

Comité Européen de Liaison sur les Services d'Intérêt Général European Liaison Committee on Services of General Interest

Conseil européen de Barcelone : attention aux fausses pistes

Les 15 et 16 mars prochains, le Conseil européen tiendra sa réunion de printemps consacrée à la mise en œuvre de la "stratégie de Lisbonne" de croissance économique et de développement de l'emploi. La présidence espagnole vient de présenter les 5 priorités qu'elle compte promouvoir à cette occasion : ouvrir davantage à la concurrence les réseaux de transports et de communications, en particulier en poursuivant la libéralisation du rail ; réorganiser les marchés du gaz et de l'électricité pour permettre plus de concurrence au profit des entreprises et des citoyens ; libéraliser les marchés financiers ; s'attaquer aux rigidités des marchés du travail tout en préparant la modernisation des systèmes de protection sociale et de retraite ; moderniser la formation et l'éducation. Dans la lignée de ce qu'avait déjà affirmé le Conseil de Lisbonne de mars 2000, ces projets fixent comme objectif unique la libéralisation par secteur des services d'intérêt général ; et cette logique ne se limite plus aux secteurs de réseaux d'infrastructures, mais s'étend à de nouveaux secteurs, la santé, l'éducation, la protection sociale, etc.

Alors que depuis l'article 16 du traité et l'article 36 de la Charte des droits fondamentaux, il semblait que l'on pouvait dépasser l'opposition frontale entre d'un côté les mérites de la concurrence et de l'autre la promotion de l'intérêt général (garantie des droits de la personne, cohésion sociale et territoriale, développement durable), pour aboutir à un équilibre dynamique, ces projets sont fondamentalement déséquilibrés et, s'ils étaient adoptés tels quels, engageraient l'intégration européenne sur de fausses pistes.

Ces projets oublient que la concurrence n'a de vertu que si elle est loyale, équitable et transparente, alors que la libéralisation forcenée mène à la constitution d'oligopoles au détriment des intérêts des consommateurs et des citoyens. Ils conduisent à instituer des subventions croisées en faveur des gros consommateurs, au détriment de tous ceux qui n'ont pas de "pouvoir de marché". Ils privilégient les logiques de rendement boursier de court terme en oubliant la préparation de l'avenir, de la compétitivité à long terme de l'Europe et donc des emplois de demain. Ils amènent à tourner le dos à des objectifs d'intérêt général comme le rééquilibrage entre rail et route dans le domaine des transports ou le respect des engagements de réduction de l'émission de gaz à effet de serre dans l'énergie, qui ne relèvent pas des logiques spontanées des marchés. Ils oublient d'évaluer et de tirer les leçons des échecs de libéralisation que représentent des fermetures massives de bureaux de postes dans certains pays, la crise énergétique californienne ou la faillite d'Enron, la détérioration des transports ferroviaires dans plusieurs pays, etc.

Comme l'a demandé le Parlement européen dans sa résolution du 13 novembre 2001, on ne peut lancer de nouvelles libéralisations sans évaluations pluralistes et démocratiques des libéralisations antérieures et sans prise en compte des effets sur la cohésion économique, sociale et territoriale. Plutôt que de se précipiter sur des mesures secteur par secteur, les institutions européennes devraient d'abord mettre en œuvre les modestes décisions des .../..

European Council of Barcelona: be ware of wrong tracks

On the 15th and 16th March the European Council will hold its Spring meeting dedicated to the development of the "Lisbon Strategy" concerning economic growth and labour development. The Spanish Presidency has presented five priorities that it intends to support during the meeting: further opening to competition of transport and communication networks, notably by going ahead with the liberalisation of the railways; reorganise gas and electricity markets in order to allow for wider competition, to the benefit of both firms and citizens; liberalise financial markets; tackle the rigidity of the labour market while at the same time preparing for the modernisation of social security and pensions; modernise training and education. Along the lines already laid out by the Council of Lisbon in March 2000, these projects have as their unique objective, the sector based liberalisation of services of general interest; this line of thought is not limited only to sectors of infrastructure networks, but extends over to new sectors, health, education, social security, etc.

Whereas with article 16 of the treaty and article 36 of the Charter of fundamental rights it appeared that a face to face confrontation could be avoided between, on the one hand the merits of competition and on the other the promotion of services of general interest (guarantee of personal rights, social and territorial cohesion, sustainable development), in order to achieve a dynamic equilibrium, these projects are fundamentally unbalanced and, if they were to be adopted in their present form, will lead the European integration on wrong tracks.

These projects exclude the fact that competition is worth something only if it is loyal, fair and transparent. Whereas frenzied liberalisation leads to the creation of oligopolies much to the detriment of the interests of consumers and citizens. They drive at the establishment of crossholding subsidies in favour of powerful consumers and to the detriment of all those that have no "market power". They favour short term Stock Market profits forgetting the preparation of the future, the European long term competitiveness and thus tomorrow's employment. They lead to turning one's back on objectives of general interest such as the balancing between rail and road in the transport field or the respect of engagements on the reduction of gases having the greenhouse effect in the field of energy, all of which do not fall within the spontaneous market way of reasoning. They forget to assess and learn from the failures of liberalisation which has led to massive closures of post offices in certain countries, the Californian energy crisis or the bankruptcy of Enron, the deterioration of railways in a number of countries, etc.

As asked by the European Parliament in its resolution of 13th November 2001, new liberalisation cannot be launched without a pluralist and democratic assessment of previous liberalisation and without taking into consideration effects on economic, social and territorial cohesion. Rather than rushing on to sector by sector measures, European institutions should first apply the modest decisions of .../..

Ferroviaire

♦ Un **second paquet ferroviaire** a été adopté par la Commission, le 23 janvier dernier. Il se compose de cinq propositions portant sur i/ la création d'une agence ferroviaire européenne chargée de trouver des solutions communes en matière de sécurité et d'interopérabilité (règlement) ii/ la sécurité des chemins de fer et la procédure pour la délivrance des certificats de sécurité que toute entreprise devra posséder avant de circuler sur le réseau européen (directive) iii/ l'ouverture des marchés de fret nationaux, avec possibilité de cabotage, dix huit mois après l'entrée en vigueur de la directive (modification de la directive 91/440) iv/ la modification des directives sur l'interopérabilité du rail à grande vitesse (96/48) et du rail conventionnel (2001/16) en cas de travaux d'aménagement ou de maintenance v/ l'adhésion de l'Union à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires et à la Convention relatives aux transports internationaux ferroviaires (recommandation).

Par ailleurs : des propositions pourraient être faites fin 2002 début 2003 pour l'introduction d'une concurrence régulée des services internationaux de voyageurs, une étude est actuellement en cours pour vérifier leur rentabilité réelle et leur attractivité pour les opérateurs privés ; une proposition de règlement sur les droits des voyageurs est annoncée pour 2002/2003.

♦ La présidence espagnole a fait savoir qu'elle comptait appuyer les propositions de la Commission et aussi arriver en juin à une position commune sur l'ouverture à la concurrence des transports publics de voyageurs.

♦ un **conseil européen de la recherche ferroviaire**, à vocation consultative, a été créé en novembre par la Commission, pour permettre le développement d'une stratégie commune de recherche et accélérer l'émergence d'un système ferroviaire unique en Europe. Il est composé de représentants du monde ferroviaire et des usagers, et de défenseurs de l'environnement.

Social

♦ **responsabilité sociale des entreprises** : la commissaire Diamantopoulou a annoncé la publication d'un Livre blanc sous présidence espagnole. Il se concentrera principalement sur "l'étiquetage social de l'entreprise" et abordera la question de la coopération entre petites et moyennes entreprises, d'une part, et grandes entreprises, de l'autre.

♦ **restructuration d'entreprises** : la Commission a lancé, le 15 janvier, une consultation formelle des partenaires sociaux sur la manière dont les entreprises et les travailleurs peuvent les anticiper et en gérer les retombées sociales. Une communication "Anticiper et gérer le changement : une approche dynamique des aspects sociaux de la restructuration des entreprises" est annoncée pour mars 2002 (Conseil européen de Barcelone).

Railways

♦ A **second railways package** was adopted by the Commission on 23rd January 2002. It is composed of five propositions concerning i/ the creation of a European Railways Agency responsible for finding common solutions for matters concerning safety and interoperability (regulation) ii/ Railways safety and procedures of delivering safety licences which every firm should possess before using the European network (directive) iii/ the opening of national freight market, with the possibility of coastal navigation, eighteen months after the application of the directive (modification of directive 91/440) iv/ modification of directives on high speed railways (96/48) and conventional railways (2001/16) in the event structural modification or maintenance v/ the adhesion of the Union to the Intergovernmental Organisation for international railways transports and to the Convention concerning international railways transports (recommendation).

Further: propositions could be made sometime end 2002 or early 2003 for the introduction of a regulated competition in international passenger services, a study is underway to determine their real profitability and their attractiveness to private operators; a proposition for a regulation on passengers' rights has been announced for the period 2002/2003.

♦ The Spanish Presidency has made it known that it intends to support the Commission's propositions and also reach a common stand on the opening to competition of passenger public transports.

♦ a **European Council of Railways Research**, a consultative body, was created by the Commission in November in order to allow for the development of a common strategy in research and accelerate the emergence of a single railways system in Europe. It is composed of representatives from the railways field, users and environment defenders.

Social

♦ **Social responsibility of firms**: Commissioner Diamantopoulou has announced the publication of a White Paper during the Spanish Presidency. It will mainly concentrate on "social labelling of the firm" and will tackle the question of cooperation between small and medium sized firms, on the one hand and big firms on the other.

♦ **Restructuring of firms**: on 15th January the Commission launched a formal consultation of the social partners on the way in which firms and workers could anticipate them and handle social repercussions. A communication "Anticipate and manage the change: a dynamic approach to the social aspects of the structuring of firms" has been announced for March 2002 (European Council of Barcelona).