



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

Nouveaux développements dans les chemins de fer

Le Conseil transport du 18 juin dernier a consacré un large débat à la question du développement des chemins de fer européens sur la base de la communication-bilan (COM(98)202) de la Commission, relative à la mise en oeuvre de la directive 91/440, qui propose une ouverture par étape de l'accès au marché: 5% dans un premier temps, 25 % dans dix ans. Si tout le monde a été d'accord pour dire qu'il était nécessaire d'augmenter le trafic de marchandise par train, les positions ont divergé sur la manière d'y parvenir.

Les pays ayant déjà adopté une orientation libérale, l'Allemagne, le Danemark, les Pays-Bas, préconisent une libéralisation à marche forcée. Certains, comme l'Espagne et la Grèce, ne remettent pas en cause l'approche proposée mais veulent, notamment, garantir le service public. Enfin, d'autres défendent une coopération entre entreprises de préférence à la libéralisation, c'est le cas de la Belgique, de la France, du Luxembourg qui ont cité l'exemple du premier corridor de fret en service entre leurs trois pays, qui a été prolongé vers l'Espagne et l'Italie. Ces pays se sont, par ailleurs, opposés au développement de la concurrence dans le rail sans une harmonisation préalable de la concurrence avec les autres modes de transports. Pour leur part, la Belgique et le Luxembourg ont plaidé pour une harmonisation sociale préalable entre les modes de transport.

En vue de la reprise du débat en septembre, la Commission a été invitée à présenter des propositions sur la tarification des transports et l'interopérabilité entre les modes.

Pendant le Conseil, des centaines de cheminots ont manifesté à Luxembourg, à l'appel de la Fédération des syndicats de transports de l'Union pour protester contre la communication de la Commission qui *"est potentiellement la plus grosse machine de destruction d'emplois dans le contexte de profondes réformes engendré par le processus de la construction européenne"*. De son côté, la Communauté des chemins de fer européens (CCFE) a demandé aux Quinze de reconnaître le besoin d'une évaluation approfondie pour permettre de mesurer l'impact réel de l'ouverture recommandée par la Commission.

Pour sa part, à l'issue de la réunion, **la Commission a estimé avoir reçu un signal positif des ministres** pour continuer le travail sur la libéralisation des services ferroviaires. **Le secteur des chemins de fer aborde une période de grands changements.** Déjà deux grands blocs se sont constitués dans le fret avec Rail Cargo Europe, filiale des chemins de fer allemands et néerlandais (voir NE n°25) et le rapprochement italo-suisse. Une réflexion sur un service d'intérêt général européen des chemins de fer pour le fret et pour les voyageurs, au moins dans les couloirs qui connaissent des problèmes d'encombrement et de pollution, est bien à l'ordre du jour. **Le Celsig entend, pour sa part, impulser le débat.**

Transport aérien

Les ministres ont donné leur accord pour la création d'un **organisme européen responsable pour la sécurité de l'aviation civile** (European aviation safety authority - Easa).

New developments in the railway sector

On the 18th June last, the Transport Council extensively debated the development of European railways on the basis of the Commission's communiqué-assessment (COM(98)202), relating to the implementation of Directive 91/440. The latter proposes opening up the market progressively: by 5% to begin with, followed by 25% in ten years. While there was overall agreement on the necessity of increasing freight rail traffic, positions diverged on how to achieve this.

Those countries that are already leaning towards liberalisation (Germany, Denmark and the Netherlands) envisage a clear drive to greater liberalisation. Others, such as Spain and Greece, do not challenge the proposals put forward, but want especially to guarantee a public service. Lastly, others support cooperation among companies, as opposed to liberalisation. This was the case of Belgium, France and Luxembourg, which quoted the example of the first freight corridor that has been opened up among them, and which has been extended to Spain and Italy. Furthermore, these countries are opposed to the development of competition without a preliminary harmonisation of such competition with other forms of transport. For their part, Belgium and Luxembourg argued for a preliminary social harmonisation among modes of transport.

During the Council, a number of train-drivers demonstrated in Luxembourg, in response to a call by the Federation of Transport Unions of the EU, against the Commission communiqué which is *"potentially the greatest machine for destroying jobs in the context of profound reforms brought about by the process of European construction"*.

For its part, the European Railway Community (CCFE) asked the 15 Member States to recognise the need for a thorough assessment of the liberalisation recommended by the Commission.

After the meeting, the **Commission concluded that it had received a positive signal from ministers** for continuing its work on liberalising rail services.

The railway sector is going through major changes. Two large blocs have already emerged in freight traffic, with Rail Cargo Europe, a subsidiary of German and Dutch railways (see NE No 25) and the growing, Italian-Swiss ties. It is time that the whole issue of European general interest services in freight and passenger traffic be examined, at least among those people who have knowledge of the problems of congestion. **The CELSIG is planning on activating this debate.**

Air Transport

The ministers have agreed to the creation of a **European organism responsible for the security of civil aviation** (European Aviation Safety Authority - EASA).

Cet organisme, sous la responsabilité du commissaire aux transports, sera chargé de la certification des avions et des systèmes de radars. Par ailleurs, les ministres se sont mis d'accord pour actualiser les règles d'indemnisation des passagers victimes de surréservation.

Transport routier

Des élus locaux et des écologistes ont bloqué le col du Brenner, principal axe transalpin entre l'Autriche et l'Italie, pour protester contre les politiques européennes de transport qui ont conduit à une augmentation de trafic de 50% entre 1990 et 1997, compromettant ainsi l'objectif de l'accord de 1993 entre l'Autriche et l'Union Européenne de réduire de 60% la pollution par les camions de plus de 7,5 tonnes en transit. L'Union internationale des transporteurs (IRU) a menacé de déposer plainte contre ceux qui ont participé à cette action ainsi que contre les autorités autrichiennes. L'Autriche, qui tente d'obtenir une clause spécifique dans le cadre du projet de révision de la directive "Eurovignette" qui régit les taxes et redevances applicables aux poids lourds pour l'usage de certaines infrastructures, a, par ailleurs, déjà été déférée devant la Cour européenne de justice pour avoir introduit unilatéralement des augmentations de péages applicables aux poids lourds empruntant le Brenner. **Le cas du Brenner est au coeur des débats européens sur l'avenir et l'évolution des différents modes de transport.**

Concurrence

✍ La Commission européenne a annoncé, le 18 juin dernier, que suite à une plainte déposée par Alpha Flight Services (AFS), elle avait adopté une décision mettant fin au système de redevances commerciales discriminatoire pour la prestation de services d'assistance en escale, qui avait été mis en place par Orly Air Traiteur (OAT), filiale du groupe Air France, dans les aéroports de Paris. La Commission a estimé que ce système faussait le jeu de la concurrence entre prestataires de services, ainsi qu'entre transporteurs aériens, et constituait donc une infraction aux dispositions de l'article 86 du traité. Toutefois, tenant compte du fait que la libéralisation du secteur aérien est récente, elle n'a pas imposé d'amende. Il s'agit de l'un des **premiers cas d'application des règles de concurrence du traité dans le secteur aéroportuaire.**

✍ La Commission vient de publier au journal officiel de l'UE, les conditions qu'elle pose aux alliances entre British Airways et American Airlines, d'une part, Luftansa, SAS et United Airlines, d'autre part. Si ces conditions n'étaient pas remplies, la Commission interdirait ces accords, a prévenu Karel Van Miert, commissaire en charge de la concurrence.

Logement

La FEANTSA vient d'adresser **une lettre à tous les ministres du logement de l'Union** en vue de leur conseil informel des 22 et 23 octobre 1998 à Graz (Autriche), qui sera consacré à "L'impact sur l'emploi de la construction, la rénovation et la modernisation du logement". Tel : + 32 2 538 66 69 / fax : + 32 2 539 41 74 / Email : feantsa@compuserve.com

Adressez à "NOUVELLES-NEWS-EUROPE" de brèves **informations** en anglais et français par courrier, fax ou E-mail (celsig@worldnet.fr).

This organism will be placed under the responsibility of the Transport Commissioner and will be charged with the certification of planes and radar. Furthermore, the ministers agreed to bring up to date the rules for compensating passengers who have experienced over-booking.

Road Transport

Local politicians and ecologists blocked the Brenner pass, which is the principal trans-Alpine route between Austria and Italy, in order to protest against European transport policies that contributed to the 50% rise in traffic between 1990 and 1997. This increase undermines the 1993 accords between Austria and the European Union on reducing pollution by 50% from lorries of over 7.5 tonnes when in transit. The International Union of Transporters (IRU) has threatened to lodge a complaint against the people who participated in this blockage and against the Austrian authorities. Austria is aiming to obtain a specific clause as part of the revision of the "Euro-tax-disk" directive which regulates taxes and licences applicable to heavy lorries on certain roads. The country has also been taken to the European Court of Justice for having unilaterally introduced increases in tolls applied to heavy vehicles using the Brenner pass. **The case of the Brenner pass is at the heart of European debate concerning the future and changes in the different modes of transport.**

Competition

✍ On 18th June last, the European Commission announced that in response to a complaint lodged by Alpha Flight Services (AFS), it had adopted a decision ending the system of discriminatory commercial licences for the provision of stop-over services, which had been employed at Paris' airports by Orly Air Traiteur (OAT), a subsidiary of Air France. The Commission considers that this system distorts competition among service providers, as well as airline companies, and hence breaches the provisions of Article 86 of the Treaty. However, taking into account the fact that the liberalisation of air services is recent, the Commission decided not to fine the OAT. **This is one of the first applications of the Treaty's rules on competition in the airport sector.**

✍ The Commission has just published (in the Official Journal of the EU) the conditions it is setting on the alliances between British Airways and American Airlines on the one hand, and Lufthansa, SAS and United Airlines on the other hand. Karel Van Miert, the Competition Commissioner, has warned that if these conditions are not met, then the Commission will prohibit the agreements.

Housing

The FEANTSA has addressed **a letter to all the Ministers of Housing in the Union** prior to their informal meeting on the 22 and 23 October 1998 in Graz (Austria), which will be dedicated to "The impact on employment of construction, renovation and modernisation of housing". Tel: + 32 2 538 66 69 / fax: + 32 2 539 41 74 / e-mail: feantsa@compuserve.com

Please send brief information to "NOUVELLES-NEWS-EUROPE", in English and French, by courier, fax or Email (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. Rédactrice en chef, *chief editor* : Katherine Varin. Traduction, *translation* : Nicholas Sowels. 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*.