

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

19 mai : une politique européenne pour les SIG

Le CELSIG organise, le 19 mai prochain, au Comité économique et social européen, à Bruxelles, un séminaire européen sur "**Services d'intérêt général et cohésions : une politique européenne pour les services d'intérêt général**".

La journée comportera deux parties, la première sera consacrée à la question du financement des SIG, la seconde à la question d'une politique européenne des SIG. Les débats se termineront par un "Appel aux candidats aux élections européennes" (voir également ci-dessous : Services d'intérêt général/Parlement européen).

Le programme complet du séminaire et le bulletin d'inscription sont accessibles directement sur l'adresse électronique suivante :
www.celsig.org/actualite/CELsem1905.rtf

SIG en Europe : une occasion manquée ?

Le 3^{ème} paquet ferroviaire, adopté par la Commission le 3 mars dernier (voir bulletin 148), n'est-il pas une occasion manquée pour permettre l'organisation des services d'intérêt général (SIG) en Europe ?

Comme nous l'avons souligné, il poursuit la libéralisation du chemin de fer sans évaluation sérieuse des étapes précédentes. Mieux, le premier paquet ferroviaire n'est pas transposé dans tous les Etats membres (l'Allemagne, l'Autriche, la Grèce, le Royaume-Uni et la Suède n'ont notifié aucune mesure de transposition, mais l'Allemagne, l'Autriche, le Royaume-Uni ont ouvert le fret sur la base de leur législation nationale) et le deuxième paquet n'a fait l'objet d'un accord de conciliation entre le Conseil et le Parlement que le 16 mars dernier et n'est pas adopté définitivement (voir ci dessous).

Avec plus de dix ans d'expérience, nous savons que les effets de la libéralisation des services de réseaux pour les usagers/citoyens/consommateurs sont pour le moins contradictoires, parfois positifs, parfois décevants et parfois négatifs, selon les secteurs et les pays. C'est particulièrement le cas pour le chemin de fer, les expériences suédoises, néerlandaises ou britanniques ne sont pas que positives. Toute fuite en avant ne peut être que dommageable et une évaluation démocratique est urgente.

Plus étonnant encore, ou plus inquiétant, alors que la Commission propose un règlement concernant les droits des passagers en transport international et un règlement concernant la qualité des services de transport de marchandises, elle ne propose rien sur l'évaluation de ces modes de transport ! Mieux, ce sont les entreprises ferroviaires qui définiront la qualité de service et qui la contrôleront en matière de services internationaux de voyageurs (articles 33 du projet de règlement). La Commission renonce à sa part de prérogatives de puissance publique pour offrir un service de qualité sur l'ensemble du territoire européen. Le Conseil et le Parlement en feront-ils autant quand ils examineront ce texte ? .../...

19th May: a European policy for SGI

On 19th May, at the European Social and Economic Committee, in Brussels, CELSIG will organise a European seminar on "**Services of general interest and cohesions: a European policy for services of general interest**".

The day will comprise two parts, the first will be devoted to the question of the funding of SGI, the second will tackle the question of a European policy for the SGI. The debates will close with a "Call to candidates to the European elections" (see also below: Services of general interest / European Parliament).

The full program of the seminar and the registration form are available directly from the following electronic address:
www.celsig.org/actualite/CELsem1905.rtf

SGI in Europe: a missed opportunity?

The 3rd railway package which was adopted by the Commission on 3rd March 2004 (see bulletin 148), was it not a missed opportunity to allow for the organisation of services of general interest (SGI) in Europe?

As we had already stressed, the Commission is carrying on with the liberalisation of railways without serious assessment of the preceding stages. Further, the first railways package is not yet transposed in all Member States (Germany, Austria, Greece, the United Kingdom and Sweden have not reported any measure for its transposition, but Germany, Austria and the United Kingdom have opened freight transport on the basis of their own national legislations) and, the second package only became the subject for a conciliatory agreement between the Council and the Parliament on 16th March and has not yet been fully adopted (see below).

With more than ten years of experience, we know that the effects of the liberalisation of network services on users/citizens/consumers could, at the very least, be contradictory, or sometimes positive, at other times disappointing and even negative, depending on the sectors and countries concerned. This is particularly the case for railways, the Swedish, Dutch or British experiences are not exclusively positive. Any thoughtless pursuit can only be detrimental and, therefore, a democratic assessment is urgently needed.

More surprising still, or more worrying is that, whereas the Commission is proposing a regulation on passengers rights in international transports and another regulation on the quality of goods transportation, it is not proposing anything on the assessment of these means of transport! Further, it will fall upon railways companies themselves to define the quality of service and which they will supervise, as regards international passengers services (articles 33 of the draft regulation). The Commission is surrendering its part of prerogatives of public authority to provide quality services throughout the European territory. Will the Council and the Parliament do the same when they come to examine this text? .../...

La Commission semble avoir oublié sa Communication COM (2002) 321 sur la méthodologie d'évaluation.

Le 3^{ème} paquet ferroviaire (comme les deux premiers, mais c'est plus préoccupant car il s'agit de transports de voyageurs) ne porte pas sur les obligations de service public.

L'exposé des motifs du projet de modification de la directive 91/440 précise dans le point 2-1. que "Deux Etats membres, ou deux collectivités locales, transfrontaliers, peuvent définir et attribuer ensemble un contrat de service public pour la réalisation d'un service international ou d'un service régional transfrontalier". Or, cette disposition n'apparaît nulle part dans les attendus et dans le projet de directive. Il est simplement fait mention de la possibilité d'interdire le cabotage interne si l'équilibre d'un contrat de service public l'exige strictement. Pourquoi limiter à deux Etats membres cette possibilité, ne peut-on imaginer trois, ou plus, Etats membres ou collectivités selon les situations géographiques ?

Peut-on ouvrir les transports ferroviaires de voyageurs sans reprendre les débats sur le projet de modification du règlement 1191/69 dit "obligations de service public" (OSP) ? (voir bulletins 99, 91, 80). Le secteur des transports ferroviaires est le seul dont les directives de libéralisation n'ont pas abordé les obligations de service public, car celles-ci sont définies dans un règlement spécifiques en application de l'article 73 du Traité CE.

Ce projet de règlement OSP, sur lequel les débats ont commencé en 1996 par une étude, a été examiné en première lecture au Parlement européen et fait l'objet d'une proposition modifiée de la Commission sur la table du Conseil depuis le mois de février 2002. Ce projet qui porte sur les obligations de service public pour les transports par fer, voie navigable et route, bute, notamment, sur la question du libre choix des collectivités locales d'attribuer directement le service à une entité qui lui est liée.

Le projet de directive modifiant la directive 91/440 du 3^{ème} paquet ferroviaire et le projet de modification du règlement OSP pose donc deux questions majeures aux instances européennes :

- celle du principe de démocratie commun à tous les Etats membres qui est le respect du suffrage universel local et donc la possibilité pour une collectivité de choisir soit la gestion directe (sans appel d'offres et sans mise en concurrence), soit la gestion déléguée avec mise en concurrence ;

- celle de la nécessité absolue de définir les OSP dans le secteur du chemin de fer, avant de libéraliser au risque, sinon, de réduire encore la part du fer dans les transports de voyageurs et créer des situations inextricables du point de vue des transports dans beaucoup de régions et villes.

Par conséquent, nous suggérons 3 axes de travail à inclure dans l'examen du 3^{ème} paquet ferroviaire :

- ♦ engager une véritable évaluation démocratique, pluraliste, multicritère et publique permettant d'améliorer la méthodologie proposée par la Commission ;

- ♦ rouvrir le débat sur le projet de règlement OSP, en prenant en compte les préoccupations des diverses parties intéressées et en respectant le suffrage universel local, ce qui implique de sortir d'une approche dogmatique quant à l'auto-production de services publics ;

- ♦ ouvrir à cette occasion, au niveau européen, le débat sur le service d'intérêt général dans le chemin de fer du niveau local (les transports urbains) au niveau européen, en y intégrant non seulement les transports de voyageurs dans l'Union européenne mais aussi le fret pour des raisons d'environnement (Kyoto), d'encombrement de sillons, d'investissement équilibré sur tout le territoire européen, ainsi que de cohésion sociale, économique et territoriale.

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

The Commission appears to have forgotten its Communication COM (2002) 321 on the assessment methodology.

The 3rd railways package (just like the first two, but more alarming because it concerns passenger transports) does not include public service obligations.

The presentation of the arguments for the amendment draft of directive 91/440 specifies in item 2-1 that "Two Member States or two local communities, sharing a border, can jointly define and allot a contract of public interest for the realisation of an international service or of a crossborder regional service". However, this provision appears nowhere in the arguments nor in the draft directive. There is only a simple indication of the possibility to prohibit internal cabotage process should the attainment of a balance in the public service contract duly call for such a step. Why should it be limited to two Member States only, can one not imagine three or more Member States or communities depending on geographical situations?

Can passenger railway transports be opened to competition without rekindling debates on the draft amendment of regulation 1191/69 known as "Public Service Obligations" (PSO)? (see bulletins 99, 91, 80). The railway transport sector is the only one whose directives for liberalisation have not tackled public service obligations, because they are defined under a specific regulation in line with article 73 of the EC Treaty.

This PSO draft regulation, over which debates commenced in 1996 with a study, was examined in first reading at the European Parliament and was a subject of the Commission's amended proposal, pending at the Council since February 2002. This draft, dealing with public service obligations for transport by rail, inland waterways and road is being held back, in particular, on the issue of the free choice for local communities to directly allot the services to an entity with which they are associated.

The draft directive amending directive 91/440 of the 3rd railway package and the draft amendment of the PSO regulation thus raises two main questions to the European authorities:

- that of the principle of common democracy to all Member States which is the respect of the local suffrage and thus the possibility for a local community to choose between direct management (with neither call for tender nor opening to competition) and delegated management with opening to competition.

- that of the absolute necessity to define PSO in the railway sector before liberalising, failing which there will be a risk of further reduction in the share of rail in passenger transports and of the emergence of inextricable situations from the transport view point in most regions and towns.

Consequently, we are suggesting 3 axes of investigation to be included in the analysis of the 3rd railway package:

- to engage a genuine democratic, pluralist, multi-criterion and public assessment enabling the improvement in the methodology suggested by the Commission;

- to reopen the debate on the PSO draft regulation, by taking into account concerns of the various interested parties and by respecting local universal suffrage, which implies leaving aside the dogmatic approach in matters of auto-production of public services;

- to open (at European level) on this occasion, the debate on the service of general interest in the railway transport at the local level (urban transports) at the European level by including not only the passenger transports in the European Union but also freight, for environmental reasons (Kyoto), line overloading, balanced investment throughout the European territory, as well as social, economic and territorial cohesion.

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

"Paquets" ferroviaires

Deux semaines après l'adoption, par la Commission européenne de son troisième paquet ferroviaire, le Parlement européen et le Conseil ont trouvé, le 16 mars dernier, un accord en comité de conciliation sur le deuxième paquet ferroviaire. Cet accord règle les questions en suspens relatives aux dates de libéralisation des chemins de fer, la composition du conseil d'administration de l'Agence ferroviaire européenne, la sécurité ferroviaire.

Pour permettre son adoption pendant la législature actuelle, l'accord devra être formellement adopté par le Parlement (probablement en avril) et le Conseil (majorité qualifiée).

Les éléments de l'accord comportent :

- une proposition de directive sur le développement des chemins de fer communautaires. L'accord prévoit l'ouverture à la concurrence du transport national de fret au 1^{er} janvier 2007 et il contient un "considérant" (3a) dans lequel le Conseil et le Parlement se disent "d'accord pour examiner avec assiduité" les propositions contenues dans le troisième paquet ferroviaire qui comporte une proposition de directive visant à libéraliser le transport international de passagers, y compris le cabotage, au 1^{er} janvier 2010 (voir également bulletin 148).

Jusqu'alors le Parlement voulait l'ouverture du trafic national et international de fret au 1^{er} janvier 2006 et celle du trafic national et international de voyageurs au premier janvier 2008. De son côté, le Conseil voulait repousser l'ouverture du fret international au 1^{er} janvier 2008 et refusait la libéralisation du transport de voyageurs (voir bulletins 121 et 127).

- une proposition de directive sur la sécurité des chemins de fer. Le Parlement a obtenu que les Etats membres notifient à la Commission les mesures de sécurité nationales qu'ils veulent introduire. La Commission aura six mois pour vérifier qu'elles ne créent pas des distorsions de concurrence. Il est également prévu que les conducteurs de train et autres membres du personnel assumant des tâches cruciales en matière de sécurité, devront maîtriser les codes, le vocabulaire et les langues nécessaires pour assurer les services sur les lignes desservies.

- une proposition de règlement créant une Agence ferroviaire européenne. L'accord prévoit un conseil d'administration composé d'un représentant par Etat membre, quatre représentants de la Commission, et six représentants des partenaires sociaux (sans droit de vote).

La Commission, qui estime qu'un conseil d'administration de taille limitée permettrait un meilleur fonctionnement, a annoncé qu'elle présentera ultérieurement une proposition cadre sur les Agences européennes couvrant, notamment, la composition du conseil d'administration.

- une proposition de directive relative à l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux : elle rendra obligatoire la présence d'une "boîte noire" dans les locomotives.

Services d'intérêt général

♦ **Livre vert sur les services d'intérêt général** : Le groupe de travail de la Commission a rendu un rapport sur la consultation publique sur le Livre vert sur "Les services d'intérêt général en Europe", le 18 mars dernier. Ce rapport précise qu'il n'entend pas tirer de conclusions politiques, mais que sa matière doit servir à la Commission pour préparer le suivi du Livre vert. Il se limite à un recensement de la diversité des opinions, points de vue et suggestions, et ne veut préjuger en rien du futur Livre blanc. Texte sur : http://www.europa.eu.int/comm/secretariat_general/services_general_interest/index_fr.htm .../...

Railways "packages"

Two weeks after the adoption, by the European Commission of its third railway package, the European Parliament and the Council reached, on 16th March, an agreement in the form of a conciliatory committee on the second railway package. This agreement settles pending issues concerning, dates for the liberalisation of railways, the composition of the board of directors for the European Railways Agency and railway safety.

To enable its adoption during the current legislature, the agreement should be formally adopted by the Parliament (probably in April) and by the Council (qualified majority).

Elements of the agreement include:

- a directive proposal on the development of Community railways. The agreement envisages the opening to the competition of the national freight transport by 1st January 2007 and contains one "preamble" (3a) in which the Council and the Parliament "agree to carefully examine" proposals contained in the third railway package which comprise a Directive proposal for seeking to liberalise international passenger transport, including cabotage operations, by 1st January 2010 (see also bulletin 148).

Hitherto the Parliament had wanted the opening of national and international freight traffic by 1st January 2006 and that of national and international passenger traffic by 1st January 2008. On its part, the Council wanted delay the opening of international freight until 1st January 2008 and was refusing the liberalisation of passenger transport (see bulletins 121 and 127).

- a directive proposal on the railway safety. The Parliament managed to establish the requirement that Member States should inform the Commission about national safety measures which they intend to introduce. The Commission will have six months to ensure that such measures do not create distortions in competition. It is also envisaged that train drivers and other crew members carrying out crucial tasks as regards safety, must have a good command of the codes, the vocabulary and the languages necessary to perform the services on the lines concerned.

- a regulation proposal for setting up a European Railways Agency. The agreement provides for a board of directors made up of one representative from each Member State, four representatives from the Commission, and six representatives from social partners (without voting rights).

- the Commission, which deems that a limited sized board of directors would allow for a better operation, announced that it will later present a framework proposal on European Agencies covering, in particular, the composition of the board of directors.

- a directive proposal concerning the interoperability of national railway networks: it will render compulsory the presence of a "black box" in train engines.

Services of general interest

Green Paper on services of general interest: On 18th March The Commission's working group submitted a report on the public consultation on the Green Paper "Services of general interest in Europe". This report makes it clear that it does not intend to draw political conclusions, but that its content should be used by the Commission to prepare the follow-up to the Green Book. It limits its scope to the listing of diversities of opinion, view points and suggestions, and in no way wishes to prejudge the future of the White Paper. The text is available at:

http://www.europa.eu.int/comm/secretariat_general/services_general_interest/index_fr.htm .../...

♦ **Parlement européen** : Le Parlement européen a adopté, le 11 mars dernier, le rapport de Bill Miller (PSE, Britannique) sur "la stratégie de la Commission pour le marché intérieur : priorités 2003-2006". L'essentiel des amendements présentés et votés portaient sur les services d'intérêt général. La tendance libérale du Parlement l'a globalement emporté et le rapport fait ressortir à quel point la question divise le Parlement. Elle le divise sur la question de la libéralisation, le rapport s'oppose explicitement à l'ouverture à la concurrence du marché de l'eau et en même temps salue les avantages de la libéralisation des industries de réseaux, et la division traverse à la fois le Parlement et les partis.

Les députés avaient visiblement choisi de faire de ce vote un instrument de la campagne pour les élections européennes, ce qui montre bien que le résultat de ces élections aura une importance directe et majeure sur les choix futurs de l'Union (voir également, plus haut "19 mai : une politique européenne pour les SIG").

Conseil européen de Bruxelles

Le Conseil, qui s'est tenu les 25 et 26 mars derniers, a, notamment, "décidé qu'un accord sur le traité constitutionnel devrait intervenir lors du Conseil européen de juin au plus tard" (4). Il a voulu "faire passer un message de détermination et de confiance" pour la mise en œuvre de la stratégie de Lisbonne, même si "quatre ans plus tard, le bilan est mitigé" (6). "Pour que le processus soit crédible, il [invite à] accélérer le rythme des réformes au niveau des États membres" (10), notamment en matière d'emploi, de santé et de retraites (14). Il retient deux axes prioritaires : "la croissance durable et l'amélioration qualitative et quantitative de l'emploi" (11), pour lesquels, "l'examen du projet de directive sur les services doit être une priorité absolue et respecter le calendrier" (19). "Le Conseil européen invite les États membres à créer des partenariats pour la réforme qui associent les partenaires sociaux, la société civile et les pouvoirs publics, dans le respect des dispositions et traditions nationales" (43). En 2005, le processus de Lisbonne sera à mi-parcours, il devra alors être examiné, notamment sur la base d'une évaluation, et il charge "un groupe de haut niveau, présidé par Wim Kok" de présenter "un rapport à la Commission pour le 1^{er} novembre 2004 au plus tard" (48).

Sommet social tripartite

Le Sommet social tripartite pour la croissance et l'emploi, qui s'est tenu le 25 mars dernier, a réitéré son soutien à la stratégie de Lisbonne. Il a présenté deux contributions destinées au Conseil européen: le Second rapport de suivi 2004 sur le cadre d'actions pour le développement des compétences et des qualifications tout au long de la vie ; le Premier rapport sur les initiatives des partenaires sociaux pour la mise en œuvre des lignes directrices pour l'emploi

Erratum : dans le bulletin 148, au chapitre "Cour de justice", le numéro de l'arrêt est : C-230/02

♦ **European Parliament**: On 11th March the European Parliament adopted a report by Bill Miller (PSE, British) on "the Commission's strategy for the internal market: 2003-2006 priorities". Most of the amendments presented and voted concerned services of general interest. Overall, the liberal tendency backed by the Parliament took the upper hand and the report illustrated the extent to which the question divides the Parliament. It divides it on liberalisation, the report is explicitly opposed to the opening to competition of water market and, at the same time, welcomes the advantages of the liberalisation of network industries and, this division cuts through the Parliament as well as through parties.

Members of Parliament had obviously chosen to make of this vote an instrument in the campaign for the European elections, which goes a long way to show that the results of these elections will have a direct and significant importance on future choices in the Union (see also, higher "May 19: a European policy for the SGI").

The European Council of Brussels

The Council which was held on 25th and 26th March, foremostly, "It decided that agreement on the Constitutional Treaty should be reached no later than the June" (4). It wished "to send out a message of determination and confidence" for the implementation of the Lisbon strategy, even if "four years on, the picture is a mixed one" (6). "In order to ensure that the process is credible, it [is calling for] stepping up of the pace of reforms at the Member States level" (10), in particular as regards employment, health and retirements (14). It retains two priority axes: "sustainable growth and more and better jobs." (11), for which, "the examination of the draft Directive on the services must be processed as a matter of high priority and in line with the timeframe envisaged" (19). "The European Council calls on Member States to build Reform Partnerships involving social partners, the civil society and public authorities, in accordance with national instruments and traditions." (43). In 2005, the Lisbon process will be half way through, it should then be examined, in particular on the basis of an assessment and, gives the responsibility to "a high level group, chaired by Wim Kok" to submit "a report to the Commission by 1st November 2004, at the latest" (48).

Tripartite Social summit

The tripartite social summit for growth and employment, held on 25th March, reiterated its support for the Lisbon strategy. It presented two contributions to the attention of the European Council: The second 2004 follow-up report on the framework of actions for the development of competences and qualifications throughout one's life. The First report on initiatives of social partners for the implementation of employment guidelines.

Erratum: in bulletin 148, under "Court of Justice", the number of the judgement should read: C-230/02.

NOUVELLES-NEWS-EUROPE est édité par le Comité européen de liaison sur les Services d'intérêt général, *is published by the European Liaison Committee on Services of General Interest*, 66 rue de Rome, F - 75008 PARIS. Tel : (33-1) 43 71 20 28. E-mail <celsig@celsig.org> Directeurs de publication, *Publishers* : Pierre Bauby et and Jean-Claude Boual. Rédactrice en chef, *chief editor* : Katherine Varin. Traduction, *translation* : Jeremiah Chiumia. Diffusé exclusivement E-mail. *Distributed E-mail exclusively*. Abonnement 1 an : 100 €. *Subscription for 1 year: € 100*. Bulletin d'abonnement sur demande. *Subscription form available on request*.