

Conseil transports

Le Conseil, qui s'est tenu le 6 octobre dernier s'est, notamment, prononcé sur :

- la proposition de directive relative à la **libéralisation du transport ferroviaire international de passagers** en janvier 2010. Les Etats membres se sont divisés en trois camps : ceux résolument en faveur de la libéralisation, Allemagne, Italie, Slovaquie, Royaume-Uni ; ceux qui s'y opposent, Belgique, Luxembourg, Hongrie, Grèce (dans une moindre mesure) ; les autres qui ne sont pas contre mais soulèvent une série de problèmes concrets. Parmi ces problèmes, il y a la délicate question de l'articulation entre les lignes qui seraient libéralisées et celles qui ne le seraient pas pour cause d'obligation de service public : comment concilier l'existence de droits exclusifs avec une ligne internationale libéralisée ? Autre problème, le cas d'un système concession avec droit exclusif attribuée à une compagnie ferroviaire en échange de la prise en charge totale des investissements (infrastructures et matériel roulant ; cas aux Pays-Bas ; le Portugal et la Tchéquie y pensent). Autre problème encore, celui du cabotage : la proposition de la Commission ne prévoit d'ouvrir à la concurrence que les lignes internationales, mais permet le cabotage : concrètement, une compagnie offrant des services internationaux pourra prendre et laisser des passagers entre deux gares situées sur un trajet international, y compris à l'intérieur d'un même Etat membre. Certains Etats s'y opposent. Comme, à part le Royaume-Uni et la Slovaquie, ils sont opposés à l'ouverture du trafic voyageur national en 2012 demandée par le Parlement européen (voir bulletin 181). Les Etats considèrent que cette dernière question devrait faire l'objet d'un quatrième "paquet ferroviaire".

La présidence britannique espère parvenir à un accord du Conseil en décembre prochain, puis le texte fera, sans doute, l'objet d'une conciliation (voir bulletin 181).

- la proposition de règlement sur le **droit des personnes à mobilité réduite voyageant par avion**. Le texte du Conseil renforce la proposition de la Commission : en ce qu'il prévoit que les personnes concernées refusées à l'embarquement pour une raison valable doivent se voir offrir une réservation sur un autre vol, sans frais additionnels, ou, si ce n'est pas possible, le remboursement de leur billet ; en matière de normes qui devront être établies pour tout aéroport dont le trafic annuel dépasse 150.000 mouvements de passagers par an (au lieu de 2 millions).

- le principe d'une **liste noire des compagnies aériennes peu sûres**. Elle pourrait voir le jour en janvier 2006.

- les négociations relatives à un accord de "**ciel ouvert**" avec les Etats-Unis : la Commission a été invitée à reprendre contact avec son homologue américain dans les prochaines semaines pour "savoir si les conditions sont réunies pour reprendre les négociations", interrompues depuis juin 2004, en vue d'un accord équilibré entre l'Union et les Etats-Unis sur la réciprocité des conditions d'accès aux aéroports de chaque partenaire, ainsi que sur le pourcentage admis d'une participation étrangère dans une compagnie aérienne américaine. (voir également bulletin 131)

Le Conseil a, par ailleurs, pris note des nouvelles lignes directrices **sur le financement des aéroports** .../..

Transport Council

The Council which met on the 6th October decided, in particular, on:

- the proposal for a directive concerning the **liberalisation of international passenger rail transport**, in January 2010. On this issue, Member States were divided into three groups: those firmly in favour of the liberalisation, Germany, Italy, Slovakia and the United Kingdom; those opposed to it, Belgium, Luxembourg, Hungary and (to a lesser extent) Greece; others that are not against but raise a number of concrete problems. Among these problems, is the complex question of the link between the railway lines which would be liberalised and those which would not for reasons of public service obligations: how can exclusive rights be made compatible with a liberalised international line? Another problem, the case of a concession system where exclusive rights are granted to a railway company in exchange for full responsibility of investments (infrastructures and locomotives; the case in the Netherlands; Portugal and Czech republic are considering it). One other problem concerns the system known as cabotage: the Commission's proposal envisages opening to competition only international lines, but allows cabotage: in concrete terms it means, a company offering international services could pick-up and drop passengers between two stations on an international line, including stations located within the same Member State. Some States are opposed to it, as they are, except the United Kingdom and Slovakia, opposed to the opening of the national passenger traffic in 2012, as required by the European Parliament (see bulletin 181). These States consider that this latter question should be the subject of a fourth "railway package"

The British presidency hopes to reach an agreement during the Council in December, then the text will, undoubtedly, attract conciliatory discussions (see bulletin 181).

- the proposal for a Regulation on the **rights of people with disabilities travelling by air**. The Council's text reinforces the Commission's proposal: in so far as it stipulates that concerned passengers that are refused boarding for a valid reason should be proposed a reservation on another flight, without additional expenses or, where that is not possible, obtain the refund of their ticket; as regards standards which will have to be established for any airport whose annual traffic exceeds 150, 000 passenger movements (instead of 2 million).

- the principle of a **black list of unsafe airlines**. It could come into being in January 2006.

- negotiations concerning an agreement of the "**open sky**" with the United States: the Commission has been asked to renew contacts with its American counterpart in the coming weeks to "determine whether conditions are met for the renewal of negotiations", which have been interrupted since June 2004 and whose aim is to seek a balanced agreement between the Union and the United States on the reciprocity of conditions of access to airports on either side, as well as the percentage of a foreign participation in an American airline company (see also bulletin 131)

the Council has, in addition, taken note of the new guidelines **on the financing of the regional airports** .../..

régionaux et les aides d'Etat au démarrage de nouvelles lignes aériennes au départ d'aéroports régionaux, adoptées par la Commission européenne le 6 septembre dernier.

Il convient de noter les réactions à ces lignes directrices de : l'Assemblée des régions d'Europe qui déplore qu'en limitant les aides aux nouvelles routes on risque d'encourager le transport ferroviaire alors que les régions périphériques et isolées sont plus dépendantes du transport aérien ; du Comité des Régions qui se dit satisfait que la Commission ait retenu deux de ses propositions, à savoir : appliquer les mêmes règles de concurrence dans le cas où l'administration publique qui octroie une aide se comporte comme un investisseur privé ; l'application aux petits aéroports du principe *de minimis* qui leur permet d'être exemptés de notification auprès de la Commission.

Efficacité énergétique

Le Conseil a adopté, le 23 septembre dernier, une la position commune sur la proposition de directive sur l'efficacité énergétique et les services énergétiques qui modifie la nature de l'objectif global en matière d'économie d'énergie de la proposition de la Commission sur deux points : en le rendant indicatif et non plus contraignant, en supprimant l'objectif d'économie d'énergie prévu pour le secteur public. Dans une communication du 26 septembre, la Commission regrette cet affaiblissement des objectifs de la proposition. Pour sa part, en juin dernier, le Parlement a adopté, en première lecture, un rapport proposant des objectifs plus ambitieux et contraignants (voir également bulletin 175/176).

Services postaux

Annoncées dans le rapport de la Commission, de mars 2005, sur l'application de la directive postale en Europe, deux études externes, ont été publiées pendant l'été sur le site de la DG marché intérieur.

La première est relative au développement de la concurrence. Elle recommande de maintenir le rythme d'une ouverture progressive des services postaux jusqu'à l'achèvement du marché intérieur dans ce secteur, et considère qu'il n'y a "aucune raison urgente pour laquelle les consommateurs ne devraient pas être autorisés à choisir librement les opérateurs postaux".

La deuxième traite de l'évolution du modèle réglementaire pour les services postaux européens. Cette étude estime que pour faire face aux évolutions technologiques à venir, le nouveau cadre législatif devra, notamment, tenir compte de principes réglementaires rigoureux (clarté des objectifs, cohérence politique, proportionnalité, transparence accrue des marchés, équité dans la mise en œuvre, compétence des régulateurs, sécurité juridique) et d'enjeux transnationaux tels que la mise en place de délais d'adaptation suffisants pour la restructuration des fournisseurs de service universel.

On notera, pour le regretter à nouveau vivement, que ces études, réalisées, l'une par le cabinet de consultants anglo-néerlandais, ECORYS, et l'autre par l'Institut scientifique pour les services et infrastructures de communication allemand, WIK Consult, ne sont disponibles qu'en anglais.

Etudes consultables sur :

http://www.europa.eu.int/comm/internal_market/post/studies_fr.htm

and State aid towards the starting up of new air links originating from regional airports, which was adopted by the European Commission on the 6th September.

It is worthwhile to note reactions to these guidelines from: the European Regions' Parliament which regrets that by limiting assistance to the new routes one is likely to promote railway transport, whereas peripheral and isolated areas are more dependent on air transport; The Regions' Committee which expressed satisfaction to the fact that the Commission retained two of its proposals, namely: the application of the same rules of competition in the case where a public authority which grants an aid, acts as a private investor; the application, to the small airports, of the principle of *de minimis* which allows them to be exempted from the notification requirement to the Commission

Energy efficiency

On the 23rd September the Council adopted a joint position on the proposal for a Directive on the energy efficiency and on energy services which modifies the nature of the global objective of the Commission's proposal as regards energy saving, on two points: by making it declarative and not restrictive, by removing the objective of energy savings envisaged for the public sector. In a communication dated 26th September, the Commission deplores this softening of the objectives of the proposal. For its part, the Parliament adopted in first reading, in June, a report proposing more ambitious and restrictive objectives (see also bulletin 175/176).

Postal services

Announced in the Commission's report on the implementation of the postal directive in Europe, in March 2005, two external studies were published in Summer on the internal market DG's website.

The first concerns the progress of competition. It recommends maintaining the present pace of a progressive opening of the postal services until the accomplishment of the internal market in this sector, and considers that there is "no urgent reason why consumers should not be allowed to freely choose between postal operators".

The second deals with the evolution of the regulation model for the European postal services. This study considers that in order to face future technological advancements, the new legislative framework should, in particular, take into account rigorous regulation principles (clarity of objectives, policy coherence, proportionality, enhanced transparency of the markets, fairness in the implementation, regulators' competence, legal security) and trans-national stakes such as the setting up of sufficient periods of adjustment for the reorganisation of providers of universal service.

It will noted, again with deep regret, that these studies, carried out, one by an Anglo-Dutch consultants group, ECORYS, and the other by the scientific institute for the German communication services and infrastructures, WIK Consult, are available only in English.

Available at:

http://www.europa.eu.int/comm/internal_market/post/studies_en.htm

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*, E-mail : <celsig@celsig.org> www.celsig.org Directeurs de publication, *Publishers* : Pierre Bauby et Jean-Claude Boual. Rédactrice en chef, *chief editor* : Katherine Varin. Traduction, *translation* : Jeremia Chiumia. Diffusé exclusivement par E-mail. *Distributed by E-mail exclusively*. Abonnement 1 an : 100 € *Subscription for 1 year: €100*. Bulletin d'abonnement sur demande. *Subscription form available on request*..