



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

Transports terrestres : Pourquoi revoir les directives des services publics dans la précipitation ?

Comme nous l'annoncions dans le précédent numéro, la Commission a entrepris un travail d'études pour modifier les règlements 1191/69 et 1843/91 définissant les missions de service public dans les transports terrestres. La Commission souhaite "modifier la législation pour assurer le service public et la compétitivité des transports".

Cet objectif général n'est pas contestable. Cependant, alors que l'étude n'en est qu'à ses débuts, les moyens semblent déjà être choisis. La Commission semble vouloir imposer une limitation des obligations de service public et **la mise en concurrence des droits exclusifs**, ce qui peut conduire à les mettre en cause. Dans ces conditions, une collectivité ne pourrait, par exemple, plus fournir un service de transport en gestion directe.

Ce qui est surprenant, c'est qu'alors que l'étude relève une extrême diversité de solutions dans les modalités de fourniture des services à travers l'Union, les travaux sont axés vers une solution unique. Si cette solution est une forme de contrat à court terme, ne prenant pas en compte les spécificités des réseaux, des temps longs d'amortissement des matériels, etc..., elle aboutira à des effets contraires à ceux recherchés. Il est également surprenant que les solutions pour la révision des règlements soient annoncées dès le début alors que les concepts sont encore mal maîtrisés et ne permettent pas de refléter la richesse et la diversité des formes d'organisation.

Enfin, pourquoi se précipiter pour réviser ces deux règlements, alors qu'à travers les premiers travaux la jurisprudence sur les services d'intérêt général (arrêts du 23 octobre 1997), ainsi que le nouvel article 16 du traité d'Amsterdam ne sont pas, ou mal, pris en compte ? Voudrait-on modifier les règlements avant la ratification du traité d'Amsterdam afin de ne pas avoir à tenir compte de celui-ci ?

Espérons que par la suite ces travaux seront moins marqués idéologiquement par le néo-libéralisme et que l'équilibre entre marché et service public sera bien l'objectif recherché.

Jean-Claude Boual et Pierre Bauby

Services postaux : libéralisation limitée, au moins jusqu'en 2003

La **Directive poste** va être prochainement publiée. La proportion du secteur ouverte à la concurrence représentera moins de 3% des recettes des opérateurs publics et moins de 2% du volume des lettres. La Commission maintient sa volonté de publier une Communication sur les règles de concurrence pour permettre une plus grande transparence.

La directive vise à régir le développement du secteur postal dans l'Union en fixant des règles communes harmonisées pour les Etats membres et, notamment, prévoir un **service universel**. Effectué à un prix abordable sur l'ensemble du territoire de l'Union, il comprend la levée, le transport, le tri et la distribution de colis jusqu'à 10 kg et des autres envois postaux jusqu'à 2 kg, ainsi que les envois recommandés et les envois à valeur déclarée. Au moins une levée et une distribution doivent être effectuées les jours ouvrables, cinq jours par semaine. La couverture du service universel pour les colis peut être relevée à 20 kg au niveau national.

Land transport: Why re-examine the directives on public services in haste?

As was announced in the previous issue of this letter, the European Commission has undertaken a study to modify regulations 1191/69 and 1843/91, which define the public service missions in land transport. The Commission wishes to "modify legislation in order to ensure both the public service and the competitiveness of transport".

While this general objective cannot be contested, the study already appears to have selected the means to this end, even though it is in its early stages. The Commission appears to want to limit public service obligations yet **open up exclusive rights to competition**, which implies questioning such rights. Under these circumstances it will not be possible for local government to manage transport services directly.

The study reveals a great diversity in provision of services across the Union. It is thus surprising that its work focuses on only one solution. This is based on a short term contract, which does not account for the specificities of networks, long amortisation cycles for equipment etc., and which will lead to results opposite to those sought. It is also surprising that solutions for a revision of the regulations are announced at the beginning of the study, when the concepts are not yet mastered and make it impossible to examine the various forms of organisation.

Lastly, why revise the regulations hastily, given that the first legal work on general interest services (the decisions of the 23 October 1997) and the new Article 16 of the Amsterdam Treaty are not yet (fully) accounted for? Is the aim to modify the regulations prior to the ratification of the Amsterdam Treaty, so that the latter does not have to be taken into account?

It can only be hoped that the follow-up work will be less marked by such neo-classical ideology, and that a better balance between the market and public service needs will be sought.

Jean-Claude Boual and Pierre Bauby

Postal services: limited liberalisation, at least until 2003

The **directive on post** will shortly be published. Only 3% of public sector revenues and only 2% of the volume of letters will be opened up to competition. The Commission stands on its wish to publish a communication on competition rules in order to boost transparency.

The directive aims at developing the postal sector in the Union by fixing common, harmonised rules for Member States, and notably setting out a **universal service**. This service, which is to be affordable across the Union, includes the collection, transport, sorting and distribution of packages weighing less than 10 kg and up to 2 kg for other objects, as well as for registered mail and items of declared value. Mail should be collected at least once a day on five (working) days per week. The maximum, national limit for the universal service for packages may run to 20 kg.

...

Une grande part du service universel continuera à être fournie par les postes nationales dans des conditions de monopole. Le courrier transfrontalier et le publipostage pourront demeurer également du ressort du secteur réservé au moins jusqu'en 2003.

La Commission entend veiller à ce que les postes nationales n'utilisent pas les recettes provenant de leur monopole pour subventionner d'autres activités exposées à la concurrence.

La Commission doit présenter une nouvelle proposition avant la fin de 1998 en vue de la libéralisation du secteur postal et d'un réexamen du service universel sur laquelle le Conseil et le Parlement doivent se prononcer avant le 1^{er} janvier 2000.

Le Parlement européen s'est prononcé le 15/1/98 pour une libéralisation progressive du transport ferroviaire avec des mesures d'accompagnement

Les compagnies ferroviaires devraient obtenir le droit d'accéder librement aux infrastructures pour pouvoir pratiquer le transport international de marchandises, ce qui suppose des mesures techniques en vue d'améliorer l'interopérabilité des réseaux nationaux. L'égalité de traitement entre tous les moyens de transport devrait être assurée, notamment en matière de TVA et de ventes hors taxes.

La Commission est, notamment, invitée à faire en sorte que : 1) les réseaux d'infrastructures, en particulier ceux qui mènent aux ports, soient ouverts rapidement ; 2) des connexions soient établies entre les différents corridors de fret afin de créer un embryon de réseau libéralisé ; 3) l'accès au fret soit accordé à tout opérateur pour toute destination située sur le corridor et pas seulement à ceux qui sont disposés à exercer leurs activités entre les deux points les plus éloignés ; 4) les négociations avec la Suisse tiennent compte des propositions prévoyant un système tarifaire équitable pour le trafic ferroviaire international.

Le Parlement demande aussi l'établissement de normes de qualité européennes pour le transport des passagers, y compris l'accès des personnes handicapées et des facilités pour les familles et les enfants.

Transport aérien : la Commission contraint Francfort à libéraliser ses services en escale

Ceci signifie concrètement la fin du monopole d'assistance en escale sur cet aéroport. L'aéroport de Düsseldorf dispose d'un délai supplémentaire.

Adoptée en 1996, la directive européenne sur l'assistance en escale prévoit une libéralisation par étapes (jusqu'en 2001). Dans les principaux aéroports communautaires, l'assistance au tiers doit être ouverte à la concurrence dès le 1^{er} janvier 1999 ; l'auto-assistance est libre d'accès depuis le 1^{er} janvier 1998.

Télécommunications : la Commission estime que la téléphonie sur Internet ne tombe pas dans la définition de "téléphonie vocale", mais n'exclut pas de revenir sur cette conclusion

Afin de faire circuler rapidement les informations, adressez à "NOUVELLES-NEWS-EUROPE" de brèves informations en anglais et français par courrier, fax ou E-mail (celsig@worldnet.fr).

A large share of the universal service will still be provided by national post offices holding monopolies. Cross-border post and mailshots will remain within the ambit of the reserved sector until at least 2003.

The Commission seeks to ensure that national post offices do not use their revenues from monopoly services to subsidise activities subject to competition.

The Commission must put forward a new proposition before the end of 1998, in view of the liberalisation of the postal sector and the re-examination of the universal service, for which the Council and Parliament must state their positions before 1st January 2000.

The European Parliament has come out, the 15/1/98, in favour of the progressive liberalisation of rail transport, with certain accompanying measures

Railway companies should have a right to free access to infrastructure, in order to transport freight internationally, which assumes that technical measures are adopted to improve operation between national networks. All forms of transport are to be treated equally, especially in terms of VAT and duty-free sales.

In particular, the Commission has been invited to: 1) ensure that network infrastructures are opened up rapidly, especially those leading to ports; 2) connections are set up between different freight corridors so as to establish an embryonic liberalised network; 3) access to freight is to be open to any operator for any destination in the corridor, and not just to operators whose activity covers the greatest distance; 4) negotiations with Switzerland should take into account propositions striving to set up an equitable tariff system for international rail traffic.

The Parliament also demands that European quality norms be established for passengers, including access for the disabled and facilities for families with children.

Air transport: The Commission has obliged Frankfurt to liberalise its stop-over services

Concretely, this brings to an end the monopoly of stop-over services. Düsseldorf airport has obtained a supplementary deadline.

The European directive on stop-over services (adopted in 1996) sets out liberalisation by stages (until 2001). At Europe's main airports, services to third party airlines must be open to competition as of the 1st January 1999. There has been free access to self-services since 1st January 1998.

Telecommunications: the Commission considers that telephoning on Internet is not within the ambit of "vocal telephoning", but does not exclude reviewing this conclusion.

To help circulate news rapidly, please send brief information to "NOUVELLES-NEWS-EUROPE", in English and French, by courier, fax or E-mail (celsig@worldnet.fr).

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) 40 42 50 24. Fax : (33-1) 40 42 13 78. E-mail : celsig@worldnet.fr. Directeurs de publication, *Publishers* : Pierre Bauby et *and* Jean-Claude Boual. Diffusé exclusivement par Fax et E-mail. *Distributed by Fax and E-mail exclusively*. Abonnement 1 an : 500 FF. *Subscription for 1 year: FF 500*. Bulletin d'abonnement sur demande. *Subscription form available on request*.