

**Daniel Brown**  
Director of Strategy and Policy



15 February 2019

Jean-Alexis Souvras  
Director of Public Affairs  
Eurotunnel  
UK Terminal  
Ashford Road  
Kent  
CT18 8XX

Dear Jean-Alexis

**Eurotunnel Network Statement 2020**

Further to your consultation of 7 December 2018 on Eurotunnel's Network Statement for the 2020 working timetable, I am pleased to provide the Opinion of the Office of Rail and Road (ORR).

Our comments have been developed in line with the principles set out in the co-operation agreement between ORR and ARAFER and with regard to the requirements of the Recast Directive (2012/34 EU), as implemented in Great Britain by the Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016. The comments of ORR (along with those of ARAFER) are attached as an annex to this letter.

This letter and its annex will be published on our website, and has also been copied to Anne Yvrande-Billon, Vice-President de l'ARAFER.

Yours sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Daniel Brown', with a horizontal line underneath the name.

Daniel Brown

ANNEXE A L'AVIS N° 2019-007 DU 14 FEVRIER 2019

SOMMAIRE / TABLE OF CONTENTS

SYNTHESE / EXECUTIVE SUMMARY ..... 2

1. INTRODUCTION ET CONTEXTE / INTRODUCTION AND CONTEXT ..... 5

    1.1 Contexte de l'avis / Background to the opinion ..... 5

    1.2 Portée de l'avis / Scope of the opinion ..... 6

    1.3 Contexte économique du Lien Fixe Transmanche / Economic background to the CFL..... 9

    1.4 Les nouveautés du document de référence du réseau 2020 / New information in the 2020 Network Statement ..... 11

2. ANALYSE / ANALYSIS ..... 12

    2.1 Points issus des précédents avis sur le document de référence du réseau / Comments made in previous opinions on the Network Statement..... 13

    2.2 Conditions d'accès et conditions contractuelles proposées aux nouveaux entrants / Access conditions and contractual conditions proposed to new entrants..... 17

    2.3 Les redevances applicables, en particulier pour les nouveaux entrants, et l'indexation des redevances / Charges applicable, in particular for new entrants, and the indexation of charges..... 20

    2.4 Le dispositif ETICA-PAX / The ETICA-PAX initiative ..... 25

ANNEXE 1 ..... 29

ANNEX 1 ..... 31

## SYNTHESE / EXECUTIVE SUMMARY

Eurotunnel a apporté quelques modifications dans le document de référence du réseau 2020 suite à l'avis conjoint de l'Arafer et de l'ORR sur le document de référence 2019 d'Eurotunnel. Pour autant, l'Arafer et l'ORR considèrent qu'Eurotunnel n'a répondu que partiellement aux demandes formulées par les régulateurs dans leur avis conjoint sur le document de référence 2019 et, à ce titre, certaines des remarques formulées dans cet avis demeurent applicables au présent avis. L'Arafer et l'ORR ont établi fin 2017 un programme de travail avec Eurotunnel de manière à ce que ce dernier mette en œuvre les évolutions demandées sur une période de trois ans (2018-2020). Dans ce contexte, l'Arafer et l'ORR notent le travail déjà effectué par Eurotunnel et formulent les principales remarques suivantes sur le document de référence 2020.

Eurotunnel a publié un projet de document de référence du réseau, en vue de le soumettre à la consultation des parties prenantes, le 7 décembre 2018. Eurotunnel a publié la version finale du document de référence du réseau 2020 le 15 décembre 2018. L'Arafer et l'ORR accueillent favorablement cette amélioration du calendrier de publication, en comparaison de l'année dernière. A la lumière des observations formulées par les parties prenantes et des exigences prévues par les dispositions législatives françaises concernant la durée de la période de consultation relative au projet de document de référence, Eurotunnel devra publier plus tôt cette année son projet de document de référence afin de donner davantage de temps aux parties prenantes pour transmettre leurs commentaires sur le projet de document de référence avant qu'Eurotunnel ne publie sa version finale en décembre.

L'Arafer et l'ORR estiment qu'un certain nombre de conditions de l'accès au réseau devraient être présentées plus clairement dans le document de référence 2020 afin d'accroître le niveau de transparence offert aux

Eurotunnel has made some changes to its 2020 Network Statement following Arafer and ORR's joint opinion on the 2019 Network Statement. However, Arafer and ORR consider that Eurotunnel only partially fulfils the requests made by the regulatory bodies in their joint opinion relating to the 2019 Network Statement, which is why some of the comments made in that previous opinion continue to apply to this joint opinion on the 2020 Network Statement. Arafer and ORR agreed a work programme with Eurotunnel at the end of 2017 for it to address these comments over a three-year period (2018-2020). In that context, Arafer and ORR note the work already completed by Eurotunnel in this respect and make the following main points on the 2020 Network Statement.

Eurotunnel published the draft Network Statement for consultation on 7 December 2018. Eurotunnel published its 2020 final Network Statement on 15 December 2018. Arafer and ORR welcome this improvement in the timing of publication, as compared to last year. In light of stakeholder feedback and French legislative requirements regarding the consultation period on a draft Network Statement, Eurotunnel shall publish its draft Network Statement earlier this year. This will allow industry stakeholders enough time to provide comments on the draft Network Statement before Eurotunnel publishes its final version in December.

Arafer and ORR consider that a number of network access conditions need to be presented more clearly in the 2020 Network Statement in order to increase the level of transparency offered to new entrants. These concerns were set out in last year's opinion and they are as follows:

nouveaux entrants. Ces préoccupations, formulées dans l'avis de l'année dernière, sont les suivantes :

- Eurotunnel devrait apporter plus d'informations dans le document de référence 2020 sur les conditions contractuelles qui seront proposées aux nouveaux entrants et leurs implications pour les utilisateurs actuels de l'infrastructure. Afin d'améliorer la transparence, en particulier pour les nouveaux entrants, l'Arafer et l'ORR suggèrent à Eurotunnel de publier un modèle de contrat d'accès sur son site internet et d'inclure un lien vers ce modèle dans son document de référence du réseau ;
- Le document de référence 2020 devrait être complété d'informations supplémentaires relatives à l'allocation des capacités du Lien Fixe Transmanche aux fins d'améliorer la transparence pour les utilisateurs existants et les nouveaux entrants potentiels, lesquels ont besoin de connaître la disponibilité des capacités du Lien Fixe Transmanche ;
- Le document de référence 2020 ne précise pas la façon dont les demandes conflictuelles de capacités seraient gérées. L'Arafer et l'ORR réitèrent ainsi, pour le prochain document de référence d'Eurotunnel, notre demande de clarifier le fait que le processus d'allocation des capacités est équitable et non discriminatoire.
- Eurotunnel should provide more information in the 2020 Network Statement about the contractual conditions to be offered to new entrants and their implications for current infrastructure users. In order to increase transparency, in particular for new entrants, we suggest that Eurotunnel publish a template access contract on its website and include a hyperlink to this document in its Network Statement;
- The 2020 Network Statement should contain additional information concerning capacity allocation for the Channel Fixed Link (CFL) in order to improve transparency for existing users and potential new entrants, who need to know what capacity is available in the CFL; and
- The 2020 Network Statement does not set out clearly how competing requests for capacity would be handled by Eurotunnel. We repeat our request for Eurotunnel's next Network Statement to make clear that the process for allocating capacity is fair and not discriminatory.

Depuis la publication de leur avis sur le document de référence du réseau 2019, l'Arafer et l'ORR ont collaboré utilement avec Eurotunnel afin de mieux comprendre le lien entre le document de référence et le RUC (Convention d'Utilisation) en ce qui concerne les redevances et la manière dont les ajustements liés à l'indexation sont calculés. L'Arafer et l'ORR ont désormais une meilleure compréhension de la méthode appliquée par Eurotunnel afin de fixer et d'indexer les redevances, ainsi que du rapport entre les redevances prévues dans le document de référence et le RUC. Un certain nombre de questions restent en suspens, et l'Arafer et l'ORR ont l'intention de collaborer plus avant avec Eurotunnel afin de les traiter cette année.

Since publication of their opinion on the 2019 Network Statement, Arafer and ORR have had good engagement with Eurotunnel on the relationship between the Network Statement and the RUC (Railway Usage Contract) with respect to charges and how indexation adjustments are calculated. Arafer and ORR now have an improved understanding of Eurotunnel's charging methodology, indexation and how the charges in the Network Statement relate to the RUC. Some issues remain outstanding, and we intend to engage further with Eurotunnel on these this year.

Toutefois, Eurotunnel n'a pas encore modifié le document de référence du réseau de manière à fournir aux nouveaux entrants les éléments de clarification apportés à l'Arafer et à l'ORR. Par exemple, l'Arafer et l'ORR considèrent qu'Eurotunnel ne fournit toujours pas le niveau d'informations permettant aux nouveaux entrants de comprendre de quelle manière les redevances prévues dans le RUC sont traduites dans le document de référence du réseau, et la manière dont ces redevances fonctionnent.

L'Arafer et l'ORR relèvent que la description du système d'amélioration de la performance de la section 7 du document de référence du réseau satisfait aux exigences de l'article 35 et du paragraphe 2 de l'annexe VI de la directive 2012/34/UE. Ils estiment pour autant qu'il demeure des aspects sur lesquels la description et le périmètre du dispositif pourraient être améliorés.

Eurotunnel a introduit pour l'horaire de service 2020 un système d'aide financière à la création de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs utilisant le Lien Fixe Transmanche, nommé ETICA-PAX, qui a maintenant été officiellement publié. L'Arafer et l'ORR accueillent favorablement cette évolution; cependant, ils considèrent que des améliorations pourraient être apportées en vue d'augmenter le recours des entreprises ferroviaires à ce dispositif.

However, Eurotunnel has not yet updated its Network Statement to provide prospective operators the clarity that it has provided Arafer and ORR with. For example, Arafer and ORR consider that Eurotunnel is still not providing enough information to allow prospective operators to understand how the RUC charges are converted to charges in the Network Statement, and how the charges in the Network Statement operate.

Arafer and ORR note that the description of the CFL performance scheme in Section 7 of the Network Statement satisfies the outline requirements of Article 35 and Point 2 of Annex VI of the Directive 2012/34/EU. However, Arafer and ORR think that there remain ways in which the description and scope of the performance regime could be improved.

Eurotunnel has introduced for the 2020 working timetable a financial discount aimed at encouraging the creation of new passenger rail services using the CFL, so-called ETICA-PAX, and this has now been officially published. Arafer and ORR welcome the principle of introducing this scheme; however, we think that there are improvements that could make it more likely that railway operators will participate in it.

## 1. INTRODUCTION ET CONTEXTE / INTRODUCTION AND CONTEXT

### 1.1 Contexte de l'avis / Background to the opinion

1. Aux termes d'un contrat de concession (ci-après « la Concession ») signé le 14 mars 1986 entre les gouvernements de la République française et du Royaume-Uni et les sociétés privées France Manche SA et The Channel Tunnel Group Limited (ci-après « les Concessionnaires »), les Concessionnaires ont le droit et l'obligation d'assurer la conception, le financement, la construction et l'exploitation du Lien Fixe Transmanche (ci-après « LFT ») pour une durée totale de 99 ans. Les Concessionnaires opèrent conjointement sous le nom d'Eurotunnel et remplissent le rôle de gestionnaire d'infrastructure du LFT au sens du paragraphe 2 de l'article 3 de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) (ci-après « la directive »). Ci-après, les références à Eurotunnel dans cet avis sont entendues comme visant les Concessionnaires.

2. Eurotunnel a publié le 15 décembre 2018 le « Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe – Horaire de service 2020 » (ci-après « DRE 2020 »).

3. Dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la régulation économique ferroviaire du LFT, l'Arafer et l'ORR prennent en compte la nécessité de se coordonner et d'adopter des actes dont les effets juridiques et pratiques sont concordants sur l'ensemble du LFT. A cette fin, et afin d'assurer la sécurité juridique de la régulation du LFT par l'adoption de décisions ou d'avis concordants, ils coopèrent étroitement et coordonnent leurs processus de décision, y compris par la mise en place de procédures communes de travail efficaces.

1. Under the terms of the Concession Agreement (referred to as the "Concession" below) signed on 14 March 1986 between the governments of France and the United Kingdom and private companies France Manche SA and The Channel Tunnel Group Limited (referred to as the "Concessionaires" below), the Concessionaires have the right and obligation to carry out the development, financing, construction and operation of the CFL for a total period of 99 years. The Concessionaires operate jointly under the name of Eurotunnel and fulfil the role of infrastructure manager for the CFL as defined in paragraph 2 of Article 3 of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast) (referred to below as "the Directive"). References to Eurotunnel in the following opinion shall be understood as relating to the Concessionaires.

2. On 15 December 2019, Eurotunnel published the "Annual Network Statement for Use of the Fixed Link - 2020 service timetable" (referred to below as the "2020 Network Statement").

3. In carrying out their functions in relation to economic rail regulation for the CFL, Arafer and ORR allow for the need to coordinate with each other and adopt documents with consistent legal effects and practices across the entire CFL. To this end, and with a view to ensuring the legality of regulation of the CFL by adopting consistent decisions or opinions, they cooperate closely and coordinate their decision-making processes including implementing effective joint working procedures.

4. Afin de traiter plus avant les points soulevés dans cet avis ainsi que dans les avis précédents, l'ORR et l'Arafer ont arrêté un programme de travail avec Eurotunnel.

5. Cet avis tient compte des informations transmises par Eurotunnel en réponse aux mesures d'instruction envoyées par l'Arafer et l'ORR sur le DRE 2020.

6. L'Arafer et l'ORR notent que le DRE 2020 fait référence à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Les accords relatifs à cette sortie sont actuellement en cours de négociation entre le Gouvernement britannique et la Commission européenne. Ils partagent l'importance attachée par Eurotunnel au maintien d'accords permettant d'assurer la continuité et la fluidité des services ferroviaires dans le Lien Fixe. En ce qui les concerne, l'ORR et l'Arafer poursuivront la régulation du Lien Fixe sur la base du système et des procédures actuels.

4. In order to further discuss matters raised in this and previous Opinions, ORR and Arafer have agreed a work plan with Eurotunnel.

5. This opinion takes account of the information submitted by Eurotunnel in reply to the preliminary inquiries sent by Arafer and ORR about the 2020 Network Statement.

6. We note that Eurotunnel's Network Statement refers to the United Kingdom's exit from the European Union. The arrangements underpinning this are currently the subject of negotiations between the UK Government and the European Commission. ORR and Arafer note the importance attached by Eurotunnel to the maintenance of arrangements which will enable the continued smooth functioning and operation of rail services through the fixed link. For their part, ORR and Arafer will continue with the current system and processes for the economic regulation of the fixed link.

## 1.2 Portée de l'avis / Scope of the opinion

7. L'article 27 de la directive dispose que :

*« 1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, un document de référence du réseau (...)*

*2. Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou*

7. Article 27 of the Directive stipulates that:

*“1. The infrastructure manager shall, after consultation with the interested parties, develop and publish a Network Statement (...)*

*2. The Network Statement shall set out the nature of the infrastructure which is available to railway undertakings, and contain information setting out the conditions for access to the relevant railway infrastructure. The Network Statement shall also contain information setting out the conditions for access to service facilities connected to the network of the infrastructure manager and for supply of services in these facilities or indicate a website where such information is made available*

*indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l'annexe IV. »*

*free of charge in electronic format. The content of the Network Statement is laid down in Annex IV.”*

8. A cet égard, le paragraphe 2 de l'article 56 de la directive dispose que l'organisme de contrôle « [v]érifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats ».

8. In this respect, paragraph 2 of Article 56 of the Directive stipulates that the regulatory body “shall, in particular, check whether the Network Statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants”.

9. En outre, le paragraphe 6 de l'article 56 de la directive précise que l'organisme de contrôle « [v]eille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre IV, section 2, et non discriminatoires ».

9. In addition, paragraph 6 of Article 56 of the Directive states that the regulatory body “shall ensure that charges set by the infrastructure manager comply with Section 2 of Chapter IV and are non-discriminatory”.

10. Par ailleurs, le considérant 34 de la directive précise qu'« [a]fin d'assurer la transparence et un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services dans les installations de service pour toutes les entreprises ferroviaires, toutes les informations requises pour exercer les droits d'accès devraient être publiées dans un document de référence du réseau ».

10. Furthermore, recital 34 of the Directive states that “to ensure transparency and non-discriminatory access to rail infrastructure, and to services in service facilities, for all railway undertakings, all the information required to use access rights should be published in a Network Statement”.

11. Ces dispositions sont reprises en substance à la fois dans l'annexe tarifaire du règlement binational transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale (ci-après « la CIG ») aux organismes de contrôle nationaux, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour le LFT, qui prévoit dans son article 3 que : « [d]ans l'exercice de ses fonctions, le gestionnaire de l'infrastructure doit constamment s'assurer de la transparence et du caractère équitable et non discriminatoire des redevances » ainsi qu'en droit français, notamment aux articles L. 2122-4-3, L. 2122-5, L. 2122-9, L. 2131-4 du code des transports, et en droit britannique aux articles 34(2)(b) et 31(2) du Railways (Access, Management

11. These provisions are reiterated in both the Charges Annex to the Binational Regulation transferring jurisdiction for economic rail regulation from the Intergovernmental Commission (referred to below as the “IGC”) to the national regulatory bodies, setting out the principles for cooperation between the latter and setting up a charging framework for the CFL, which stipulates in Article 3 that: “in exercising its duties, the infrastructure manager shall constantly ensure the transparency and fair and non-discriminatory nature of charges” as under French law, specifically in Articles L. 2122-4-3, L. 2122-5, L. 2122-9, L. 2131-4 of the Transport Code, and under British law, as in Articles 34(2)(b) and 31(2) of the Railways (Access,

and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016 (ci-après « GB Railways Regulations »).

12. Ainsi, l'Arafer et l'ORR ont vérifié que le document de référence du réseau expose de façon claire et transparente l'ensemble des informations requises pour que tout candidat puisse accéder à l'infrastructure. Ceci afin d'éviter, en particulier, de permettre au gestionnaire d'infrastructure de discriminer les candidats entre eux. Ils se sont également attachés à vérifier que les redevances établies par le gestionnaire de l'infrastructure sont transparentes, équitables et non discriminatoires.

13. Comme l'Arafer et l'ORR l'ont précisé dans leurs précédents avis<sup>1</sup>, les deux régulateurs appliquent des modalités d'examen des documents de référence du réseau différentes.

14. En France, aux termes du II de l'article L. 2133-6 du code des transports, l'Arafer « *émet un avis motivé sur le document de référence du réseau dans un délai de deux mois suivant sa publication. Les modifications qui, au vu de cet avis, sont nécessaires pour rendre les dispositions conformes à la réglementation sont apportées sans nouvelle consultation des parties intéressées* ».

15. En Grande-Bretagne, l'ORR est habilité en tant que partie prenante à répondre à la consultation sur le document de référence d'Eurotunnel au titre de l'article 13(1) du GB Railways Regulations.

Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016 (referred to below as the "GB Railways Regulations").

12. Arafer and ORR are thus keen to ensure that the Network Statement sets out clearly and transparently all the necessary information to allow all applicants to access the infrastructure. So as to avoid in particular, the infrastructure manager being able to discriminate against applicants. Arafer and ORR are also keen to ensure that the charges set by the infrastructure manager are transparent, fair and non-discriminatory.

13. As Arafer and ORR explained in their previous opinions<sup>2</sup>, they use different methods to examine the Network Statements.

14. In France, in line with Point II of Article L. 2133-6 of the Transport Code, Arafer is required to "*provide a reasoned opinion on the Network Statement within two months of publication. Any amendments required according to this opinion in order to ensure that the provisions comply with the regulations are made without any further consultation with the interested parties*".

15. In the UK, ORR is the party authorised to respond to consultation on the Eurotunnel Network Statement in accordance with Article 13(1) of the GB Railways Regulations.

---

<sup>1</sup> Avis de l'Arafer n° 2018-034 du 14 mai 2018 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation de la Liaison Fixe pour l'horaire de service 2019 ; avis de l'Arafer n° 2017-017 du 22 février 2017 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation de la Liaison Fixe pour l'horaire de service 2018 ; réponse de l'ORR du 14 mai 2018 à la consultation d'Eurotunnel sur le document de référence 2019 ; réponse de l'ORR du 14 février 2017 à la consultation d'Eurotunnel sur le document de référence 2018.

<sup>2</sup> Arafer's opinion no. 2018-034 of 14 May 2018 on the annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2019 service timetable; Arafer's opinion no. 2017-017 of 22 February 2017 on the annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2018 service timetable; ORR's reply to the 2019 Network Statement consultation questionnaire dated 14 May 2018; and ORR's reply to the 2018 Network Statement consultation questionnaire dated 22 February 2017.

### 1.3 Contexte économique du Lien Fixe Transmanche / Economic background to the CFL

16. L'article 2.2 du contrat de concession définit le matériel roulant des navettes ferroviaires comme une composante du LFT. L'annexe A.1.22 du contrat de concession précise également que le LFT permettra le passage des trains des « autres compagnies de chemin de fer » et décrit le contenu des contrats qui devraient être conclus avec ces utilisateurs.

17. En 1987, une convention d'utilisation (ci-après « RUC ») a été conclue entre les concessionnaires et la Société Nationale de Chemins de Fer Français (« SNCF ») et British Railway Board (« BRB ») (les « Réseaux ») pour une période égale à la durée de la concession (article 24.9 du RUC). Conformément aux stipulations du contrat de concession, le RUC rappelle « [I]es principes et conditions selon lesquels les Concessionnaires permettront aux Trains des Réseaux de circuler dans le Lien Fixe (...) et les conditions selon lesquelles les Réseaux assureront la réalisation de certaines infrastructures ferroviaires » (considérant B du RUC). Le RUC fait référence à la fois aux activités de fret et de transport de voyageurs des « Réseaux ». L'article 6.2 du RUC stipule notamment que « les Réseaux auront droit à tout moment pendant la durée de la présente Convention à cinquante pour cent (50 %) de la capacité du Lien Fixe, pour chaque Heure et dans chaque sens (...) ».

18. Ainsi, deux types d'activités utilisent le LFT : les activités de transport par navettes, exploitées exclusivement par les concessionnaires, et les activités de transport ferroviaire par trains de voyageurs et de fret. Comme mentionné plus haut, le RUC prévoit que 50 % de la capacité horaire dans chaque sens est réservée aux « Réseaux », initialement BRB et SNCF en vertu du RUC, et désormais Eurostar pour les trains de voyageurs, et DB Cargo et SNCF pour les activités ferroviaires de fret en vertu des contrats adossés au RUC. Les 50 % restants des capacités restent à la disposition des concessionnaires.

16. Clause 2.2 of the Concession Agreement defines the railway shuttle rolling stock as part of the CFL. Annex A.1.22 of the Concession Agreement also states that the CFL will enable the passage of trains from “other railway companies” and describes the contents of the contracts that should be concluded with these users.

17. In 1987, a Railway Usage Contract (“RUC”) was concluded between the Concessionaires and Société Nationale des Chemins de Fer Français - SNCF and British Railway Board- BRB (the “Railways”) for a period equal to the duration of the Concession (clause 24.9 of the RUC). In accordance with the provisions of the Concession Agreement, the RUC replaces the heads of terms which set out “the principles and conditions upon which the Concessionaires would permit Trains of the Railways to pass through the Fixed Link (...) and the conditions upon which the Railways would provide certain railway infrastructure” (Recital B of the RUC). The RUC refers to both freight and passenger activities of the Railways. Clause 6.2 of the RUC notably states that “the Railways shall at all times during the term of this Agreement be entitled to fifty per cent (50%) of the capacity, per Hour and in each direction, of the Fixed Link (...)”.

18. Thus, two types of activity use the CFL: shuttle activities, operated exclusively by the concessionaires, and rail transport by passenger and freight train. As mentioned above, the RUC reserves 50% of hourly capacity in each direction to the ‘Networks’ - initially BRB and SNCF by virtue of the RUC, and nowadays Eurostar for the passenger trains and DB Cargo and SNCF for the rail freight activities, by virtue of the contracts built on to the RUC. The remaining 50% of the capacity remains at the concessionaires’ disposal.

19. Les données relatives aux activités et aux entreprises ferroviaires utilisant le LFT en 2018 sont présentées dans l'annexe 1 du présent avis. Les deux constats formulés par l'Arafer et l'ORR dans leur avis sur le document de référence 2019 demeurent :

- En période récente, les marchés du transport ferroviaire de voyageurs ou de marchandises n'ont fait l'objet d'aucune entrée d'une nouvelle entreprise ferroviaire. DB Cargo UK, GB Railfreight ainsi que des candidats<sup>3</sup> dont la traction a été assurée par l'une de ces deux entreprises ferroviaires restent les seuls utilisateurs du LFT pour le transport de marchandises. S'agissant du transport de voyageurs, Eurostar demeure la seule entreprise ferroviaire à proposer des services ;
- Depuis l'année 2011, les activités de navettes et les activités ferroviaires connaissent des évolutions annuelles contrastées. Ainsi, si l'activité de navettes connaît une relative stabilité en période récente, l'activité ferroviaire de transport de marchandises ou de voyageurs connaît de fortes évolutions annuelles. Entre 2016 et 2018, le nombre de voitures et de camions transportés par les navettes est resté quasiment stable alors que, de 2016 à 2017, le nombre de trains de fret a augmenté de 12% (après une baisse de près de 26% entre 2015 et 2016) puis a connu une période de stagnation de 2017 à 2018. Le nombre de trains de passagers a diminué d'environ 8% entre 2016 et 2017 avant de connaître une légère croissance entre 2017 et 2018. Cela indique que l'activité d'Eurotunnel semble connaître une relative stabilité depuis 2017, contrairement aux années précédentes.

19. Annex 1 of this opinion contains data relating to the activities and operators using the CFL in 2018. Both of the findings recorded by Arafer and ORR in their opinion on the 2019 Network Statement remain valid:

- No new operator has entered the passenger or freight rail transport markets in recent years. The only freight carriers that have used the CFL are DB Cargo UK, GB Railfreight and other applicants<sup>4</sup> using the locomotives of one the two railway undertakings mentioned above. As for the transport of passengers, Eurostar is still the only railway undertaking to offer services; and
- Since 2011, shuttle activities and rail activities have experienced contrasting development patterns year by year. Thus, while shuttle activity has been relatively stable in recent times, rail activities in the freight and passenger transport sector change considerably from year to year. Between 2016 and 2018, for example, the number of cars and HGVs transported by shuttles remained more or less stable, whereas the number of freight trains increased by 12% between 2016 and 2017 (following a reduction of nearly 26% between 2015 and 2016) and remained stable between 2017 and 2018. The number of passenger trains decreased by around 8% between 2016 and 2017 and then slightly increased between 2017 and 2018. This seems to indicate that the activities of Eurotunnel tend to show relative stability since 2017, in contrast with previous years.

---

<sup>3</sup> RailAdventure GmbH, Rail Operations Group, SNCF/Captrain/Forwardis et Europorte France (filiale de Groupe Europorte qui appartient à Getlink).

<sup>4</sup> RailAdventure GmbH, Rail Operations Group, SNCF/Captrain/Forwardis and Europorte France (subsidiary of Europorte Group, held by Getlink).

#### 1.4 Les nouveautés du document de référence du réseau 2020 / New information in the 2020 Network Statement

20. Eurotunnel a soumis à la consultation des parties prenantes une première version du DRE 2020 le 7 décembre 2018, avec une date limite de réponse fixée au 15 décembre 2018. La version que l'Arafer et l'ORR ont examinée, objet du présent avis, est la version révisée qui a été publiée par Eurotunnel le 15 décembre 2018, à l'issue de cette procédure de consultation.

20. Eurotunnel submitted a draft version of the 2020 Network Statement for consultation by the stakeholders on 7 December 2018 with a deadline for replies set as 15 December 2018. The version reviewed by Arafer and ORR in issuing this opinion was the revised version, subsequently published by Eurotunnel on 15 December 2018, following its initial consultation.

21. Le DRE 2020 diffère de la version finale du Document de Référence du Réseau pour l'année 2019, publiée le 15 mars 2018, notamment sur les sujets présentés ci-après :

21. The 2020 Network Statement differs from the final version of the 2019 Network Statement, published on 15 March 2018, on the following specific points:

- il modifie la date limite pour les demandes de capacité des candidats, en la faisant passer de mi-juillet à fin-avril (cela reflète le fait que le DRE 2020 a été publié plus tôt cette année (en décembre au lieu de mars)) ;
- il introduit le système de réduction ETICA-PAX (annexe 8) visant à encourager le développement de nouveaux services ferroviaires de voyageurs par un système d'aides limitées dans le temps ;
- il indique qu'en 2020, la redevance par train de voyageurs restera inchangée par rapport à 2019, avant la prise en compte de l'inflation.

- it alters the deadline for capacity requests by applicants from mid-July to the end of April (this reflects the fact that the 2020 Network Statement was published earlier than last year (in December, rather than March));
- it introduces the ETICA-PAX scheme (annex 8) devised to encourage the development of new passenger rail services by a time-limited incentive system; and
- it indicates that in 2020 the charge per passenger train will remain unchanged from 2019 before the application of inflation.

22. Les modifications apportées par Eurotunnel au DRE 2020 contribuent à améliorer la transparence des conditions d'accès au réseau et répondent à certaines préoccupations soulevées dans les avis précédents, en particulier à propos du calendrier de traitement des demandes de capacité et de la publication du système ETICA-PAX. Néanmoins, l'Arafer et l'ORR considèrent que ces modifications ne répondent que partiellement aux demandes formulées par les régulateurs dans leurs avis sur les documents de référence 2018 et 2019. Pour cette raison, plusieurs remarques formulées dans les

22. The changes incorporated by Eurotunnel in the 2020 Network Statement constitute an improvement in the transparency of the network access conditions and respond to certain issues raised in previous opinions, for example regarding the schedule for processing capacity requests and publishing ETICA-PAX. However, Arafer and ORR consider these changes only partly respond to the requests made by the regulatory bodies in their opinions relating to the 2018 and 2019 Network Statements. For this reason, several comments made in those previous opinions continue to apply to the 2020

avis précédents restent valables pour le DRE 2020. Du fait de leur importance, certaines d'entre elles sont réitérées dans la section suivante.

Network Statement. Due to their importance, some of these comments are repeated in the following section.

## 2. ANALYSE / ANALYSIS

23. L'Arafer et l'ORR ont décidé de structurer le présent avis autour de trois sujets prioritaires :

23. Arafer and ORR have decided to base this opinion on three topics which they consider to be priorities:

- les commentaires des avis précédents sur le document de référence ;
  - les conditions d'accès et contractuelles proposées aux nouveaux entrants ;
  - les redevances applicables et le nouveau système ETICA-PAX visant à encourager le développement de nouveaux services ferroviaires de voyageurs.
- comments made in previous opinions on the Network Statement,
  - access conditions and contractual conditions offered to new entrants, and
  - applicable charges and the new ETICA-PAX scheme for developing new passenger rail services.

24. L'Arafer et l'ORR ont formulé dans les avis précédents sur le document de référence des observations et des demandes à l'attention d'Eurotunnel. La sous-partie (2.1) ci-dessous vise à vérifier de quelle manière ceux-ci ont été pris en compte par le gestionnaire de l'infrastructure et éventuellement à en formuler de nouveaux.

24. Arafer and ORR issued previous opinions on the Network Statement with comments and requests dedicated to Eurotunnel. The following sub-section (2.1) aims at verifying how major comments have been taken into account by the infrastructure manager and at issuing new comments if necessary.

25. En application des dispositions des articles 56(2) et 56(6) de la directive 2012/34/UE, l'Arafer et l'ORR sont tenus de veiller à ce que les conditions d'accès et les redevances présentées dans le document de référence du réseau du gestionnaire d'infrastructure soient transparentes, non-discriminatoires et offrent la prévisibilité dont les acteurs ont besoin pour entrer sur le marché et élaborer leur plan d'affaires. Les sous-parties (2.2) et (2.3) sont donc consacrées respectivement aux observations sur les conditions d'accès et sur les redevances liées au LFT.

25. In accordance with the provisions set out in Articles 56(2) and 56(6) of the Directive 2012/34/EU, Arafer and ORR are required to check that the charges and access conditions defined in the infrastructure manager's Network Statement are transparent, non-discriminatory and offer the predictability required by the relevant parties to enter the market and draw up their respective business plans. Thus, sub-sections (2.2) and (2.3) provide comments respectively on access conditions and on charges to the CFL.

26. L'Arafer et l'ORR reconnaissent l'importance significative du dispositif ETICA pour favoriser le développement de nouveaux services ferroviaires. Instaurée en 2013 pour le fret ferroviaire, cette initiative est désormais étendue aux services de transport ferroviaire de passagers (ETICA-PAX). La sous-partie (2.4) est ainsi dédiée au dispositif ETICA-PAX.

26. Arafer and ORR recognise the particular importance of the ETICA scheme to facilitate the development of new rail services. This initiative was launched for rail freight in 2013 and is now extended to include passenger rail transport services (ETICA-PAX). Sub-section (2.4) covers the ETICA-PAX scheme.

## 2.1 Points issus des précédents avis sur le document de référence du réseau / Comments made in previous opinions on the Network Statement

### a) Calendrier relatif aux demandes de capacités

27. Eurotunnel a indiqué dans le DRE 2020 (Annexe 5) qu'il suivrait le calendrier ci-dessous afin de publier son horaire de service. Ce calendrier se fonde sur les exigences de la Directive 2012/34/UE et diffère de l'approche suivie par Eurotunnel pour la publication de son document de référence du réseau 2019 et de l'horaire de service correspondant. Ce calendrier est le suivant :

- **14 décembre 2019 à minuit** : entrée en vigueur du nouvel horaire de service pour 2020 (Annexe VII (2) de la Directive 2012/34/UE) ;
- **Mi-juillet 2019** : publication par Eurotunnel de son projet d'horaire de service. Le projet d'horaire de service doit être publié au plus tard 4 mois après la date limite pour l'introduction des demandes de capacités (Annexe VII (5) de la directive 2012/34/UE) ;
- **30 avril 2019** : date limite fixée par Eurotunnel pour l'introduction des demandes de capacités ;
- **14 décembre 2018** : date limite pour la publication par Eurotunnel du DRE 2020, qui doit être publié au plus tard 4 mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure (Article 27 (4) de la directive 2012/34/UE) et un an

### a) Schedule for Path Requests

27. Eurotunnel states in its 2020 Network Statement (Annex 5), that it intends to use the schedule below in publishing the Working Timetable. This schedule is based on the requirements of Directive 2012/34/EU and differs from Eurotunnel's schedule contained in the 2019 Network Statement and the corresponding Working Timetable. The schedule for the 2020 Network Statement is as follows:

- **Midnight 14 December 2019**: New Working Timetable for 2020 comes into force (Annex VII (2) of Directive 2012/34/EU);
- **Mid-July 2019**: Eurotunnel to publish its Draft Working Timetable. The Draft Working Timetable must be published no later than 4 months after the deadline for capacity requests (Annex VII(5) of Directive 2012/34/EU);
- **30 April 2019**: Eurotunnel deadline for capacity requests; and
- **14 December 2018**: Final date by which Eurotunnel had to publish the 2020 Network Statement. The Network Statement must be published no less than 4 months before Eurotunnel's deadline for capacity requests (Article 27(4) of Directive 2012/34/EU) and no less

avant l'entrée en vigueur du nouvel horaire de service (conformément à l'article 17 du décret n° 2003-194).

than one year before the new Working Timetable comes into force (French legislation - Decree n° 2003-194, Article 17 (2)).

28. La publication du DRE 2020 le 15 décembre 2018 constitue une amélioration par rapport à la pratique passée. Bien que le délai de publication fixé par la législation française ait été légèrement dépassé, la date de publication du DRE 2020 répond aux préoccupations exprimées par l'Arafer et l'ORR, dans leur avis conjoint de 2018. En particulier, le délai d'examen des demandes de capacités soumises par les entreprises ferroviaires est désormais étendu, donnant ainsi aux entreprises ferroviaires une plus grande certitude quant à l'attribution des capacités et plus de temps pour contester les décisions d'Eurotunnel.

28. Arafer and ORR note that Eurotunnel published its Network Statement on 15 December 2018. Whilst this was slightly late for the purposes of French law, we welcome that Eurotunnel has taken account of the concerns of Arafer and ORR, which they highlighted in their joint opinion last year. In particular, the period for analysing requests submitted by railway undertakings is now extended, thereby allowing them more certainty regarding capacity allocation and more time to dispute decisions by Eurotunnel.

29. L'Arafer et l'ORR notent néanmoins qu'Eurotunnel a condensé son processus de consultation du document en une seule semaine (du 7 décembre 2018 au 15 décembre 2018). Cette période est trop brève pour permettre aux parties prenantes d'analyser la nouvelle version du document de référence. Les candidats ont besoin de temps pour analyser ce qui est proposé dans la version soumise à consultation du document de référence et il est important qu'Eurotunnel respecte un délai adapté pour permettre aux candidats d'émettre leurs observations à Eurotunnel, qui peuvent ensuite être étudiées et/ou incluses dans la version publiée du document de référence. Enfin, l'Arafer note qu'au titre de la réglementation française, le gestionnaire d'infrastructure est tenu de soumettre à l'avis du ministre chargé des transports, des candidats et des associations nationales représentatives des usagers des transports, un projet de document de référence du réseau. Leur avis est réputé favorable si aucune observation n'est formulée dans les deux mois qui suivent la soumission de ce document en version projet.

29. Despite the above, Arafer and ORR note that Eurotunnel had to compress the consultation period on the draft Network Statement to just one week (from 07 December 2018 to 15 December 2018). This is too short for interested parties to analyse the new draft version of the Network Statement. Applicants require time to analyse what is being proposed in the draft Network Statement and it is important for Eurotunnel to allow adequate time for applicants to consider and provide comments to Eurotunnel which may then be considered and/or included in the final version of the Network Statement. Finally, Arafer notes that under French law (article 17(2) of the Decree n° 2003-194), the infrastructure manager shall submit a draft Network Statement to the consideration of the ministry of transports, the applicants and the national representative associations of transport users. These opinions are deemed favorable if there are no objections within two months after the submission of the draft.

30. Sur la base de ce qui précède, l'Arafer et l'ORR demandent qu'Eurotunnel prolonge la durée de la consultation publique lors des futures publications du document de référence en version projet. Ils recommandent qu'Eurotunnel publie la version projet du DRE au moins deux mois avant la version définitive (c'est-à-dire en septembre A-2 plutôt qu'en décembre A-2).

30. On the basis of the above, Arafer and ORR request that Eurotunnel increase the consultation period when publishing its draft Network Statement in the future. We recommend that Eurotunnel publish its draft at least two months before the final version (i.e. in September N-2, rather than in December N-2).

31. En complément de ce qui précède, la sous-partie 4.2.1 du DRE 2020 (Programmation de l'horaire de service) est rédigée de la même manière qu'en 2019, et prévoit toujours que « [l]e candidat présente son dossier de demande de sillons avant le 5<sup>ème</sup> mois précédant la date du début de l'horaire de service ». Cette formulation doit être mise à jour pour être en phase avec les changements dans la procédure d'attribution de capacité intervenus depuis l'an dernier et pour rendre cette partie cohérente avec le planning présenté dans l'Annexe 5 du DRE 2020. Ils demandent à Eurotunnel de corriger cette incohérence afin d'éviter aux candidats toute incertitude sur le planning applicable.

b) Système d'amélioration de performance<sup>5</sup>

32. Le document de référence 2020 ne présente aucune différence avec celui de 2019 concernant la partie relative au système d'amélioration des performances. En effet, il manque toujours au régime de performance décrit des incitations financières claires pour Eurotunnel ou les entreprises ferroviaires, en dehors de l'impact commercial potentiel d'une bonne ou d'une mauvaise performance sur les recettes d'Eurotunnel. De plus, le processus d'examen et de révision de la performance (et des incidents qui entraînent une mauvaise performance) et le retour d'expérience qui en découle ne sont toujours pas détaillés dans le document de référence. Enfin, les liens entre la gestion de la performance et les autres procédures au sein de l'entreprise, telles que la sécurité et la gestion des actifs (maintenance et renouvellement de l'infrastructure) devraient être explicités, tout comme le processus de règlement des litiges en matière de performance qu'Eurotunnel prévoit pour traiter les litiges relatifs au régime de performance<sup>6</sup>.

33. L'Arafer et l'ORR considèrent que la section 7 du DRE, dédiée au système d'amélioration des performances, devrait être renforcée et modifiée en

31. In addition to the above, paragraph 4.2.1 of the 2020 Network Statement (Schedule for Working Timetable) contains the same wording as in the 2019 Network Statement, specifically that "[t]he applicant presents its request dossier for train paths before the 5th month preceding the date of commencement of the working timetable". This wording needs to be updated to reflect Eurotunnel's change to the schedule since last year and to make this section consistent with the schedule Eurotunnel has set out in Annex 5 of its 2020 Network Statement. We ask Eurotunnel to correct this to avoid any uncertainty about the timetable for applicants.

b) Performance regime

32. The 2020 Network Statement contains the same information on the performance regime section as that of the 2019 document. Indeed, the performance regime described still contains no explicit financial incentives for Eurotunnel or railway undertakings, other than the potential commercial impact of good or bad performance on Eurotunnel's revenue. Moreover, the process of examination and review of performance (and those incidents that lead to poor performance) and subsequent learning from this is still not detailed in the Network Statement. Finally, links between performance management and other processes within the company such as safety and asset management (maintenance and renewal of the infrastructure) should be explained, as well as the performance dispute resolution system provided by Eurotunnel to address performance scheme disputes<sup>7</sup>.

33. Arafer and ORR consider that section 7 of the Network statement, covering the performance regime, should be completed and modified to

<sup>5</sup> Le système d'amélioration des performances, tel que prévu par la directive 2012/34/UE, est dénommé dans le document de référence du réseau « Régime de performance »

<sup>6</sup> Le DRE 2020 fait simplement allusion par une note en bas de page, au système de règlement des litiges décrit à la section 4.3.3 (conflit dans la répartition des capacités d'infrastructure) et remarque que cette procédure pourrait être employée.

<sup>7</sup> The 2020 Network Statement only refers, by way of a footnote, to the dispute resolution system described in section 4.3.3 (for capacity allocation disputes) and notes that the system could be applied.

conséquence. La formulation de la sous-partie 4.3.3 doit permettre de comprendre clairement que le système de règlement des litiges s'applique également aux litiges relatifs au régime de performance.

#### c) Attribution de capacité

34. L'Arafer et l'ORR ont indiqué dans leur précédent avis sur le document de référence que celui-ci devrait contenir des informations complémentaires relatives à l'attribution de capacité. Plusieurs points doivent faire l'objet de clarifications, notamment pour ce qui concerne le RUC :

- la méthode d'attribution de capacité pour un nouvel entrant fret ou passager ;
- l'origine de la capacité attribuée;
- le nombre de sillons actuellement proposés aux activités de transport ferroviaire de fret et de passagers pour les périodes de pointe, creuses et intermédiaires ;
- la proportion approximative de sillons disponibles pour les nouveaux entrants.

Des incertitudes demeurent sur la méthode d'attribution de capacité par Eurotunnel et le DRE 2020 ne contient toujours aucune information complémentaire sur ce sujet. L'Arafer et l'ORR poursuivent le travail engagé avec Eurotunnel pour déterminer comment le processus d'attribution de capacité pourrait être rendu plus transparent.

reflect the above comments. The wording in section 4.3.3 should be amended to clarify that the dispute resolution process is also to apply to performance scheme disputes.

#### c) Capacity Allocation

34. Arafer and ORR stated in their joint opinion last year that the Network Statement should contain additional information on capacity allocation, particularly regarding the following issues in relation to the RUC:

- how capacity would be allocated to a freight or passenger new entrant;
- where this capacity would be sourced from;
- the number of paths currently offered to freight and passenger rail activities for peak, off-peak and intermediate periods; and
- the approximate share of paths available for new entrants.

There continues to be a lack of clarity about how capacity is currently allocated and Eurotunnel's 2020 Network Statement does not contain any new, additional information on this matter. Arafer and ORR are continuing to work with Eurotunnel to ascertain how the capacity allocation process may be made more transparent.

## 2.2 Conditions d'accès et conditions contractuelles proposées aux nouveaux entrants / Access conditions and contractual conditions proposed to new entrants

35. L'Arafer et l'ORR maintiennent qu'un certain nombre de conditions de l'accès au réseau devraient être présentées plus clairement dans le DRE 2020 afin d'accroître le niveau de transparence pour les nouveaux entrants.
35. Arafer and ORR continue to think that a number of network access conditions need to be presented more clearly in the 2020 Network Statement to increase the level of transparency offered to new entrants.
36. Eurotunnel devrait apporter plus d'informations dans le DRE sur les conditions contractuelles qui seront proposées aux nouveaux entrants et leurs implications pour les utilisateurs actuels de l'infrastructure. En effet, eu égard aux contrats existants et au fait que le contrat de concession prévoit que les utilisateurs du LFT devraient se voir offrir un contrat, il est primordial que les utilisateurs actuels et potentiels de cette liaison soient en mesure de bien appréhender les conditions contractuelles qui prévaudront suite à l'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires sur le marché. Un manque de transparence sur cette question peut en effet être porteur d'incertitude pour les nouveaux entrants, de nature à les désavantager par rapport aux utilisateurs actuels de l'infrastructure. Une manière de traiter ce point consisterait pour Eurotunnel à publier un modèle de contrat d'accès qui pourrait être adossé au document de référence du réseau.
36. Eurotunnel should provide more information in the Network Statement concerning the contractual conditions to be offered to new entrants and their implications for current infrastructure users. Given the existing contracts and the fact that the Concession Agreement stipulates that users of the CFL should be offered a contract, it is essential for current and potential users of the CFL to be able to understand the contractual terms and conditions that will apply when new operators enter the market. A lack of transparency on this issue means potential uncertainty for new entrants, which could place them at a disadvantage relative to the present users of the infrastructure. One way of addressing this would be for Eurotunnel to publish a template access contract which could be linked to the Network Statement.
37. L'ORR et l'Arafer ont échangé avec Eurotunnel concernant la nécessité d'améliorer la transparence sur ce point, en particulier pour les exploitants de potentiels nouveaux services ferroviaires. Eurotunnel a fait valoir qu'il réservait la discussion de ces éléments avec les entreprises ferroviaires lorsque le besoin s'en fera sentir. Or, il serait plus utile de publier dès maintenant ces éléments dans le document de référence du réseau, plutôt que d'attendre que le besoin s'en fasse sentir.
37. ORR and Arafer have discussed with Eurotunnel the need to improve transparency on this issue particularly for potential new train operators. Its response has been that it would discuss such issues with operators when the need became apparent. Our view is that it would be much more useful to publish such details as part of the Network Statement rather than waiting for the need to materialise.
38. La section 4.3.2 du DRE 2020 présente, par « *ordre décroissant de priorité* », une liste de critères à appliquer « *dans le cadre du processus de coordination de demandes de capacité des candidats, et durant la résolution*
38. The 2020 Network Statement sets out, in "*decreasing order of priority*", a list of criteria to be applied "*in the process for coordinating applicants' capacity requests and during resolution of conflicts between competing*

de conflits entre demandes concurrentes pour les mêmes capacités, ou dans l'éventualité de futures situations de saturation ». L'Arafer et l'ORR ont précédemment souligné que, conformément aux dispositions de l'article 45 de la directive 2012/34/UE, le gestionnaire de l'infrastructure n'est autorisé, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination, à accorder la priorité à certains services que dans les cas visés à l'article 47 relatif aux infrastructures saturées et à l'article 49 relatif aux infrastructures spécialisées. L'article 47 de la directive relatif à la saturation de l'infrastructure précise en effet « [s]i les redevances prévues à l'article 31, paragraphe 4, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats satisfaisants et que l'infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure peut appliquer en outre des critères de priorité à la répartition des capacités de l'infrastructure ». S'agissant des infrastructures spécialisées, l'article 49 de la directive dispose que « [l]orsque des itinéraires de substitution adéquats existent, le gestionnaire de l'infrastructure peut, après consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécifiques à utiliser par des types déterminés de trafic. Sans préjudice des dispositions des articles 101, 102 et 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, lorsque cette désignation a eu lieu, le gestionnaire de l'infrastructure peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure ».

39. Eu égard à ces éléments, l'Arafer et l'ORR avaient invité Eurotunnel à modifier le document de référence pour clarifier et justifier la procédure applicable en cas de demandes concurrentes, notamment au regard des effets éventuels des engagements pris par Eurotunnel au titre du RUC. En effet, en son article 11, le RUC précise notamment que les trains de voyageurs sont prioritaires par rapport aux navettes mais que cet ordre de priorité ne doit pas porter atteinte « au déroulement du service régulier et fréquent des Navettes ». Interrogé sur ce point lors de l'instruction du document de référence 2018, Eurotunnel a en particulier indiqué que « le principe essentiel de maintenir un service efficace et fréquent de navettes est d'abord atteint par le maintien d'un service cadencé et régulier, ce qui signifie que les sillons des trains et des navettes sont répliqués de manière identique à 60 minutes d'intervalle chaque jour ». Eurotunnel a précisé par ailleurs que « lorsque l'ensemble des services sont perturbés, chaque circulation a en principe priorité sur son propre sillon dans l'ordre initial de l'horaire de service. Cependant, la priorité donnée aux sillons ferroviaires de

requests for the same capacity or in the event of future congestion situations". We have previously stressed that, in accordance with the provisions of Article 45 of the Directive 2012/34/EU, the infrastructure manager is not allowed to grant priority to certain services, in the context of the programming and co-ordination procedure, except in the cases listed in Article 47 on congested infrastructure and Article 49 on specialised infrastructure. Article 47 of the Directive concerning infrastructure congestion states indeed that "where charges in accordance with Article 31(4) have not been levied or have not achieved a satisfactory result and the infrastructure has been declared to be congested, the infrastructure manager may, in addition, employ priority criteria to allocate infrastructure capacity". In the case of specialised infrastructure, Article 49 of the Directive states that "where there are suitable alternative routes, the infrastructure manager may, after consultation with interested parties, designate particular infrastructure for use by specified types of traffic. Without prejudice to Articles 101, 102 and 106 TFEU, where such designation has occurred, the infrastructure manager may give priority to this type of traffic when allocating infrastructure capacity".

39. Mindful of this information, Arafer and ORR asked Eurotunnel to amend the Network Statement to clarify and justify the procedure to follow in the event of competing requests. In particular, it should clarify any effects of the commitments made by Eurotunnel under the RUC. Indeed, Article 11 of the RUC states that passenger trains have priority over shuttles, but this priority order must not interfere with "their need to maintain a frequent and efficient shuttle service." Questioned on this point during the examination of the 2018 Network Statement, Eurotunnel specifically stated that "[t]he essential principle of the "frequent & efficient shuttle service" is primarily achieved through the regular clockface pattern of the timetable, meaning that train & shuttle paths are replicated identically at 60 minute intervals throughout the day". Eurotunnel also commented that "when all services are disrupted, each circulation has priority in principle over its own path in the original order of the timetable pattern. However, the insertion priority for Rail Pax services still applies". Although these comments shed some light on the conditions applied in practice to implement this constraint introduced by the RUC, they do not in

voyageurs s'applique toujours »<sup>8</sup>. Si ces éléments fournissent quelques éclairages sur les modalités pratiques de mise en œuvre de cette contrainte résultant du RUC, ils ne répondent en aucune manière à la demande de l'Arafer et de l'ORR de clarifier la façon dont celle-ci s'articule avec la procédure inscrite dans le document de référence.

40. En outre, Eurotunnel a fait savoir que le processus de coordination n'avait jamais été mis en œuvre pour gérer des demandes conflictuelles de capacité car cette situation n'est jamais survenue. Eurotunnel a précisé les éléments suivants : *“les conditions de marché actuelles rendent cette situation peu probable du fait des éléments suivants : sur le marché ferroviaire de voyageurs, il n'y a actuellement qu'un seul opérateur pour les services utilisateurs du Lien Fixe (EIL). A l'évidence, cet opérateur ne soumettrait pas de demandes de capacités en conflits avec ses propres demandes. Sur le marché du transport ferroviaire de fret, Eurotunnel offre plus de 10 fois plus de capacité que l'utilisation actuelle. Cela rend improbable (mais pas impossible) que deux opérateurs demandent le même sillon »*<sup>9</sup>. Outre qu'une situation de conflit de demande de capacité n'est pas exclue par Eurotunnel pour le transport de marchandises, l'Arafer et l'ORR estiment qu'Eurotunnel ne saurait se prévaloir de la situation monopolistique détenue aujourd'hui par Eurostar sur le marché du transport ferroviaire de voyageurs, ou de l'existence de capacités globalement excédentaires, pour faire l'économie d'une clarification du dispositif applicable en cas de demandes de capacité conflictuelles. L'Arafer et l'ORR rappellent qu'aux termes de l'article 47 de la directive 2012/34/UE, *« lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée « infrastructure saturée ». Il en va de même des infrastructures dont on peut penser qu'elles souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir »*. Ce même article dispose que *« [l]orsqu'une infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités conformément à l'article 50, sauf si un plan de renforcement des capacités, tel que prévu à l'article*

any way address Arafer and ORR's requests for clarification of how this relates to the procedure included in the Network Statement.

40. Furthermore, Eurotunnel reported that the co-ordination process had never been used, as no such situation of conflicting requests for capacity had ever arisen. Eurotunnel added the following information: *“current market conditions make this statistically unlikely due to the following elements: in the Rail Passenger market, there is currently one single operator of cross-Channel services (EIL). Naturally this operator would not submit capacity requests conflicting with its own other requests. In the Rail Freight market, Eurotunnel offers over 10 times more capacity than current utilisation. This makes it unlikely (but not impossible) that two operators would request the same path”*. Apart from the fact that Eurotunnel does not rule out the possibility of conflicting requests for freight capacity, Arafer and ORR consider that Eurotunnel should not be able to cite the monopoly currently held by Eurostar on the market for the passenger rail transport, or the existing overall surplus of capacity, as justification for giving no clarification of the arrangements applicable in the event of conflicting requests for capacity. Arafer and the ORR repeat the fact that, under the terms of Article 47 of Directive 2012/34/EU, *“where, after coordination of the requested train paths and consultation with applicants, it is not possible to satisfy requests for infrastructure capacity adequately, the infrastructure manager shall immediately declare that section of infrastructure on which this has occurred to be congested. This shall also be done for infrastructure which can be expected to suffer from insufficient capacity in the near future.”* This same article states that *“where infrastructure has been declared to be congested, the infrastructure manager shall carry out a capacity analysis as provided for in Article 50, unless a capacity-enhancement plan, as provided for in Article 51, is already being implemented”* and that *“the procedures to be followed*

<sup>8</sup> Traduction de la version originale anglaise de la réponse d'Eurotunnel réalisée par les régulateurs.

<sup>9</sup> Traduction de la version originale anglaise de la réponse d'Eurotunnel réalisée par les régulateurs.

51, a déjà été mis en œuvre » et que « [l]es procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque les infrastructures sont déclarées saturées sont exposés dans le document de référence du réseau ».

41. De façon générale, l'Arafer et l'ORR considèrent que le document de référence du réseau devrait exposer plus clairement et de manière plus complète les conditions appliquées aux nouveaux entrants, les mesures mises en place afin de prendre en compte leurs demandes additionnelles de capacité et les mesures mises en place afin de résoudre les demandes conflictuelles de capacité. L'Arafer et l'ORR demandent à Eurotunnel de modifier en conséquence le DRE 2020 afin de justifier de l'existence de règles appropriées d'allocation des capacités de l'infrastructure et d'assurer que les capacités sont allouées de façon équitable et non discriminatoire.

### **2.3 Les redevances applicables, en particulier pour les nouveaux entrants, et l'indexation des redevances / Charges applicable, in particular for new entrants, and the indexation of charges**

#### **a) Contexte**

#### **Un aperçu des redevances applicables**

42. L'analyse et l'appréciation du système de tarification pour l'utilisation du LFT, tel qu'il a été compris par l'Arafer et l'ORR sur la base des documents publiés et des échanges avec Eurotunnel, sont exposées ci-dessous.

#### **Le RUC**

43. La structure tarifaire du LFT est définie dans les articles 7 à 10 du RUC. Elle est composée de deux éléments : une redevance d'utilisation (composée d'un forfait fixe annuel - abrégé FAUC - et d'un péage par voyageur) et une contribution à la couverture des coûts d'exploitation, de maintenance et de

*and the criteria to be used where infrastructure is congested shall be set out in the Network Statement".*

41. In general, Arafer and ORR consider that the Network Statement should set out more clearly and fully the conditions applied to new operators, the arrangements in place to accommodate their additional requests for capacity, and the arrangements in place to address conflicting capacity requests. Arafer and ORR ask Eurotunnel to amend the 2020 Network Statement accordingly, to show that appropriate and necessary rules exist for the allocation of infrastructure capacity and to make sure that this capacity is fairly allocated, without discrimination.

#### **a) Background**

#### **An overview of applicable charges**

42. We set out below our understanding, based on published documents and discussions with Eurotunnel, of how the applicable charges for use of the CFL work.

#### **The RUC**

43. The charging framework of the CFL is defined in articles 7 to 10 of the RUC. It is composed of two elements: a usage charge (comprised of a fixed annual usage charge (FAUC) and a passenger toll) and an OMRC (operation, maintenance & renewal costs) contribution (for recovery of operations,

renouvellement (OMRC<sup>10</sup>). La redevance d'utilisation est destinée à couvrir les coûts d'investissement et de construction historiques comportant le retour sur investissement escompté (dette et capitaux propres). Le RUC détermine aussi la façon dont les redevances sont corrigées annuellement de l'inflation.

### **Le document de référence (DRE)**

44. Le DRE 2020 prévoit deux redevances pour les services de transport de voyageurs : un droit de réservation par train et un droit de circulation par passager.

45. Le droit de réservation par train est acquitté par toute entreprise ferroviaire ayant demandé la réservation d'un sillon du LFT. Il varie en fonction de l'offre choisie par l'entreprise<sup>12</sup> et de la période durant laquelle le train circule (heures de pointe, heures creuses, période intermédiaire et période de maintenance).

46. Le droit de circulation est acquitté par toute entreprise ferroviaire et son montant dépend seulement du nombre de passagers transportés.

### **L'articulation entre le RUC et le DRE**

47. Les dispositions relatives à la tarification du DRE ont été conçues, d'après Eurotunnel, de manière à refléter fidèlement le cadre tarifaire du RUC. En pratique, les redevances définies dans le DRE représentent une estimation des redevances qui seront acquittées en application des dispositions du RUC et des accords OMRC.

maintenance and renewals costs<sup>11</sup>). The usage charge is intended to recover the original investment / construction cost including the anticipated remuneration / return on that original investment (debt and equity). The RUC also sets out how the charges are adjusted for inflation on a yearly basis.

### **The Network Statement (NS)**

44. The NS establishes two main charges for passenger services: a reservation fee per train and an access fee per passenger.

45. The reservation fee per train is payable by any operator that has booked a train path on the CFL. It varies according to the offer taken by the operator<sup>13</sup> and the period in which the train runs (peak, off-peak, intermediate and maintenance periods).

46. The access fee per passenger is due from every operator and only varies according to the number of passengers carried.

### **The relationship between the RUC and the Network Statement**

47. The charging provisions in the Network Statement have been designed, according to Eurotunnel, to accurately reflect the framework of the RUC. In practice, the charges set out in the Network Statement represent forecasts of the charges that will be due according to the provisions of the RUC and the OMRC agreement.

---

<sup>10</sup> De plus amples détails sur la contribution aux OMRC sont disponibles dans l'accord OMRC.

<sup>11</sup> Further details of the OMRC contribution are included in the OMRC agreement.

<sup>12</sup> Eurotunnel a défini quatre offres dans son document de référence : train hebdomadaire réservé, train individuel réservé, train individuel *ad-hoc* et rapatriement de rames voyageurs à vide.

<sup>13</sup> Eurotunnel has defined four offers in its Network Statement: reserved weekly trains, reserved individual trains, ad-hoc individual trains and empty passenger rolling stock movement.

48. Le droit de réservation par train du document de référence vise à couvrir le FAUC et la contribution aux OMRC pour l'année donnée. Ces coûts sont ensuite alloués entre activités en fonction du volume de trains par offre et de la période de circulation. Afin de tenir compte d'éventuels écarts entre l'inflation prévue et réelle, ainsi que de variations des coûts OMRC et du volume de trains, Eurotunnel applique une méthode de régularisation à la fin de chaque année<sup>14</sup>.

49. Le droit de circulation du document de référence correspond au péage par passager des redevances d'utilisation prévues par le RUC. Le document de référence prévoit une redevance fixe par voyageur, quel que soit le volume de passagers, fondée sur les prévisions de trafic d'Eurotunnel pour l'année visée (le barème tarifaire par tranche de trafic établi par le RUC implique une réduction du droit de circulation moyen par passager lorsque le volume total de passagers transportés atteint un certain seuil, ce qui à date ne s'est jamais produit). Cependant, une méthode de régularisation est utilisée par Eurotunnel pour garantir l'adéquation entre les redevances réellement acquittées, le volume effectif total de voyageurs transportés et l'inflation réelle, et la concordance entre le droit de circulation total acquitté par chaque entreprise ferroviaire et le péage par voyageur.

b) Observations des régulateurs

**Eurotunnel devrait fournir aux nouveaux entrants plus d'informations concernant les redevances applicables dans le DRE**

50. Depuis la publication de leur avis sur le DRE 2019, l'Arafer et l'ORR ont entrepris de travailler avec Eurotunnel sur l'articulation entre la tarification du document de référence et celle du RUC et sur le calcul de l'indexation des charges. L'Arafer et l'ORR ont désormais une meilleure compréhension du cadre tarifaire appliqué par Eurotunnel et de la façon dont les redevances du RUC sont traduites dans le DRE. Un certain nombre de questions restent en

<sup>14</sup> Ceci est démontré par les certificats provisionnels et annuels du RUC pour l'année donnée.

<sup>15</sup> This is demonstrated through the RUC provisional and RUC annual certificates for the year.

48. The reservation fee per train in the Network Statement is designed to recover the FAUC and the OMRC contribution in a given year. This is apportioned between operators according to their train volumes in each offer and time period. To account for any variances between actual and forecast inflation, the OMRC cost base and train volumes, Eurotunnel applies a wash-up methodology at the end of each year<sup>15</sup>.

49. The access fee per passenger in the Network Statement reflects the passenger toll element of the usage charge described in the RUC. The Network Statement states a constant fee per passenger regardless of volumes, based on Eurotunnel's forecast of passenger volumes for the year (the banded charging regime established by the RUC provides for the average access fee per passenger to decrease once a passenger volume threshold is crossed, which has not happened to date). However, a wash-up mechanism applies to ensure that actual fees paid reflect actual passenger volumes and actual inflation, and that the total access fees paid by each operator is the same as would have been paid under the passenger toll.

b) Our comments

**Eurotunnel should provide more information on charges to prospective operators in the Network Statement**

50. Since publication of their opinion on the 2019 Network Statement, Arafer and ORR have had good engagement with Eurotunnel on the relationship between the Network Statement and the RUC with respect to charges and how indexation adjustments are calculated. Arafer and ORR now have an improved understanding of Eurotunnel's charging methodology, indexation and how the charges in the Network Statement relate to the RUC. Some issues

suspens, et doivent faire l'objet d'un travail approfondi avec Eurotunnel cette année.

51. Eurotunnel n'a cependant pas encore mis à jour son document de référence afin d'offrir aux nouveaux entrants les clarifications fournies à l'Arafer et à l'ORR et n'offre toujours pas d'informations suffisamment détaillées aux nouveaux entrants sur la façon dont s'opère la conversion entre les redevances du RUC et celles du DRE.

52. Par ailleurs, Eurotunnel n'explique pas clairement le fonctionnement de la tarification du document de référence. Deux exemples l'illustrent dans le document de référence :

- il n'est pas clairement indiqué que des ajustements auront lieu rétroactivement (i.e. qu'ils prendront effet l'année où les variations ont eu lieu). Ainsi, ceci peut laisser croire que le droit de réservation pour l'année en cours est fixe mais peut varier les années suivantes ;
- le droit de circulation par passager pourrait être interprété comme fixe. Cependant, les redevances d'Eurotunnel reflètent les dispositions du RUC, lesquelles font évoluer à la baisse le droit de circulation par passager lorsqu'un certain volume de passagers est atteint. Il n'est donc pas clairement exposé aux nouveaux entrants le fait que, s'ils offrent un volume de passagers additionnel significatif, leur droit par passager serait inférieur à celui figurant dans le document de référence.

53. De plus, le document de référence ne fournit qu'un montant indicatif du droit de réservation par train car l'accord OMRC actuel ne couvre pas l'année 2020. Eurotunnel devrait donc clarifier dans son document de référence le fait qu'il s'agit d'un droit de réservation par train prévisionnel et non définitif.

remain outstanding on these areas, and we intend to engage further with Eurotunnel on these this year.

51. However, Eurotunnel has not yet updated its Network Statement to provide prospective operators the clarity that it has provided Arafer and ORR with. Arafer and ORR consider that Eurotunnel is still not providing enough information to allow prospective operators to understand how the RUC charges are converted to charges in the Network Statement.

52. Also, Eurotunnel does not explain adequately how the charging provisions in the Network Statement operate. Two examples of this are that the Network Statement:

- does not make it clear that adjustments are made retrospectively (i.e. they will have effect in respect of the year that the variances occur). So, it could be read as saying that the reservation fee in the current year is fixed but could be different in subsequent years; and
- could be read as saying that the access fee per passenger is fixed. But Eurotunnel's final charges reflect the provisions of the RUC, which varies the access charge per passenger once a passenger volume threshold is exceeded. This means that it is not apparent to a prospective operator that, if it provided significant additional passenger volumes, its fees per passenger would be less than stated in the Network Statement.

53. In addition, the Network Statement gives an "indicative" figure for the 2020 reservation fee per passenger train, but that is a forecast as the current OMRC agreement does not cover 2020. So, Eurotunnel should make it clearer that it is a forecast

54. Afin de permettre aux nouveaux entrants de comprendre le régime tarifaire qui leur serait appliqué à court et moyen terme et de démontrer le caractère non-discriminatoire des dispositions tarifaires du document de référence, l'Arafer et l'ORR considèrent qu'Eurotunnel devrait établir dans le document de référence :

- le lien entre la tarification du RUC et celle du document de référence ;
- l'équivalence entre les redevances du document de référence et celles du RUC ;
- la justification de la structure retenue pour les redevances incluses dans le document de référence et les raisons expliquant la différence d'approche avec le RUC.

55. L'Arafer et l'ORR considèrent que démontrer l'équivalence entre la tarification du document de référence et celle décrite dans le RUC est important afin de permettre aux nouveaux entrants d'avoir une bonne compréhension de la tarification qu'ils se verront appliquer à court et long terme, et de démontrer que les principes tarifaires du DRE sont non-discriminatoires.

#### **Questions relatives à la méthodologie d'Eurotunnel**

56. Eurotunnel n'a pas fourni suffisamment d'information concernant la part des coûts de long terme couverte par les redevances. Cependant, Eurotunnel s'est engagé à mener des travaux sur ce thème avec les régulateurs en 2019

57. Les droits de circulation appliqués par Eurotunnel varient en fonction de la période de circulation et de l'offre choisie. Eurotunnel a indiqué que ces modulations sont mises en place pour encourager une utilisation efficace de l'infrastructure. Les choix retenus constituent, d'après Eurotunnel, un point de départ et pourraient être amenés à évoluer en fonction des constats sur

54. In order to allow prospective operators to understand how they will be charged in the short and longer term, and to demonstrate that the Network Statement charging provisions are non-discriminatory, Arafer and ORR think that Eurotunnel should demonstrate in the Network Statement the:

- relationship between the charges in the RUC and the Network Statement;
- whether the charges in the Network Statement recover an equivalent amount of money in total to those set out in the RUC; and
- the justification for the structure of charges included in the Network Statement and the reasons for the differences to the approach in the RUC.

55. Arafer and ORR think that demonstrating the equivalence of the charges in the Network Statement to those set out in the RUC is important to allow prospective operators to understand how they will be charged in the short and longer term, and to demonstrate that the Network Statement charging provisions are non-discriminatory.

#### **Outstanding questions on Eurotunnel's charging methodology**

56. Eurotunnel has provided insufficient information on how much of its long-term costs it is recovering. However, Eurotunnel has committed to carry out further work in this area in 2019.

57. Eurotunnel applies different access fees to different offers and periods. Eurotunnel has explained that it modulates access fees across time periods to encourage efficient use of the infrastructure. It has stated that the particular modulation employed is a starting point that could be varied if and when evidence becomes available of its effectiveness. However, it could do

l'efficacité de ces modulations. Toutefois, il conviendrait qu'Eurotunnel explique la logique sous-jacente à une telle approche et aux pourcentages de modulation retenus. Eurotunnel a justifié de la même manière les modulations par offre, en indiquant en particulier qu'il augmente les redevances des offres qu'il considère comme inefficaces ou perturbant l'utilisation optimale de l'infrastructure. L'Arafer et l'ORR considèrent également qu'Eurotunnel pourrait expliquer ce point plus clairement dans le document de référence.

more to explain why it has selected the particular approach and the figures that it has used. Eurotunnel has given a similar justification for modulating fees across offers, in particular that it charges higher fees for offers that represent an inefficient or disruptive use of infrastructure. We also consider that Eurotunnel could explain this more clearly in the Network Statement.

## 2.4 Le dispositif ETICA-PAX / The ETICA-PAX initiative

58. Instauré en 2013 pour le transport de fret ferroviaire, le dispositif ETICA (« Eurotunnel Incentive for Capacity Additions ») a été étendu au transport de voyageurs pour l'horaire de service 2020 (« ETICA-PAX »). La consultation publique d'Eurotunnel sur le projet de dispositif contenant les conditions générales d'ETICA-PAX a débuté le 30 décembre 2017. La version finale du dispositif a été publiée le 7 Décembre 2018.

58. Eurotunnel introduced the ETICA (“Eurotunnel Incentive for Capacity Additions”) scheme in 2013 for rail freight transport. This has now been extended to cover passenger transport in the 2020 Network Statement (“ETICA-PAX”). Eurotunnel issued a public consultation on the draft document containing the general conditions for ETICA-PAX on 30 December 2017. The final version of the scheme was published on 7 December 2018.

### a) Contexte

### a) Background

59. Les principales caractéristiques du dispositif ETICA-PAX, telles que présentées par Eurotunnel, sont les suivantes :

59. The main characteristics of the ETICA-PAX scheme, as presented by Eurotunnel, are as follows:

- *Principes et fondements juridiques* : le dispositif ETICA-PAX est une incitation financière dont l'objectif est de développer les services de transport de voyageurs. Eurotunnel indique que ce dispositif est fondé sur l'article 33.3 de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 31 novembre 2012.
- *Forme de l'aide* : Eurotunnel verse une aide financière ponctuelle et limitée dans le temps, en contrepartie de la création par une entreprise ferroviaire d'un nouveau service ferroviaire empruntant le LFT. L'Arafer et l'ORR comprennent que le montant total de l'aide est réparti sur une période de trois ans (60% la première année, 30% la

- *Principles and legal basis*: The ETICA-PAX scheme is a financial incentive scheme for the development of new rail passenger transport services. Eurotunnel states that the scheme is based on Article 33.3 of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and Council of 21 November 2012.
- *Form of the incentive*: Eurotunnel pays a one-off and time-limited financial incentive, in return for the creation by a railway undertaking of a new rail service using the CFL. Arafer and ORR understand that the total amount of the grant is distributed over a three-year period (Year 1: 60%; Year 2: 30%; Year 3: 10%). Eurotunnel pays the grant

deuxième année et 10% la troisième année). Eurotunnel verse l'aide « *annuellement après chaque année calendaire d'exploitation échue* ». Par ailleurs, préalablement au paiement, « *à l'issue du processus de certification et vérification des déclarations de trafic de l'entreprise ferroviaire, Eurotunnel communiquera à l'entreprise ferroviaire par écrit son calcul du montant de l'aide ETICA payable pour le trimestre considéré* ». Ce mécanisme est appliqué parallèlement (et sans le modifier) au système tarifaire pour l'accès du LFT décrit dans le DRE 2020. Selon les termes de ETICA-PAX, les entreprises ferroviaires ne peuvent effectuer leurs propres déductions des règlements de péages à Eurotunnel ; toute auto-déduction constituerait un manquement grave aux conditions d'ETICA-PAX.

- *Durée* : le dispositif ETICA-PAX est destiné aux nouveaux services de transport de voyageurs lancés (avec premiers voyages commerciaux) entre 2015 et le 31 décembre 2024.
- *Critères applicables aux candidats* : le dispositif est ouvert à toute entreprise ferroviaire qui a demandé ou reçu les autorisations réglementaires nécessaires à l'accès aux infrastructures concernées et qui accepte les conditions d'accès et la tarification du LFT ainsi que les principes et conditions du dispositif.
- *Critères applicables au projet et calcul de l'aide* :
  - Le critère principal de détermination de l'aide ETICA-PAX est basé sur la fréquence et capacité quotidienne additionnelle du nouveau service ferroviaire transmanche. L'Arafer et l'ORR comprennent que lorsque ce critère est satisfait, celui-ci donne lieu à la détermination du montant potentiel de l'aide, avant un ajustement par l'application des autres critères.
  - Le dispositif vise la création de nouveaux services directs (i.e. nouvelles origines-destinations), la combinaison de nouveaux services et de services existants (dans ce cas, un coefficient d'abattement est prévu afin d'appliquer l'aide à la

*“annually after each calendar year of operation”*. In addition, prior to payment, “[u]pon completion of the process of certification and verification of the traffic declarations submitted by the rail operator, Eurotunnel will notify the rail operator in writing of its calculation of the amount of the ETICA grant payable for the year in question”. This mechanism applies alongside (and without modifying) the pricing system for access to the CFL described in the 2020 Network Statement. Under the terms of ETICA-PAX the railway undertakings may not make their own deductions from toll payments to Eurotunnel; any such self-deductions would constitute a serious breach of the ETICA- PAX conditions.

- *Duration*: the ETICA-PAX scheme is intended for new rail passenger services launched (with first commercial travel) from 2015 and before 31 December 2024.
- *Criteria applicable to the candidates*: the system is open to all railway undertakings which have requested or obtained the regulatory permits necessary for access to the infrastructures concerned and that accept both the CFL access conditions and charges and the scheme's principles and conditions.
- *Criteria applicable to the project and determination of the incentive*:
  - The principal criterion for determination of ETICA-PAX grants is based on the additional daily frequency and capacity of the new cross-Channel rail service. Arafer and ORR understand that when this criterion is met, it allows for a basic amount of grant that is then adjusted by the application of other criteria.
  - The system applies to the creation of new direct services (i.e. new origin-destinations), to a combination of new and existing passenger flows (in which case a reduction coefficient is applied to ensure that the grant is applied only

création nette de trafic ferroviaire voyageurs uniquement) et aux ajouts de fréquences sur de nouvelles dessertes récentes (dans ce cas le montant de l'aide est également déterminé sur la base de la nouvelle création nette de capacités).

- D'autres critères d'ajustement sont appliqués (comme la disponibilité réelle, la complexité de la desserte). Les conditions générales prévoient également que le dispositif vise les projets de lancement de dessertes et de capacités prévus pour une exploitation continue et permanente sur la durée (par exemple dix ans). En conséquence, l'entreprise ferroviaire doit s'engager sur le fait que, hors variations majeures et imprévues de circonstances, elle estime être en mesure d'exploiter la desserte de manière viable sur la durée après la période initiale de montée en charge, et ne dépend pas pour sa survie d'aides prolongées. En contrepartie de cet engagement, en cas de réduction ou retrait de dessertes durant ou après la période de montée en charge du service, Eurotunnel n'exige pas le remboursement des aides déjà versées pour des années calendaires antérieures d'exploitation, mais cessera immédiatement de verser toute aide à partir du moment où le service est réduit ou interrompu.

#### b) Observations des régulateurs

60. L'Arafer et l'ORR accueillent favorablement le principe visant, au moyen de réductions tarifaires, à favoriser le développement de nouveaux trafics empruntant le LFT. Cependant, ils considèrent que des améliorations pourraient être apportées en vue d'augmenter le recours des entreprises ferroviaires à ce dispositif.

61. D'une manière générale, la formulation utilisée dans les conditions générales du dispositif ETICA-PAX pourrait être plus claire et moins complexe. Certains aspects peuvent sembler difficiles à appréhender en pratique pour

to the net creation of passenger traffic) and to the addition of frequencies on recent new services (in which case the amount of the incentive is also determined on the basis of the net new addition of capacity).

- Other adjustment criteria are applied (e.g actual availability, route complexity). The general conditions also provide that the scheme is intended for projects that create services intended for continuous and permanent operation over time (e.g. ten years). Accordingly, the operator of the service must certify that, barring major and unforeseen variations in circumstances, it intends being capable of operating the service profitably over time after the initial build-up phase and does not depend on any prolonged subsidy. In exchange for this undertaking, in the event of reduction or withdrawal of services during or after the build-up window, Eurotunnel will not require the reimbursement of the incentive payments already made for prior calendar years of operation but will cease any payment of the grant from the point when the service is reduced or suspended.

#### b) Our comments

60. Arafer and ORR welcome the principle of introducing a scheme that grants a discount to encourage the development of new rail passenger services using the CFL. However, we think that there are improvements that could make it more likely that railway operators will participate in the scheme.

61. As a general remark, the wording used in the ETICA-PAX general conditions could be made clearer and less complex. There are certain aspects which may be difficult for railway operators to understand in practice. We also think that

les entreprises ferroviaires. L'Arafer et l'ORR souhaitent aussi que les conditions générales d'ETICA-PAX soient incluses dans une annexe du DRE 2020 au moyen, par exemple, d'un lien hypertexte (ETICA-PAX figure actuellement dans la table des matières en tant qu'annexe, mais aucune information n'est disponible dans le DRE).

62. Etant donné que l'objectif d'ETICA-PAX est d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, l'Arafer et l'ORR considèrent qu'Eurotunnel devrait améliorer la description des dispositions de l'aide afin d'en faciliter la compréhension et le calcul prévisionnel par les entreprises ferroviaires.

63. A cet égard, il serait intéressant qu'Eurotunnel évalue les effets incitatifs du dispositif créé avec les candidats actuels et les potentiels nouveaux entrants. Les régulateurs s'interrogent en particulier sur :

- le caractère réellement incitatif de paiements effectués *a posteriori* ;
- le caractère potentiellement restrictif des critères applicables et les possibilités de les assouplir pour tenir compte des difficultés rencontrées par les potentiels candidats ;
- la transparence et le caractère équitable et non discriminatoire de la procédure d'audit des capacités réellement offertes.

details of the ETICA-PAX should be included in the annex to the 2020 Network Statement by way of a hyperlink (ETICA-PAX is currently listed as an annex, but with no information available in the Network Statement).

62. Given that the intention of ETICA-PAX is to encourage train operators to develop and run new services, we consider that Eurotunnel should improve the way that it describes the arrangements for discounts so they are easy to understand and for operators to predict the level of discounts.

63. We also think that it would be worthwhile for Eurotunnel to review the incentive effect of the discounts it is offering, together with existing and potential applicants. Particularly we think Eurotunnel should consider:

- whether the fact that payments are awarded retrospectively has a material effect on the incentive offered;
- whether the criteria for applicants are too restrictive, and could be relaxed or broadened to take account of difficulties encountered by potential new operators; and
- whether the auditing of actual volumes is conducted in a transparent, fair and non-discriminatory manner.

## ANNEXE 1

### Les services et les entreprises ferroviaires utilisant le Lien Fixe Transmanche

En 2018, les entreprises ferroviaires suivantes ont utilisé le Lien Fixe Transmanche :

Tableau 1. Entreprises Ferroviaires ayant emprunté le Lien Fixe Transmanche en 2018

Type de service	Opérateurs
Navettes (voitures et camions)	Eurotunnel
Trains de fret	<p><b>Dans le cadre du RUC :</b> DB Cargo UK, SNCF/Captrain/Forwardis</p> <p><b>Fournisseurs de services en Open Access:</b> RailAdventure GmbH, Rail Operations Group, Europorte France (filiale du Groupe Europorte qui appartient à Getlink), GB Railfreight (auparavant filiale d'Eurotunnel SE<sup>16</sup>).</p>
Trains de passagers	Eurostar

Source : Eurotunnel

Les tableaux suivants illustrent des évolutions de trafic différentes selon les activités :

Tableau 2. Nombre annuel de voitures et de camions transportés par le service de navettes des Concessionnaires

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de voitures transportées par les navettes (taux d'évolution annuel)	2 262 811 (-)	2 424 342 (+7,1%)	2 481 167 (+2,3%)	2 572 263 (+3,7%)	2 556 585 (-0,6%)	2 610 242 (+ 2,1%)	2 595 247 (-1,0%)	2 711 714 (+3%)
Nombre de camions transportés par les navettes (taux d'évolution annuel)	1 263 327 (-)	1 464 880 (+16,0%)	1 362 849 (-7,0%)	1 440 214 (+5,7%)	1 483 741 (+3,0%)	1 641 638 (+10,6 %)	1 637 280 (0,0%)	1 693 714 (+2,0%)

Source : Eurotunnel, rapports annuels 2013 à 2017. Communiqué Getlink, 22/01/2019

<sup>16</sup> Le 15 novembre 2016, GB Railfreight a été rachetée par EQT Infrastructure.

Tableau 3. Nombre annuel de trains de fret et volume de marchandises transportées (tonne).

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Nombre de trains de fret (taux d'évolution annuel)</b>	2 388 (-)	2 325 (-2,6%)	2 547 (+9,5%)	2 900 (+13,9%)	2 421 (-16,5%)	1 797 (-25,8%)	2 012 (+12,0%)	2 077 (+ 3,3%)
<b>Volume de marchandises transportées en tonnes (taux d'évolution annuel)</b>	1 324 673 (-)	1 227 139 (-7,4%)	1 363 834 (+11,1%)	1 648 047 (+20,8%)	1 420 826 (-13,8%)	1 041 294 (-26,7%)	1 219 364 (+17,0%)	1,301,460 (+6,7%)

Source : Eurotunnel, réponse au questionnaire de l'Arafer et de l'ORR dans le cadre de l'instruction relative au DRE 2020. Communiqué Getlink, 22/01/2019

Tableau 4. Nombre annuel de trains de passagers

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Nombre de trains de passagers (en milliers, arrondi à 500 près) (évolution annuelle)</b>	18,5 (-)	18,5 (+)	18,5 (+)	19,0 (+)	19,0 (+)	18,5 (-)	17,0 (-)	17,5 (+)

Source : Eurotunnel, réponse au questionnaire de l'Arafer et de l'ORR dans le cadre de l'instruction relative aux DRE 2017, 2018, 2019 et 2020.

## ANNEX 1

### Services and operators using the CFL

The following operators used the CFL in 2018:

Table 1. Operators using the CFL in 2018

Type of service	Operators
Shuttles (cars and HGVs)	Eurotunnel
Freight trains	<p><b>Under the RUC:</b> DB Cargo, SNCF/Captrain/Forwardis</p> <p><b>Service suppliers under the Open Access scheme:</b> RailAdventure GmbH, Rail Operations Group, Europorte France (subsidiary of Europorte Group, held by Getlink), GB Railfreight (previously a subsidiary of Eurotunnel SE<sup>17</sup>)</p>
Passenger trains	Eurostar

Source: Eurotunnel

The following tables show the various traffic changes based on activities:

Table 2. Annual number of cars and HGVs transported by the Concessionaires' shuttle service

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Number of cars transported by shuttles (annual percentage change)	2,262,811 (-)	2,424,342 (+7.1%)	2,481,167 (+2.3%)	2,572,263 (+3.7%)	2,556,585 (-0.6%)	2,610,242 (+2.1%)	2,595,247 (-1.0%)	2,711,714 (+3.0%)
Number of HGVs transported by shuttles (annual percentage change)	1,263,327 (-)	1,464,880 (+16.0%)	1,362,849 (-7.0%)	1,440,214 (+5.7%)	1,483,741 (+3.0%)	1,641,638 (+10.6%)	1,637,280 (0.0%)	1,693,714 (+2.0%)

Source: Eurotunnel, Annual reports for 2013 to 2017. Getlink press release, 22/01/2019

<sup>17</sup> GB Railfreight was acquired by EQT Infrastructure on 15 November 2016.

Table 3. Annual number of freight trains and volume of goods transported (tonnes)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Number of freight trains (annual percentage change)</b>	2,388 (-)	2,325 (-2.6%)	2,547 (+9.5%)	2,900 (+13.9%)	2,421 (-16.5%)	1,797 (-25.8%)	2,012 (+11.9%)	2,077 (+ 3.3%)
<b>Volume of goods transported in tonnes (annual percentage change)</b>	1,324,673 (-)	1,227,139 (-7.4%)	1,363,834 (+11.1%)	1,648,047 (+20.8%)	1,420,826 (-13.8%)	1,041,294 (-26.7%)	1,219,364 (+17.0%)	1,301,460 (+6.7%)

Source: Eurotunnel, in reply to the questionnaire issued by Arafer and ORR as part of the recommendations relating to the 2020 Network Statement. Getlink press release, 22/01/2019

Table 4. Annual number of passenger trains

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Number of passenger trains (in thousands, rounded to nearest 500) (annual trend)</b>	18.5 (-)	18.5 (+)	18.5 (+)	19.0 (+)	19.0 (+)	18.5 (-)	17.0 (-)	17.5 (+)

Source: Eurotunnel, replies to the questionnaires issued by Arafer and ORR as part of the recommendations relating to the 2017, 2018, 2019 and 2020 Network Statements.