

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

Energie

♦ Lors du débat ouvert qui préparait, le 12 mars, dans le cadre du Conseil marché intérieur/consommateurs, les discussions du Conseil de Stockholm sur l'approfondissement du marché unique, sept délégations ont plaidé pour une accélération de la libéralisation (Allemagne, Espagne, Finlande, Irlande, Pays Bas, Royaume Uni, Suède), les britanniques avançant la date de 2003, les néerlandais celle de 2005. L'Allemagne et l'Autriche y ont ajouté la libéralisation des télécommunications, la Finlande et les Pays Bas celle des services postaux. La Belgique, la France, la Grèce, le Luxembourg et le Portugal ont, pour leur part, souhaité que la libéralisation ne se fasse pas au détriment du principe de l'intérêt général, la Grèce rappelant la déclaration de Nice. La France s'est démarquée des conclusions de la présidence qui estimait qu'un consensus s'était dégagé pour poursuivre la libéralisation.

♦ la Commission a adopté, le 13 mars, une communication, un projet de directive et un projet de règlement sur la libéralisation du gaz et de l'électricité. L'essentiel des propositions est i/ libéralisation du marché pour toutes les entreprises en 2003 pour l'électricité, en 2004 pour le gaz, en 2005 pour tous les consommateurs ii/ obligation de créer un régulateur national indépendant des administrations nationales iii/ séparation juridique des activités de production, gestion des réseaux et vente v/ définition des obligations de service public, notamment en terme de garantie de l'approvisionnement et de service universel v/ règles non discriminatoires de transparence de tarification pour le transit. Mme de Palacio a redit (voir bulletin 73) que l'intention de la Commission est d'accélérer la libéralisation partout, pour éviter les distorsions de concurrence et de faciliter le transit transfrontalier, afin de créer un "véritable marché unique de l'énergie et non quinze marchés superposés". Ces propositions vont être présentées au Conseil européen de Stockholm.

Transports

♦ Interopérabilité du rail : Estimant que ses trente trois amendements avaient été repris, le Parlement européen a approuvé, le 19 février dernier, la position commune du Conseil sur la directive concernant l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. Il faut attendre maintenant l'approbation de la directive.

♦ Ciel unique européen : La décision de création d'un système européen de positionnement par satellite (Galileo), prévu pour 2008, est toujours suspendue. Au Conseil ECOFIN du 12 mars dernier, le président Prodi a plaidé pour que la structure unique de gestion et de développement de Galileo, qui n'est toujours pas créée (voir bulletin 71), soit une entreprise commune regroupant entre autres les Etats membres qui veulent aller au delà de leur participation au budget de l'Union (coût estimé à 3,5 milliards d'euros). Il a dénoncé la demande de "certains Etats membres que le financement par le secteur privé de la phase de déploiement après 2005 soit déjà assurée", alors que l'on "sait que le financement privé n'est pas nécessaire [pour cette phase]"...

Energy

♦ During an open debate, on 12th March, organised in the framework of the Council of Internal market/consumers, in preparation for discussions of the Council of Stockholm on the further advancement of the common market, seven delegations called for the acceleration of the process of liberalisation (Germany, Spain, Finland, Ireland, Netherlands, United Kingdom, Sweden), the British brought forward the target date of 2003, the Dutch suggested 2005, Germany and Austria added onto this acceleration the liberalisation of Telecommunications whereas Finland and Netherlands included Postal services. On their part Belgium, France, Greece Luxembourg and Portugal wish that the process of liberalisation should not be carried out to the detriment of the principle of general interest. Greece recalled the Nice declaration. France distanced itself from the conclusions made by the presidency, which felt that a consensus to carry on with liberalisation had been reached.

♦ On 13th March, the Commission adopted a communication, a directive draft and a regulation draft on the liberalisation of gas and electricity. Significant points in this proposition are: i) market liberalisation for all firms in 2003, for electricity, in 2004 for gas and for all consumers in 2005 ii) the obligation to create an independent national regulator for national administrations iii) legal separation between production, network management and sales iv) specification of public service obligations in particular in what concerns the guarantee of delivery of universal services v) fair rules on the transparency in pricing of transits. Mrs de Palacio reiterated (see bulletin 73) that the Commission's intention is to speed up liberalisation everywhere in order to avoid competition imbalances and to facilitate cross-border transits, so as to create a "true common market in energy and not simply a superposition of the 15 markets". These propositions will be presented at the European Council of Stockholm.

Transports

♦ Railways interoperability: Considering that its thirty three amendments had been taken into account, the European Parliament, approved, on 19th February, the Council's joint stand on the directive concerning the interoperability of conventional trans-European railways system. What remains now is the approval of the directive.

♦ Single European Sky: The decision concerning the creation of a European Satellite Navigation System (Galileo) programmed for 2008 is still under suspense. At the ECOFIN Council of 12th March, President Prodi pressed hard in order that the joint management and development structure of Galileo, which is yet to be created (see bulletin 71) becomes a joint enterprise bringing together, among others, Member States wishing to make extra contribution to the Union's budget (estimated cost is 3.5 billion euros). He denounced the demand by "certain Member States wishing to see that the financing by the private sector of the deployment phase after 2005 be already assured" whereas it "is known that private financing is not necessary [for this phase]"...

Les Pays Bas, pour leur part, estiment que "si le secteur privé n'est pas prêt à investir dans Galileo, nous devrions sérieusement (...) réfléchir à deux fois avant de donner le feu vert".

♦ Marchés de services portuaires : la Commission a adopté, le 14 février, une communication et un projet de directive sur l'ouverture des services portuaires à la concurrence. Outre la mise en place de procédures d'appel d'offres, la séparation des activités de régulation et de services, la création d'autorités indépendantes (voir bulletin 73), le projet de directive prévoit de limiter l'attribution des concessions à 5, 10 ou 25 ans selon la nature de l'investissement, et que le prestataire de services pourra employer le personnel de son choix. La commissaire de Palacio a souligné que le développement des ports s'inscrit dans une stratégie globale de développement d'un mode de transport alternatif qui sera précisée dans le Livre blanc sur la politique européenne des transports, prévu pour fin mars.

Cour de Justice

La Cour de justice vient de rendre un arrêt d'une extrême importance sur la validité de la réglementation espagnole soumettant le cabotage entre les îles espagnoles à une autorisation administrative préalable, car des autorisations de cet ordre existent également dans d'autres secteurs, comme la poste, les télécommunications ou le transport aérien. Arrêt C-205/99

Le cabotage maritime a été libéralisé par un règlement du Conseil de 1992 et, pour la première fois, les juges de Luxembourg définissent les critères que les juges nationaux doivent appliquer pour déterminer si une autorisation administrative préalable exigée par un Etat membre est compatible avec le droit communautaire.

Saisie par la Cour suprême espagnole, la Cour indique qu'en vertu du règlement de 1992, les Etats membres peuvent soumettre le cabotage maritime à une autorisation administrative préalable seulement si i/ un besoin réel de service public peut être démontré en raison de l'insuffisance des services réguliers de transport dans une situation de libre concurrence ii/ ce régime d'autorisation est nécessaire et proportionné au but poursuivi iii/ le régime d'autorisation est fondé sur des critères objectifs, non discriminatoires, connus à l'avance des entreprises concernées. Les juges ajoutent que l'Etat membre est libre d'examiner la solvabilité d'un armateur communautaire en exigeant qu'il soit à jour dans le paiement de ses impôts ou de ses cotisations de sécurité sociale. Une situation financière précaire peut, en effet, être l'indice qu'une compagnie maritime ne serait plus capable, à plus ou moins long terme, d'effectuer les prestations de service public qui lui sont demandées. La Cour précise que la libre prestation de service en tant que principe fondamental du traité ne peut être limitée " que par des raisons impérieuses d'intérêt général." Organiser des services réguliers de transport entre les îles d'un Etat membre est un objectif légitime, mais que cela ne veut pas dire "que tous les services de cabotage maritime avec des îles ou entre des îles à l'intérieur d'un Etat membre doivent, du fait de l'insularité, être considérés comme des services publics."

Notre nouvelle adresse E-mail :
celsig@noos.fr

The Netherlands, on their part, consider that "if the private sector is not prepared to invest in Galileo we should seriously (...) think twice before giving a go ahead."

♦ Markets of Port Services: On 14th February the Commission adopted a communication and a directive draft on the opening to competition of harbour services. In addition to the establishment of tender procedures, the separation between regulation and service activities and the establishment of independent authorities (bulletin 73), the draft directive limits the attribution of concessions to 5, 10 or 25 years depending on the nature of investment and, that the service providers can employ personnel of their choice. Commissioner de Palacio stressed that the development of ports is part of the global strategy of the development of an alternative means of transport which will be clarified in a White Paper on the European Transport Policy, to be published end March.

Court of Justice

The Court of Justice has passed a very important decision as regards the legality of the Spanish regulation subjecting the cabotage between the Spanish Islands to a prior administrative authorisation, since authorisation of this nature also exists in other sectors such as Posts, Telecommunications or air transport. Decision C-205/99.

Maritime cabotage was liberalised by the Council's ruling in 1992 and for the first time judges in Luxembourg are laying out criteria that national judges must apply in determining whether a prior administrative authorisation asked for by a Member State is compatible with the Community's law.

Spanish Supreme Court had referred the matter to the European Court which pointed out that in accordance with the 1992 ruling, Member States can subject maritime cabotage to prior administrative authorisation only if i) a genuine need for public service is proven, due to the insufficiency of regular transport under free competition ii) this system of authorisation is both necessary and proportional to the goal sought iii) the system of authorisation is based on objective and fair criteria that are clearly known, before hand, to the firms concerned. Judges further argue that a Member State is free to examine the creditworthiness of a ship owner in the Community by requiring that he proves to be up to date in his payments of tax or social security contributions. A precarious financial position could in fact be an indication that the maritime firm in question would eventually not be able, over more or less long term, supply the public services it is being asked to provide. The Court stresses that free service provision as a fundamental principle of the Treaty cannot be limited "only to pressing factors of general interest". The organisation of regular transport services between the Islands and a Member State is a legitimate objective but it does not imply that "all services of maritime cabotage with the Islands or between Islands within a Member State should, due to insularity, be considered as public services."

Our new E-mail address is:
celsig@noos.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@noos.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*.