kontraktach zawarta byłaby definicja dokładnej pracy i wydajności wymaganej od operatorów kolejowych – rozkłady jazdy, skomunikowania z innymi pociągami i autobusami, rodzaje taboru kolejowego – dla każdej linii kolejowej.

Jeśli liczba pasażerów zwiększy się, operator zarobi, a jego załoga znajdzie motywację do jeszcze bardziej wydajnej pracy.

Generalne założenia finansowania regionalnej oferty transportowej zawarte w referacie są następujące:

❑ *Usługi przewozowe:* Przychód ze sprzedaży biletów jest w stanie po-

kryć 30-45 proc. kosztów w zależności od kraju. Pozostała suma zawsze pochodzi z wydzielonej na ten cel części budżetu państwa. Część kosztów można pokryć przychodami z niektórych podatków, np. podatku paliwowego.

❑ *Infrastruktura (tory, sygnalizacja, przejazdy kolejowe):* Zarządzanie infrastrukturą i utrzymanie sieci finansowane są z przychodów pochodzących z opłat za dostęp do infrastruktury; modernizacja i rekonstrukcja sieci - współfinansowane z budżetu państwa i pieniędzy regionów, jeśli te posiadają wydzielony budżet na potrzeby sieci transportowej (np. poprzez transfer części środków z budżetu państwa).

❑ *Stacje i przystanki:* Finansowane są podobnie jak infrastruktura. Małe stacje współfinansowane z budżetów lokalnych lub regionalnych; stosowanie modelu partnerstwa publiczno-prywatnego w przypadkach, gdy na terenie stacji można umieścić podmioty komercyjne, takie jak sklepy itp.

❑ *Tabor:* Kupowany przez region, który leasinguje go przewoźnikowi kolejowemu posiadającemu licencję lub finansowany przez samych przewoźników ze środków pochodzących z wykonywania działalności przewozowej. Pewna liczba nowego lub odnowionego taboru musi być zapewniona w umowie przewozowej.

Następnie autor koncentruje się na konkretnych przykładach finansowania infrastruktury kolejowej i przewozów we Francji oraz Niemczech. W przypadku pierwszego kraju ilość środków finansowych przyznanych przez państwo na prowadzenie kolejowych przewozów regionalnych w formie refundacji oraz wymagania odnośnie spójności zasad dotyczących zapewniania usług przewozów kolejowych zostały zakomunikowane regionom pod koniec 2002 roku. W ciągu dwóch kolejnych miesięcy regiony mogły składać swoje uwagi dotyczące tych uregulowań.

Refundacja ze środków publicznych pochodzi z trzech przeznaczonych na te cele źródeł budżetowych: na działalność operacyjną (75 proc.), na refundacje utraconych wpływów w wyniku ustawowych ulg przejazdowych (12 proc.), na odnawianie i mo-

dernizację taboru kolejowego (13 %). Te proporcje mogą ulec zmianie. Roczne zmiany tych sum wyliczane są na podstawie jednolitej wykładni. Pieniądze przekazywane są regionom w pierwszym kwartale każdego roku. Regiony musiały negocjować kontrakty na przewozy pasażerskie z narodowym przewoźnikiem - SNCF. Do lata 2002 roku wszystkich 20 regionów zakończyło negocjacje. Podpisywane kontrakty muszą być minimum pięcioletnie. Kontrakty zawierają precyzyjnie zdefiniowane cele transportowe, w szczególności liczbę pasażerów, wpływy, osiągi i jakość usług. Niektóre regiony zawarły w tych kontraktach konkretne czynniki motywacji finansowej, takie jak podział dodatkowych zysków między region i SNCF, czy kary za ewentualne opóźnienia.

W Niemczech transfer odpowiedzialności w zakresie organizowania i finansowania regionalnego kolejowego transportu pasażerskiego do regionów (landów) odbywa się na zasadach ustawy o regionalizacji z 27 grudnia 1993 roku. Uregulowania zawarte w ustawie automatycznie znajdują odzwierciedlenie w prawie regionalnym. Ustawa określa całkowitą sumę pieniędzy, jaką państwo przekazuje rocznie regionom (w sumie około 6 miliardów euro od 1997 roku). Pieniądze pochodzą z wpływów z podatku paliwowego. Przekazywana ilość pieniędzy jest precyzyjnie określona w stosunku do każdego regionu. Całkowita suma przekazywanych pieniędzy zmienia się w zależności od podatku VAT, jednak weryfikacja tej sumy oraz współczynnika zmian została zalecona na rok 2001. Pieniądze należy wydać „w szczególności na regionalny kolejowy transport pasażerski”. Struktury odpowiedzialne za organizację regionalnego transportu kolejowego przyjmowały bardzo różne kształty, w większości regionów ustanowiono centralne ciało odpowiedzialne za organizację transportu. W niektórych regionach powstało nawet kilka takich ciał (od dwóch do ośmiu). Organy te mają za zadanie organizowanie regionalnych przewozów pasażerskich kolejają, są także odpowiedzialne za zamawianie pociągów od kolei.

Jeśli chodzi o generalne założenia finansowania infrastruktury kolejowej, to legislacja Unii Europejskiej, np. dyrektywa 2001-14, nie pozostawia

