

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

---

### L'Union européenne a besoin d'une doctrine claire en matière d'intérêt général européen

Le Conseil européen de Lisbonne a demandé à la Commission d'actualiser sa communication de septembre 1996 "Les services d'intérêt général en Europe", pour prendre en compte l'article 16 du traité, la jurisprudence de la Cour et les évolutions dans les différents secteurs, depuis sa publication. Le Conseil de Feira lui a demandé de présenter son projet à celui de Biarritz, les 13 et 14 octobre.

Le CELSIG a organisé, le 20 juillet dernier, une rencontre avec les deux fonctionnaires de la Commission chargés de rédiger le projet actualisé. Sa délégation était largement représentative puisqu'elle comprenait des personnes issues des différents réseaux participant au CELSIG et de plusieurs pays de l'Union. Elle a fait état de ses propositions pour une meilleure prise en compte des services d'intérêt général dans toutes les politiques communautaires et dans les textes juridiques.

Simultanément, le Conseil de Lisbonne a souhaité accélérer la libéralisation des secteurs de l'énergie, des transports et de la poste. S'appuyant sur ce mandat, la Commission a fait depuis des propositions de libéralisation pour la poste (cf. bulletin 57), les transports terrestres (voir au verso), ainsi que de codification de certaines règles sur les aides d'Etat (directive transparence, projet directive sur les aides d'Etat dans les transports).

Cette situation relève du paradoxe.

Manifestement, l'Union n'a toujours pas de doctrine claire en matière de service d'intérêt général. Elle peine à définir ce que pourrait être un intérêt général européen et, cependant, conformément aux traités, elle poursuit la construction du marché unique. Les mesures de libéralisation sont toujours prises au nom de cette construction, trop souvent sans évaluation des étapes précédentes.

Or, pour ne pas devenir simplement un immense supermarché, le marché unique a besoin de services d'intérêt général. Marché et règles de concurrence, régulation et services d'intérêt général doivent former un couple indissociable, même si les deux pôles sont en perpétuelle confrontation ; sinon, il n'y aura pas d'Union réelle, pas de cohésion territoriale, pas de cohésion sociale sur tout son territoire.

Dans le même temps, ces cohésions se construisent aussi sur chaque territoire et il ne devrait pas y avoir obligation d'uniformité. En ce sens, par exemple, le projet de règlement sur les transports terrestres qui veut aligner sur un même modèle la gestion des transports urbains à Helsinki, Athènes ou Lisbonne, sans tenir compte des contingences locales et en limitant les choix des collectivités, est-il la bonne méthode ?

Il s'agit, alors, de savoir comment mettre en œuvre le principe de subsidiarité et, surtout, comment articuler marché et intérêt général dans une dialectique souple, susceptible de s'adapter aux réalités du terrain, tout en évoluant avec le temps. La lecture des décisions des ...

### The European Union needs a clear doctrine concerning European General Interest

The European Council of Lisbon asked the Commission to update its September 1996 communication, "Services of general interest in Europe", in order to take into account article 16 of the Treaty, the Court's jurisprudence and evolutions that have taken place in different sectors since its publication. The Council of Feira has urged it to present a draft at the Biarritz Council, on 13<sup>th</sup> and 14<sup>th</sup> October.

On 20<sup>th</sup> July, CELSIG organised a meeting with two civil servants from the Commission, responsible for drafting the updated communication. The delegation to the meeting was widely representative for, it included people from various networks involved with CELSIG and from different countries of the Union. It laid out CELSIG's propositions for a better consideration of services of general interest in all Community's policies as well as in legal texts.

At the same time, the Lisbon Council called for the acceleration in the liberalisation of energy, transports and posts sectors. On the basis of this mandate the Commission has since made propositions on the liberalisation of Posts (cf. bulletin 57), land transports (see below) as well as codification of certain rules on State aid (Transparency directive, draft directive on State aid in transport services).

Such a situation is paradoxical.

It therefore appears evident that the Union has, as yet, no clear doctrine concerning services of general interest. It has difficulties in defining what should be considered as European general interest, whereas, in accordance with treaties it still goes on with the construction of the Common market. Liberalisation measures are still always being taken in the name of this construction, too often though, without the evaluation of preceding steps.

However, in order to avoid becoming simply a large supermarket, the Common market needs services of general interest. The market and competition rules, on one hand, regulation and services of general interest, on the other, must form a strong unique couple, even if the two poles are in perpetual confrontation, else, there will be no real Union, no territorial cohesion and no social cohesion over the whole territory.

At the same time it must be borne in mind that such aspects of cohesion are equally achieved within each territory separately and, there should not be any obligation for uniformity. For example, the land transports regulation draft which intends to align on the same model of urban transport management, cities such as Helsinki, Athens or Lisbon, without taking into consideration local contingencies and whilst limiting choices of local communities, is it a good method?

What is important, therefore, is to find out how to apply the principle of subsidiarity and, in particular, to reinforce the common market and the general interest into a flexible dialectic capable of adapting itself to different situations and evolve with time. The contents of the European ...

Conseils européens et des propositions de la Commission montre que cette question n'est toujours pas résolue. L'actualisation de la Communication sur les services d'intérêt général en Europe devrait y contribuer.

Jean-Claude Boual et Pierre Bauby

---

## Transports publics

La Commission a adopté, le 26 juillet 2000, deux projets de règlements encadrant une ouverture à la concurrence des concessions pour les transports en commun de passagers par chemin de fer, route et voie navigable. Le premier règlement prévoit le cadre d'une "concurrence régulée" imposant la conclusion de contrats de services publics limités à cinq ans pour l'attribution de droits exclusifs et de compensations financières. Le second règlement établit des règles pour l'attribution d'aides publiques pour la coordination des transports par chemin de fer, route et voie navigable.

L'ouverture à la concurrence est assortie de trois grandes dérogations i/ pour les chemins de fer "qui demandent un investissement d'infrastructure plus important" ii/ les villes offrant un "service intégré" entre le métro, le bus, le tram, etc. iii/ les villes où les compensations financières ne dépassent pas 400 000 euros, ou 800 000 euros si le service est intégré. La décision d'accorder ou non des dérogations, au niveau national, est de la responsabilité des Etats. Quant aux localités qui le souhaitent, elles pourront imposer dans le contrat des exigences environnementales.

La Commissaire de Palacio a annoncé pour l'automne une proposition sur "les transports et l'environnement" qui devrait faire une large part aux transports publics.

---

## Cour de justice

♦ La Cour a condamné la Belgique pour l'absence d'un système de collecte et de traitement des eaux usées à Bruxelles-capitale, tel que prescrit par la directive communautaire de 1991. La Cour a fait valoir sa jurisprudence constante en vertu de laquelle les difficultés d'ordre interne découlant de l'organisation politique et administrative de l'Etat concerné (y compris celles découlant de son organisation fédérale) ne peuvent justifier les manquements au droit communautaire. Arrêt C-236/99 du 6 juillet 2000.

♦ Dans son arrêt C-473/98 du 11 juillet 2000, la Cour a réaffirmé que des objectifs prioritaires comme la protection de la santé publique, peuvent justifier l'application par un Etat membre de restrictions à la circulation des marchandises. En l'occurrence, la Suède peut interdire ou imposer une limitation à l'importation du trichlorethylène sans déroger au traité de l'Union. D'autant que la Commission n'a pas fait usage de sa faculté de proposer des mesures communautaires relatives à la mise sur le marché d'un produit sur lequel des suspicions fortes pèsent quant à son caractère cancérigène. La Cour considère que la réglementation suédoise est "proportionnée l'objectif de santé publique" et que l'octroi de dérogations individuelle est, notamment, soumis à des exigences conformes au principe de substitution (qui consiste à éliminer ou diminuer les risques pour la sécurité et la santé des travailleurs en remplaçant le produit par un autre moins dangereux) reconnu par le droit communautaire.

Councils and the Commission's propositions show that this question is not yet solved. The updating of the Communication on services of general interest in Europe, should make some contribution towards that direction.

Jean-Claude Boual and Pierre Bauby

---

## Public Transports

On 26<sup>th</sup> July 2000 the Commission adopted two drafts on regulations concerning opening to competition concessions of contracts for passenger public transports by rail, road and waterways. The first regulation sets conditions for a "controlled competition" imposing the award of contracts in public services to a limit of a five year period, including the attribution of exclusive rights and financial compensations. The second regulation fixes rules regarding the attribution of government aid for the co-ordination of rail, road and waterways.

Openness to competition is accompanied by three main exemptions i/ for railways which require "significant investment in infrastructure" ii/ for towns providing "combined services", metro, bus, tramway etc iii/ for towns in which financial compensations do not exceed 400 000 euros or 800 000 euros in the case of combined services. The decision to grant exemption or not, at national level, is the responsibility of member states. Local authorities can, if they wish, include in the contracts, environmental requirements.

Commissioner de Palacio, has announced the presentation of a proposition, this autumn, on "transports and environment". It is likely to make a large room for public transports.

---

## Court of Justice

The Court of Justice has condemned Belgium for not providing a system of collection and treatment of sewage water in the capital, Brussels, as prescribed by the Community's directive of 1991. The Court has applied its jurisprudence as is and by which internal difficulties due to political and administrative organisation of the State concerned (including problems related federal organisation) can not justify failure to meet Community's law. Decision C-236/99 of July 2000.

By its decision C-473/98, of July 2000, the Court reaffirms that priority objectives such as the protection of public health, can justify the application, by a member state, of measures restricting the movement of goods. Thus Sweden can interdict or limit the importation of trichlorethylene without evoking exemption from the Union's Treaty. More so, since the Commission did not apply its power to introduce Community measures concerning the sale of a product strongly suspected to be cancerous. The Court considers that the Swedish regulation is "in line with the public health objective" and that the awarding of exemptions on case by case basis, is particularly governed by conformity with the principle of substitution (which consists in eliminating or decreasing security and health risks for workers by replacing the product concerned by a safer one) recognised by the Community's law.

**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 : 100 €. *Subscription for 1 year: € 100*. Bulletin d'abonnement sur demande. *Subscription form available on request*.