

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

---

### Aides d'Etat et services d'intérêt général

En réponse à la demande du Conseil européen de Barcelone (voir bulletin 101/102), la Commission a présenté, le 30 mai 2002, son rapport "relatif à l'Etat des travaux concernant les lignes directrices relatives aux aides d'Etat liées aux services d'intérêt général". Après avoir rappelé que la jurisprudence de la Cour de justice demeure évolutive, le rapport propose d'attendre, avant de présenter une proposition de cadre communautaire, que la Cour se soit prononcée dans deux affaires (Altmark Trans [service public de transport de voyageurs] et GEMCO SA [service public de collecte et élimination d'animaux]) pour voir si elle confirmera ou non la jurisprudence Ferring, selon laquelle une compensation qui ne fait que compenser le surcoût d'obligations de service public ne constitue pas une aide d'Etat (voir bulletins 92/93 et 104). Si la jurisprudence Ferring n'est pas confirmée, la Commission préparera un projet d'encadrement communautaire, suivi ultérieurement d'un règlement d'exemption. Si elle est confirmée "un texte, dont la forme juridique devra être arrêtée le moment voulu, demeure utile pour accroître la sécurité juridique, en particulier en ce qui concerne les modalités de calcul de la compensation et les conditions de sélection des entreprises chargées d'exploiter des services d'intérêt économique général". Les services de la Commission organiseront, à l'automne 2002, une réunion avec les experts des Etats membres, avec l'objectif de produire un texte fin 2002. Le rapport précise que "ce texte sera bien sûr sans préjudice des dispositions spécifiques applicables dans le secteur des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable".

Enfin, la Commission se penche sur des problèmes juridiques jusqu'à présent laissés dans le flou. Il est grand temps de légiférer, mais la législation ne doit pas aller dans le sens de l'ultra libéralisme. Le CELSIG va suivre avec attention les travaux d'élaboration du texte et fera des propositions.

---

### Transports

#### Conseil transports du 17 juin 2002

- "Ciel unique" européen : Le Conseil n'a pas adopté de conclusions sur les lignes directrices présentées par la présidence espagnole. Certains Etats (Belgique, France, Portugal) ont estimé que des points importants devaient être éclaircis, notamment la participation des militaires aux décisions concernant l'organisation de l'espace aérien.

La grève européenne des contrôleurs aériens contre le "ciel unique" européen, le 20 juin dernier, doit être l'occasion de poser la question dans sa globalité : la sécurité, l'efficacité, la cohésion territoriale, l'environnement, le développement durable, mais aussi la mutualisation et la redistribution des recettes pour créer un vrai service européen d'intérêt général du "ciel unique" dont l'Europe a besoin. Par ailleurs, la commissaire de Palacio a mentionné un arrêt de la Cour de justice (C-364/92) selon lequel le trafic aérien est un élément du service public, pour affirmer qu'il n'était pas question de privatiser le contrôle aérien.

### State aid and Services of general interest

In response to the request made at the European Council of Barcelona (see bulletin 101/102), the Commission presented on 30<sup>th</sup> May 2002, its report, "on progress concerning guidelines on State aid linked to services of general interest". After recalling that the case law of the Court of Justice remains evolutionary, the report suggests waiting, before presenting a Community framework proposal, until the Court passes its judgement in two cases; (Altmark Trans [public services of passenger transport] and GEMCO SA [public service of collection and elimination of animals]) and see whether it will confirm or not the Ferring case law, according to which a compensation which just covers the over-expenditures due to public service obligations does not constitute State aid (see bulletins 92/93 and 104). If the Ferring case law is not confirmed, the Commission will prepare a Community framework draft, followed, later, by an exemption regulation. If it is confirmed then "a text whose legal form is to be decided in due course, remains necessary in order to enhance the legal security, particularly in what concerns the terms of assessment of compensations and conditions determining the selection of firms that are to be awarded the responsibility of exploiting services of general economic interest". The Commission's services will, in autumn 2002, organise a meeting with experts from Member States, with an objective of drawing up a text by the end of 2002. The report stresses that "the text will certainly not undermine specific measures applicable in the transport sector of railways, road or inland waterways"

At last, the Commission is considering legal problems hitherto left unclarified. It is certainly time to legislate, however, the legislation should not lead towards ultra-liberalism. CELSIG will attentively monitor the preparation of the text and will put forward its proposals.

---

### Transports

#### ♦Transports Council of 17 June 2002

- European "single sky": The Council did not adopt conclusions on guidelines presented by the Spanish presidency. Some countries (Belgium, France, Portugal) felt that some important points needed clarifications, in particular, the participation of the military in decisions concerning the organisation of air space.

The European-wide strike of air traffic controllers protesting against the European "single sky", on 20<sup>th</sup> June, should provide an opportunity to present the question in all its aspects: safety, efficiency, territorial cohesion, environment, sustainable development, but also mutualisation and the distribution of revenue in order to create a real European service of general interest of the "single sky" which Europe needs. Further, Commissioner de Palacio recalled the decision of the Court (C-364/92), according to which air traffic is a public service element, in order to stress the fact that privatisation of air traffic control was out of question.

Or, quand on sait que la Commission considère que la jurisprudence de la Cour peut toujours évoluer (voir ci dessus "aides d'Etat"), on peut s'interroger sur la validité de cet argument.

- Services portuaires : Le Conseil est arrivé a un accord. Les autorités portuaires devront lancer des appels d'offres pour attribuer les autorisations d'exercer un service (pilotage, remorquage, amarrage, manutention). Cependant, l'accord introduit de nombreuses dérogations qui donnent une grande marge de manœuvre aux Etats membres, au point que certains se sont interrogés sur l'utilité de la directive. A la sortie de la réunion, la Commission a assuré que "les préoccupations sociales et sur le maintien du service public ont été prises en compte, il n'y aura donc pas de dumping social". Ceci méritera d'être suivi de prêt.

♦ **Libéralisation des transports de voyageurs** : Les négociations se poursuivent au sein du Conseil des ministres sur le projet de règlement sur les obligations de service public dans les transports de voyageurs urbains et interurbains (OSP) déposé par la Commission en juillet 2000. La présidence espagnole a tenu plusieurs réunions qui ont permis des évolutions. La Belgique, la Finlande et la France sont toujours opposées à l'incorporation du chemin de fer dans le règlement. Cependant, il semble que l'on s'oriente vers certaines modifications, notamment : la redéfinition générale des critères qui seront appliqués pour évaluer les missions des services de transport et les attributaires de contrats, les conditions de travail et de rémunération, les tarifs. En outre, il y aurait des critères que les autorités compétentes "doivent" prendre en considération et ceux qu'elles "peuvent" ; les dispositions relatives au contenu des contrats de service public pourraient ne plus mentionner les dispositions visant à garantir l'entretien des infrastructures, ou les sanctions appliquées en cas de non respect du contrat ; la disposition prévoyant qu'une autorité compétente peut décider de ne pas attribuer un contrat à un opérateur si celui-ci détient plus d'un quart du marché pourrait disparaître ; la durée des contrats pourrait être modulée en fonction de la durée de récupération des investissements ; les attributions directes de contrats de service public pourraient être restreintes.

Les négociations entre les Etats membres sont nécessaires pour faire évoluer des projets, mais ce qui semble ressortir des négociations sur le règlement OSP pose problème. Comment, en effet, certaines dispositions visant à garantir l'entretien des infrastructures ou le respect des contrats de travail pourraient-elles disparaître ? Est-ce que l'exemple des chemins de fer ou du contrôle aérien en Grande-Bretagne ne devrait pas être présent à l'esprit de tous ?

---

## Services postaux

La Commission a condamné Deutsche Post à rembourser aux autorités allemandes 572 millions d'euros, perçus au titre de ses obligations de service public et utilisés selon elle pour financer illégalement une politique agressive dans le secteur ouvert à la concurrence entre 1994 et 1998. Le gouvernement allemand a deux mois pour informer la Commission des mesures qui seront mises en oeuvre pour récupérer cet argent. Pour sa part, Deutsche Post entend faire appel de cette décision.

La Commission se prononce très souvent dans des affaires de concurrence dans le secteur postal et Deutsche Post a déjà été condamnée deux fois pour pratiques anticoncurrentielles (voir bulletin 82).

However, since it is clear that the Commission considers that the Case law of the Court of Justice can at anytime evolve (see above "State aid"), one questions the validity of such an argument.

- Port services: The Council reached agreement. Port authorities will have to make calls for tender in order to grant permission to offer a service (piloting, towing, mooring, handling). However, the agreement introduces a number of exceptions, which provide Member States with a wide room for manoeuvre such that some members question the utility of the directive. At the end of the meeting, the Commission assured that "social preoccupations and worries concerning the maintenance of public services had been taken into consideration, there will therefore be no social dumping" This needs to be monitored very closely.

♦ **Liberalisation of passenger transport**: Negotiations were going on at the Council of ministers on the draft regulation concerning public service obligations in urban and interurban passenger transports (PSO) introduced by the Commission in July 2000. The Spanish presidency held several meetings on the subject, which have enabled some progress to be made. Belgium, Finland and France are still opposed to the inclusion of railways in the regulation. Nevertheless, there is hope for some modifications, in particular: the global redefinition of criteria to be used in the assessment of missions of transport services and of contracts beneficiaries, working and remuneration conditions and charges. Further, there will be criteria that competent authorities will "have to" take into consideration and those that they "may" do so; articles concerning the content of public service contracts, may no longer mention measures aiming at guaranteeing the maintenance of infrastructures or penalties applicable in case of the breach of contract; the article enabling a Member State to decide not to award a contract to an operator, if the operator in question holds more than a quarter of the market, could simply disappear; the duration of the contract may be modified in function of the duration necessary for the firm to recover its investment costs; direct awarding of public service contracts could be restricted.

Negotiations between Member States are necessary in order to develop projects, but what appears to be the outcome of negotiations on the PSO regulation poses a problem. How could some measures aimed at guaranteeing the maintenance of infrastructures or the respect of working contracts disappear? Should we, all, not bear in mind the example of the British railways or its air traffic?

---

## Postal services:

The Commission has ordered Deutsche Post to pay back to the German authorities, 572 million euro it received through public service obligations but which it spent, according to the Commission, on illegally financing an aggressive policy in a sector open to competition, between 1994 and 1998. The German government has been given two months to inform the Commission on measures it intends to take in order to recover the sum. On its part the Deutsche Post intends to appeal against the decision.

The Commission often intervenes in matters concerning competition in the Postal sector and Deutsche Post has already been convicted twice for anti-competition practices. (see bulletin 82).

**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*.