

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

### Peut-on traiter l'intérêt général par le biais ?

La proposition de la Commission de règlement sur les obligations de services publics (OSP) dans les transports terrestres urbains et interurbains (voir bulletins 62, 67, 74) cristallise pratiquement l'ensemble des questions posées aujourd'hui à l'Union européenne en matière d'intérêt général et de services d'intérêt général.

Petit à petit, le marché intérieur se construit dans tous les secteurs, y compris celui des transports urbains et interurbains sur l'ensemble du territoire européen et de grandes entreprises de services sont de plus en plus présentes. Dans ces conditions, la Commission est légitime à faire des propositions législatives. Le phénomène n'est pas limité aux transports et touche toutes les activités de service des villes : électricité et gaz, bien entendu, mais aussi déchets, distribution de l'eau, assainissement, équipements divers (piscines, cantines scolaires, etc.). Dès lors, il est fort probable que les solutions de principe proposées pour le secteur des transports de voyageurs seront généralisées à d'autres secteurs d'activités.

Au delà des aspects techniques propres au secteur des transports, **quatre enjeux** apparaissent clairement :

- ♦ **les régies ou le "in house"**. En proposant le principe du contrat de service public obligatoire avec appel d'offres également obligatoire, la Commission contraint une collectivité à mettre en concurrence ses propres entreprises (ou régies directes) et élimine à terme les entreprises communales. En effet, il sera impossible à une collectivité de recréer une régie compétente après avoir délégué le service à un gestionnaire extérieur. La gestion déléguée est dès lors conçue comme un voyage sans retour possible.

- ♦ bien entendu cela pose la question des **libertés de choix et d'administration des collectivités locales**. A quoi servent les élections municipales si, sur des questions qui touchent au quotidien de leur vie, les habitants ne peuvent plus choisir ?

- ♦ que signifie le principe de **subsidiarité** dans ces conditions, puisque les autorités responsables et les citoyens européens n'ont plus de réels choix sur des options majeures ? Or, dans les discussions en cours au Conseil transports au lieu d'examiner les libertés d'administration de chaque collectivité qu'implique le principe de subsidiarité, la plupart des Etats membres l'utilisent pour réduire les exigences de qualité de service que la Commission souhaite voir adopter sur tout le territoire européen et se réservent des marges de protection des intérêts de leurs "champions nationaux" (publics ou privés). Exactement le contraire de ce qu'il faut faire du point de vue de **l'intérêt général européen**, qui implique de **différencier la stratégie des entreprises de celle des services d'intérêt général**.

**Une bonne application du principe de subsidiarité** devrait consister, dans ce cas, à définir des objectifs évolutifs de développement et de qualité des services pour tout le territoire de l'Union et à laisser le choix aux collectivités de la forme de prestation des services et de leurs financements, les objectifs de qualité ...

### Can general interest be dealt with in roundabout way?

The Commission's proposition on the regulation concerning the obligation of public service (OPS) in urban and interurban surface transport (see bulletins 62, 67, 74) crystallises the quasi totality of questions being asked today at the European Union in matters of general interest and of services of general interest.

Slowly, the internal market is developing into all sectors, including those of urban and interurban transports, over the whole European Territory and, big service firms are becoming more and more present. Under these circumstances the Commission is justified in making legislative propositions. The phenomenon is not only confined to transports; it involves all service activities in towns: electricity and gas, of course, but also waste collection, water distribution, sewage purification and various facilities (swimming pools, school canteens, etc.). Whence it is strongly likely that solutions proposed in the passenger transport sector will be extended to other sectors of activity.

Beyond technical aspects proper to the transport sector, **four stakes** stand out clearly:

- ♦ **the community controlled or the "in-house"**. By proposing the contract of compulsory public service with an equally compulsory call for tenders, the Commission obliges the local community to involve its own firms (or those under its direct control) into competition and eventually eliminate communal firms. In fact it will be difficult for a community to re-establish a competent controlled firm after delegating the service to external management. Devolving administration is in this respect considered as a one way journey.

- ♦ of course this poses the question of the **freedom of choice and administration of local communities**. What is the use of municipal elections if the habitants have no say in matters concerning their day to day life?

- ♦ what is the significance of the principle of **subsidiarity** under such conditions, since the responsible authorities and European citizen do not have real choice on major options? Whereas in the ongoing discussions in the transport Council, instead of examining the administration liberty that the principle of subsidiarity implies in each local community, most Member States use it to minimise the requirements of the quality of the service that the Commission wishes to see adopted over the whole European territory and, they maintain protective margins for the interest for their national champions (public or private). It is exactly the contrary of what should be done from the view point of **European general interest** which implies the **differentiation of the strategy of firms from that of services of general interest**.

**A proper application of the principle of subsidiarity** should consist, in this case, in defining evolving objectives of development and the quality of services over the whole European territory and leaving to local communities the choice of the form of services provision and their financing, quality objectives ...

étant applicables aux entreprises communales, aux entreprises publiques ou mixtes, aux entreprises privées fournissant le service, quelque soit le mode d'attribution, avec évaluations comparatives de leur efficacité.

♦ bien souvent, les communes ont à faire à des entreprises - privées ou semi publiques - en situation **oligopolistique**, et surtout **multiservices** : grâce à leurs filiales, elles peuvent fournir aussi bien l'eau, l'assainissement, traiter les déchets, etc. Dans ce cas, la collectivité est très dépendante de ce groupe pour l'administration concrète de son territoire. Dans certains pays, on constate d'ailleurs que grâce aux connaissances acquises à partir d'un contrat de concession, quelques groupes multinationaux se sont constitués des monopoles locaux quasi inexpugnables.

Si la **définition des règles communes d'organisation des services locaux** (car c'est bien de cela qu'il s'agit) sur tout le territoire de l'Union est pertinente, elle **ne peut se faire à la sauvette**, à travers un cas spécifique, celui des transports urbains et interurbains. En outre, la diversité du territoire européen est telle qu'une forme unique d'organisation n'est ni souhaitable, ni envisageable.

La **bonne méthode** devrait consister à **définir des objectifs quantifiés de développement et de progression** pour tous les services sur tout le territoire européen, définir les méthodes, critères et conditions de l'évaluation de ces services avec la participation de tous les intéressés, définir des règles communes sur les quatre questions posées ci-dessus et, au nom du principe de subsidiarité, **laisser aux collectivités locales le choix de l'organisation concrète du service**, car elles sont mieux à même que quiconque de tenir compte du contexte local.

J-C Boual, P. Bauby, K. Varin

## Services d'intérêt général

A l'occasion des débats en cours au Parlement européen et au Conseil, **la Confédération européenne des syndicats (CES) et le Centre européen des entreprises à participation publique et des entreprises d'intérêt économique général (CEEP)** ont fait une déclaration commune relative aux services d'intérêt général.

Ils soulignent l'importance d'un débat général sur ce thème capital pour la cohésion sociale et territoriale, pour le modèle social et économique européen, ainsi que du fait de leur impact indirect sur l'emploi en Europe. Ils rappellent qu'il ne devrait pas y avoir à choisir entre le marché et la concurrence, d'un côté, et des secteurs réservés fournissant des services d'intérêt général, de l'autre. Un bon fonctionnement des services d'intérêt général est essentiel au bon fonctionnement de la société dans son ensemble. Un développement économique et social équilibré est assuré sur la base d'un large consensus entre les différents acteurs concernés. A cet effet, la CES et le CEEP rappellent la "Proposition pour une charte des services d'intérêt général" qu'ils ont approuvé en 2000.

Sur la proposition d'une directive cadre, ils estiment que les défis particuliers des services d'intérêt général exigent la prise en compte de certains critères, ce que les impératifs économiques seuls ne peuvent pas faire. Les diverses autorités, fournisseurs et autres parties concernées doivent disposer de lignes directrices les aidant à définir les services nécessaires, à trouver le meilleur fournisseur et à assurer la meilleure qualité.

being applicable to communal firms, public and joint firms and private firms providing the service, whatever the awarding method is, with comparative evaluation of their efficiency.

♦ quite often local communities have to deal with firms - private or semi-public- that are in an **oligopolistic** situation and especially the **multi-services**: through their subsidiaries they can simultaneously supply water, sewage purification, waste processing, etc. In such a situation the community becomes heavily dependent on the firm for effective administration of its territory. In some countries, one observes that through the knowledge acquired from concession contracts some multinational groups have developed local monopolies that are almost unassailable.

If there is pertinence in the **definition of common rules on the organisation of local services** (for that is the main issue) over the whole territory of the Union, such a definition **cannot be made hurriedly**, by referring to a specific case, that of urban or interurban transports. Further, the diversity of the European territory is such that a simple unique form of organisation is neither desirable nor possible.

The **right method** should consist in **defining quantified objectives of development and progress** for all services over the whole European territory, defining methods, criteria and conditions of evaluation of these services with the participation of all those interested, defining common rules on the four questions asked above, in the name of the principle of subsidiarity, **leaving the choice of effective organisation of the service to local communities**, for they are in a better place than any one else to take account of the local context.

J-C Boual, P. Bauby, K. Varin

## Services of general interest

Using the opportunity of the current debates within the European Parliament and the Council, **the European Trade Union Congress (ETUC) and the European Center of Enterprises with Public Participation and of Enterprises of General Economic Interest (CEEP)** expressed their common opinion on services of general interest.

They underline the importance of a general debate on this major item for social and territorial cohesion, for the European economic and social model, as well as their indirect impact on employment in Europe. They stress that there should be no need to choose between market and competition on the one hand, and protected sectors providing services of general interest on the other hand. A smooth running of services of general interest is essential for a proper functioning of the whole society. Sustainable, economically and socially balanced development must be ensured on the basis of a large consensus between the various actors. In this respect, ETUC and CEEP refer to the "Proposal for a charter for services of general interest" they agreed upon in 2000.

On the proposal for a framework directive, they consider that specific challenges for services of general interest demand certain criteria to be taken into account, which economic requirements do not meet alone. Authorities, providers and other parties concerned should have a guideline enabling them to define the services needed, to find the best provider and to ensure the best quality.

**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*.