

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

Plus de cohérence politique

Les analyses opposées des résultats du Conseil européen de Barcelone, comme les contradictions entre les positions prises par le Parlement sur des propositions de la Commission relatives aux services d'intérêt général (postes, obligations de service public dans les transports, électricité), reflètent l'ampleur des débats, entre ceux qui préconisent toujours plus de libéralisme et ceux qui ressentent la nécessité de politiques communautaires prenant plus en compte l'intérêt général européen. En même temps, la société civile s'exprime de plus en plus largement lors des Conseils européens et porte des exigences nouvelles sur les questions politiques et sociales et par conséquent sur les services d'intérêt général.

Certes, le Conseil européen de Barcelone a consacré une part importante de ses travaux aux services d'intérêt général (bulletin 101/102) et a permis des avancées dans certains domaines comme la mise en œuvre de Galileo (voir ci dessous). Il est cependant encore resté bien en deçà des prises de position et initiatives dont l'Europe et ses citoyens ont besoin et réclament. Il faudrait en particulier ♦ que le Conseil des ministres fasse prévaloir dans tous les domaines l'intérêt commun à l'ensemble de l'Union et donc développe les projets dont elle a besoin pour promouvoir son modèle économique et social et dégage une politique claire et offensive ♦ que le Parlement fasse preuve de davantage de continuité et de cohérence politique dans la poursuite des objectifs qu'il avait mis en avant dans sa résolution du 13 novembre dernier (bulletin 92/93) ♦ que la Commission soit beaucoup plus audacieuse dans ses propositions pour construire une évaluation pluraliste et démocratique des performances des services d'intérêt général et du rapport évolutif à établir entre concurrence et objectifs d'intérêt général, pour affermir leur sécurité juridique, économique et sociale ♦ que la Convention chargée de réfléchir à l'avenir de l'Europe mette clairement à son ordre du jour la place et le rôle des services d'intérêt général, afin que le futur texte constituant garantisse les droits fondamentaux de chaque habitant d'accéder aux biens et services essentiels, organise la cohésion sociale et territoriale de l'Union européenne et fonde un développement durable.

Il s'agit donc de construire une Europe politique, économique, sociale et écologique. Cela se fera avec la mobilisation et la convergence de tous les acteurs. Le CELSIG y contribuera activement.

P. Bauby, J.C. Boual et K. Varin

Conseil transport

De la réunion du 26 mars dernier, on retiendra, notamment :

♦ **Galileo** : les Quinze sont arrivés à un accord sur la poursuite du projet. Les entreprises privées pourront y participer à partir de fin 2003, après que sera connu le résultat de l'appel d'offres destiné à désigner le consortium d'entreprises qui s'occupera des phases de déploiement du système puis de démarrage des opérations. Pour ces phases, le financement public devra être le plus limité possible et ne pas dépasser un tiers du coût, le reste étant apporté par ...

More of policy coherence

Opposite analyses of the conclusion of the European Council of Barcelona, just as contradiction in different positions taken by the Parliament, concerning proposals of the Commission on services of general interest (posts, public services obligations in transport, electricity) reflect the extent of debates between those who always call for more of liberalism and those who feel the necessity for Community policies, taking more into account the European general interest. At the same time, the civil community is more and more extensively making its ideas known in European Councils and thus bring in new demands concerning social and policy questions and, consequently, on services of general interest.

Certainly the European Council of Barcelona devoted a significant part of its agenda to services of general interest (bulletin 101/102) and enabled progress in a number of fields such as the setting up of Galileo (see below). It, however, still fell far short of engagements and initiatives that Europe and its citizens need and ask for. In particular it is necessary to ensure ♦ that the Council of ministers, in all fields, on the common interest to the whole Union and thus develop projects which the latter needs in promoting its social and political models, as well as set out a clear and determined policy ♦ that the Parliament displays more of policy continuity and coherence in the pursuit of objectives it had set forth in its resolution of 13th November 2001 (bulletin 92/93) ♦ that the Commission shows more courage in its proposals for the establishment of a pluralist and democratic assessment of the performances of services of general interest and, also, in the evolving relationship to be established between competition and objectives of general interest so as to reinforce their legal, economic and social assurance ♦ that the Convention entrusted with the task of considering the future of Europe, should clearly include in its agenda discussions on the place and the role of services of general interest so that the future constitutive text will guarantee fundamental rights of each inhabitant for access to essential goods and services and, organise European Union social and territorial cohesion and establish sustained development.

It is a question of constructing a political, economic social and ecological Europe. This will be possible with the mobilisation and convergence of all actors. CELSIG intends to bring in its active contribution.

P. Bauby, J.C. Boual and K. Varin

Transport Council

Important points to note from the meeting of 26 March 2002

♦ **Galileo**: the Fifteen agreed on the continuation of the project. Private firms can take part from the end of 2003, following the outcome of invitation to tender organised to set up a consortium of firms which will run the deployment phase of the system and the launching phase of the operations. In both phases public financing should be kept as low as possible and should not exceed one third of the total cost, the remaining being brought in from ...

le privé. Le Conseil a pris rendez-vous fin 2003 pour la suite des décisions financières. Cet accord est le résultat d'un compromis destiné à emporter l'adhésion des opposants à Galileo : Royaume-Uni, Pays-Bas, Danemark (voir bulletins 94/95 et 96).

Les Quinze ont aussi accepté la création d'une entreprise commune pour gérer le projet pendant la phase de développement (voir bulletin 98). Aux termes du règlement spécifique adopté, dont la formulation n'est pas très claire, celle-ci est créée pour la durée de la phase de développement (2002/2006), et éventuellement prolongeable. Une de ses tâches principales sera de mener l'appel d'offres devant aboutir (fin 2003) à la désignation du consortium d'entreprises qui recevra la concession pour le déploiement et le lancement opérationnel de Galileo. Les membres fondateurs de l'entreprise commune sont la Communauté européenne et l'Agence spatiale européenne (ASE). La Banque européenne d'investissement pourra y participer. Les entreprises voulant y participer fin 2003 devront apporter 5 millions d'euros, ramenés à 250 000 pour les PME. Les entreprises auront voix au conseil au prorata de leur apport, la Communauté européenne et l'ASE auront toujours, chacune, au moins 30% des voix.

L'accord prévoit, également, la création, dès cette année, d'un "conseil pour la sécurité", composé des Etats membres, et insiste sur la nécessité de négocier un accord d'interopérabilité avec le GPS américain.

♦ **transports publics de voyageurs** : Les débats ont peu avancé sur la proposition de règlement relative à la libéralisation des transports urbains et interurbains de voyageurs. Les Quinze ont renvoyé au Comité des représentants permanents la discussion de la proposition modifiée présentée par la Commission suite à l'avis du Parlement le 14 novembre dernier (voir bulletin 99).

♦ **deuxième "paquet ferroviaire"** : les propositions présentées par la Commission en janvier dernier (voir bulletin 97) ont fait l'objet d'un débat d'orientation. Si la plupart de ces propositions ont reçu un accueil plutôt favorable, celle concernant l'ouverture des marchés nationaux de fret ferroviaire a fait l'objet d'avis divergents.

♦ **"ciel unique" européen** : les propositions de la Commission relatives à la création d'un "ciel unique" d'ici 2004 ont été débattues. Un consensus s'est dégagé sur la nécessité de renforcer l'interopérabilité des systèmes de contrôle et l'adhésion à Eurocontrol. En revanche, des réserves ont été exprimées : le Portugal et la Grèce ont exprimé des doutes relatifs à la base juridique utilisée par la Commission pour présenter ses propositions (article 80.2) ; des éclaircissements sont demandés sur les aspects militaires du projet ; plusieurs délégations ont souligné que la nouvelle réglementation ne devrait pas aboutir à une privatisation des services de contrôle aérien.

♦ **libéralisation des services portuaires** : les Etats membres ont fait état du projet de directive modifiée présenté par la Commission, suite à l'avis du Parlement européen. La France a mis en garde contre les problèmes de sécurité qui pourraient résulter de la libéralisation de certains types de services, estimant que l'auto-assistance (l'utilisateur d'un port se fournit lui-même les services) devait relever de la subsidiarité, soutenu l'amendement du Parlement (non repris par la Commission) visant à exclure les services de pilotage du champ d'application du texte. La Belgique a soutenu ce dernier point et mis en évidence la nécessité d'harmoniser les conditions sociales en vigueur dans les ports.

the private sector. The Committee is to meet end 2003 to assess the follow up to financing decisions. This agreement results from a compromise designed to draw in opponents to the Galileo project: United Kingdom, the Netherlands, Denmark (see bulletins 94/95, 96).

The fifteen have also accepted the creation of a joint firm to manage the project in its development phase (see bulletin 98). According to the adopted specific regulation, whose formulation is not very clear, the firm in question is to last for the period of the development phase (2002/2006), with the possibility for an extension. One of its major tasks shall be to co-ordinate the invitation to tender procedure whose outcome (end 2003) will be the designation of a consortium of firms which will be awarded the concession for the deployment and the operations launching of Galileo. Founding members of the joint firm are the European Community and the European Space Agency (ESA). The European investment bank could also participate. Firms that wish to take part, end 2003, will be required to contribute 5 million euros, brought down to 250 000 euros for the SMEs. Participating firms will have voting rights in the Council proportional to their contributions, the European Community and the ESA will always have at least 30% of the votes each.

The agreement also provides for the creation, starting from this year, of the "committee for security" composed of Member States and, stresses the necessity of negotiating the interoperability with the American GPS.

♦ **passengers public transport**: debates on the proposal of the regulation concerning the liberalisation of urban and interurban passenger transports, have made little progress. The Fifteen have referred back to the Committee of permanent representatives the discussion on the modified proposal presented by the Commission in November 2001 (see bulletin 99) following the Parliament's decision.

♦ **second "railways package"**: proposals presented by the Commission in January 2002 (see bulletin 97) were taken into orientation discussions. Whereas most of these proposals were favourably accepted, one concerning the of national railways freight markets received diverging opinions.

♦ **European "single sky"**: the Commission's proposals concerning the creation of a "single sky" by the year 2004 have been debated on. A consensus emerged on the necessity of strengthening the interoperability of monitoring systems and on joining the Eurocontrol. However, some reservations were expressed; Portugal and Greece expressed doubts concerning the legal base used by the Commission to present its propositions (article 80.2); clarification on the military aspect of the project were asked for; several delegations stressed that the new regulation should not lead to the privatisation of air control services.

♦ **liberalisation of port services**; Member States have examined a draft modified directive presented by the Commission, following remarks from the European Parliament. France has issued a warning concerning safety problems that could result from the liberalisation of certain types of services, it considered that self-assistance (a port user providing services for himself) should come under subsidiarity, it supported the Parliament's amendment (not taken into account by the Commission) aiming at excluding navigation services from the field of application of the text. Belgium supported this last point and brought out the necessity of harmonising social conditions in force at present in the ports.