

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

Un projet de règlement problématique

La Commission travaille actuellement à l'élaboration d'un nouveau règlement d'application de l'article 73 (ex-77) du traité qui autorise les aides correspondant à des servitudes de service public dans le domaine des transports. La Commission justifie son initiative par l'évolution d'un secteur qui est encadré par un règlement établi en 1969 quand ces services étaient fournis par des opérateurs nationaux (il a déjà été modifié en 1991). Considérant qu'aujourd'hui un véritable marché unique pour la fourniture de transport public est en train de se développer, la Commission estime nécessaire d'établir des nouvelles règles pour libéraliser le secteur des transports publics de voyageurs (fer, route, voie navigable).

Ce texte vise à déterminer le cadre dans lequel les Etats membres, après une période de transition de trois ans, devront fixer les conditions de concurrence et d'ouverture. Deux aspects sont spécialement visés : l'attribution des droits exclusifs et le versement d'aides d'Etat. Selon la Commission, il s'agit d'empêcher que les conditions d'établissement de nouveaux opérateurs puissent être faussées. Le texte entend mettre en place des normes spécifiques au transport de voyageurs. Les nouvelles règles reposeraient sur une concurrence régulée entre opérateurs européens (publics et privés), et les droits exclusifs et les contrats de services publics seraient attribués pour une période de cinq ans, à l'issue d'un appel à la concurrence ouvert. Le document précise qu'il ne s'agit pas d'"imposer aux pouvoirs publics un mécanisme unique auquel ils seraient tenus de recourir pour promouvoir les transports publics", les Etats pouvant déterminer différents mécanismes (on voit mal lesquels), mais toujours dans le cadre d'une concurrence régulée. A l'heure actuelle, deux aspects sont en débat : prévoir une clause d'exemption pour le rail ; déterminer dans quelle mesure les services de transport urbain doivent être abordés comme des services intégrés (tram/bus/méto).

La Commission ne semble pas tenir compte du fait que ce marché étant constitué d'oligopolies, ses propositions n'aboutiraient pas forcément à la création d'un marché européen des transports, ni à l'amélioration de la qualité des services rendus, particulièrement là où elle est la plus mauvaise. Elle semble aussi oublier qu'une durée de cinq ans est trop courte dans un secteur qui nécessite des investissements lourds

Jean-Claude Boual et Pierre Bauby

Conseil transport

Le Conseil transport du 28 mars dernier a :

- ♦ arrêté une position commune au sujet des trois directives du "paquet ferroviaire". Ce paquet se compose des trois propositions de directives qui avaient été présentées par la Commission en juillet 1998, dans la lignée du Livre blanc "Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires".

...

A problematic regulation draft

The Commission is at present working on the preparation of a new regulation on the application of the article 73 (ex-77) of the Treaty, which authorises aid associated with public services constraints in the transport sector. The Commission justifies its initiative by the evolution of the sector which is still being governed by regulations established in 1969, at time such services were being provided by national operators (it was modified already in 1991). Taking into consideration that, today, a real single market for the provision of public transport is being developed, the commission deems necessary to set up new rules in order to liberalise the public passenger transports sector (railways, roads, waterways).

This text aims at defining the framework within which member states must determine conditions governing competition and openness, after a transitional period of three years. Two aspects are particularly aimed at: the attribution of exclusive rights and payments of State aid. According to the commission, the objective is to see to it that conditions of the creation of new operators are not distorted. The text aims at establishing specific norms concerning passenger transport. The new rules would be based on regulated competition among European operators (public and private), and exclusive rights and public services contracts shall be attributed for a period of five years following an open call for competition. The document clearly states that it is not meant to "impose upon public authorities a unique mechanism to which they shall be obliged to abide in order to promote public transport", rather, Member States would be free to determine other mechanisms (though one can hardly see which ones), whilst still remaining within the framework of regulated competition. At present two aspects are being debated on: provision of an exemption clause for railways; determination of ways through which urban transport services would be considered as integrated services (tramways/buses/metro).

The Commission seems not to take into consideration the fact that in such a market, composed of oligopolies, its propositions will not necessarily result into the creation of a single market for transport, neither into an improvement of the quality of services provided, in particular in areas where such quality is at its lowest level. The Commission also seems to forget that the five year duration is too short in a sector that requires heavy investments.

Jean-Claude Boual and Pierre Bauby

Transport Council

The Transport Council meeting held on 28th March decided the following:

- ♦ agreed on a common stand concerning three directives of "Railways package". This package is composed of three propositions for directives presented by the Commission in July 1998, in line with the White Paper "A strategy for revitalising Community's railways".

...

Ces propositions visaient à renforcer la séparation entre entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure (modification de la directive 91/440), à élargir le champ d'application des licences (modification de la directive 95/18), à mettre en place des dispositions très contraignantes pour l'attribution des sillons (directive 95/19). L'objectif est : d'assurer des conditions d'accès "équitable et non discriminatoires" à l'infrastructure ferroviaire (garantie d'accès aux entreprises licenciées) ; de préciser les critères applicables à la délivrance, la prorogation ou la modification des licences destinées aux entreprises ; de définir les procédures à suivre pour la fixation et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et pour la répartition des capacités de cette infrastructure. Les nouveaux textes vont être transmis au Parlement européen pour une seconde lecture (procédure de codécision).

♦ défini clairement ses priorités en matière de **sécurité maritime** sur la base des propositions présentées par la Commission le 22 mars 1999 : renforcement des contrôles portuaires, amélioration du contrôle des organismes d'inspection des navires, interdiction progressive des pétroliers à simple coque, d'ici à 2015. Elles seront présentées au Conseil de juin. En parallèle, une action convergente sera menée auprès de l'Organisation maritime internationale. Par ailleurs, la Commission a été invitée à présenter des propositions sur la question de la responsabilité.

♦ donné son appui à la Commission sur le projet de **Charte des droits des passagers aériens dans l'Union européenne**. Cette charte répertorie tous les droits déjà instaurés par la législation communautaire et qui doivent être respectés par les compagnies aériennes européennes, agents de voyages et autres catégories concernées par la prestation de services de transport aérien. Une campagne d'information de grande envergure va être lancée avant le Conseil de juin.

Cour de justice

Le Tribunal de première instance a jugé dans une "affaire Coca-Cola" (arrêt T-125/97 et T-127/97) que la "reconnaissance d'une **position dominante** dans une décision de la Commission autorisant une opération de concentration est dépourvue d'effets juridiques", même si elle est de nature à exercer en fait une influence sur la politique et la stratégie commerciale future de l'entreprise concernée.

The Coca-Cola Company (TCCC) et Coca-Cola Enterprises INC (CCE), première entreprise mondiale d'embouteillage, avaient demandé que la décision de la Commission autorisant l'accord entre TCCC et Cadbury Schweppes plc (CS) soit annulée car elle constatait, en même temps, l'existence d'une position dominante sur le marché britannique des colas ce qui pouvait affecter leurs intérêts économiques et commerciaux, et pourrait être invoquée par des concurrents devant les juridictions nationales.

Selon le Tribunal, la constatation de l'existence d'une position dominante ne produit pas d'effets juridiques obligatoires. L'éventuelle constatation ultérieure d'un abus de cette position dominante devrait faire l'objet d'une nouvelle évaluation par la Commission ou par le juge national.

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

These propositions were aimed at strengthening the separation between railways enterprises and management of infrastructures (modification of directive 91/440), to extend the field of validity of licences (modification of directive 95/18), to set up strongly binding regulations on the allocation of train paths (directive 95/19). The aim is : to ensure "equitable and non discriminatory conditions of access to railways infrastructure (guarantee access to licensed enterprises); to clearly define criteria applicable to issuing, extension or modification of licences issued to enterprises; to define procedures in the fixation and collection of charges for using railways infrastructure as well as to look into the allocation of the capacity of this infrastructure. The new texts are going to be passed on to the European Parliament for a second reading (co-decision procedure).

♦ explicitly laid out its priorities concerning **maritime safety** on the basis of propositions presented by the Commission on 22nd March 1999: strengthening verifications at ports, improvement on the control of bodies responsible for the inspection of vessels : progressive interdiction of single hull tankers by the year 2015. These will be presented to the Council meeting in June. Along with that, a convergent action shall be carried out with the International Maritime Organisation. Furthermore, the Commission has been asked to present proposals concerning the responsibility question.

♦ Gave its support to the Commission on the draft **Charter concerning air passengers rights in the European Union**. This Charter incorporates all passenger rights already established by the Community's legislation and which must be respected by European airlines, travel agents and any other agents concerned in the provision of air transport services. An extensive information campaign will be launched before the Council's meeting in June.

Court of justice

The Tribunal of first instance has ruled in "Coca-Cola affair" (judgement T-125/97 and T-127/97) that "acknowledgement of a **dominant position** in the Commission's judgement, authorising concentration operation, is void of any legal effects", even if it is likely to influence the policy and future commercial strategy of the enterprise in question.

The Coca-Cola Company (TCCC) and Coca-Cola Enterprises Inc. (CCE), the world's top bottling company had asked for the cancellation of the Commission's decision authorising agreement between TCCC and Cadbury Schweppes plc (CS), for, it observed at the same time, the existence of a dominant position of colas on the British market, which could affect their economic and commercial interests and could as well be cited by their competitors before the national jurisdictions.

According to the Court of first instance, the observation of the existence of a dominant position is not conducive to obligatory legal effects. The eventual future observation of an abuse of such a dominant position needs to be freshly reconsidered by the Commission or by the national judge.

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. Rédactrice en chef, *chief editor* : Katherine Varin. Traduction, *translation* : Jeremiah Chiumia. Diffusé exclusivement par Fax et E-mail. *Distributed by Fax and E-mail exclusively*. Abonnement 1 an : 80 €. *Subscription for 1 year: € 80*. Bulletin d'abonnement sur demande. *Subscription form available on request*.