

SIEG : projet du CELSIG

Le CELSIG a adopté, le 28 juin dernier, son projet de "proposition de loi sur les services d'intérêt économique général". Ce projet vise à démontrer non seulement la nécessité et l'urgence de disposer d'un cadre légal transversal européen, mais aussi son caractère réaliste.

D'autres projets d'encadrement législatif pour les SIEG ont été élaborés ou sont en cours (Comité de Régions, PSE, CEEP, EPSU). Le CELSIG propose d'organiser à l'automne prochain une initiative publique pour faire émerger les convergences entre ces différents projets et engager la Commission à faire une proposition de texte(s) législatif(s), ou de directive cadre transversale, sur les SIEG dans les meilleurs délais.

Le texte du projet CELSIG est consultable sur www.celsig.org

Livre blanc SIG

Le 12 juin dernier, la commission marché intérieur/droit des consommateurs (IMCO) du Parlement européen a adopté le rapport de Jozsef Szajer (PPE, Hongrie) sur le Livre blanc SIG, par 19 voix pour et 15 contre. Ce rapport rejette l'idée d'une directive cadre pour les SIEG au motif que la directive services fait office de réglementation horizontale. Il considère que la concurrence agit efficacement au bénéfice des consommateurs et demande que la Commission fasse une communication sur l'état du droit et de la jurisprudence de la Cour. Le vote s'est fait selon un double clivage droite/gauche et nouveaux/anciens Etats membres. Tous les amendements de M. Szajer ont été soutenus par la droite, la quasi totalité des amendements des partis de gauche ont été rejetés et tout report du vote pour maintenir des perspectives de négociations rejeté. Les trois amendements de compromis acceptés font référence, d'une part à la charte des droits fondamentaux, d'autre part, à la reconnaissance et au respect de l'accès aux SIEG.

Rappelons que la commission IMCO est saisie pour avis à la commission affaires économiques et monétaires (ECON), rapporteur Bernhard Rapkay (PSE, Allemagne), qui est compétente au fond dans ce dossier, dans le cadre de la procédure renforcée mise en place. Le vote du Parlement sur le rapport Rapkay est prévue pour septembre prochain (lire également bulletin 195/196).

Livre blanc transport : examen à mi-parcours

La Commission a adopté le 22 juin dernier sa communication "Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable sur notre continent. Examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne", pour laquelle une consultation publique avait eu lieu en novembre et décembre 2005.

D'entrée de jeu, la communication précise qu'il importe de "dissocier la mobilité de ses effets secondaires" et que "la future politique devra [...] optimiser le potentiel que recèle chaque mode de transport pour atteindre les objectifs de systèmes de transport propres et efficaces [...]. Il convient d'obtenir le cas échéant des reports de trafic .../...

SGEI: CELSIG's draft

On 28th June 2006, CELSIG adopted its draft for "a bill on services of general economic interest". The draft in question aims at showing not only the need and the urgency to have a European transverse legal framework, but also its realistic nature.

Other legislative framing drafts for SGEI were elaborated or are being worked out (Regions Committee, PSE, CEEP, EPSU). CELSIG proposes the organisation, in autumn, of a public initiative in order to identify convergences among these various drafts and, calls upon the Commission to prepare a legislative text(s) proposal, or a proposal for a transverse framework directive on SGEI, as soon as possible.

The CELSIG's adopted draft is available at www.celsig.org

SGI White Paper

On 12th June 2006, the Internal Market and Consumer Protection Committee (IMCO) of the European Parliament adopted the report by Jozsef Szajer (EPP, Hungary) on SGI White Paper, by 19 vote for and 15 against. This report rejects the idea of a framework directive for SGEI on grounds that the services directive serves as a horizontal regulation. It argues that competition acts effectively in favour of consumers and, calls on the Commission to publish a communication on the position of law and of the Court's case law. The vote was conducted along the double cleavage of left/right wing and new/old Member States. All amendments proposed by Mr. Szajer were supported by the right-wing, almost all amendments suggested by the left-wing political parties were rejected and, any voting postponement so as to maintain prospects for negotiations, was rejected. The three compromise amendments that were accepted refer to, on the one hand, the charter of fundamental rights and, on the other hand, the recognition and the respect of the access to SGEI.

It should be recalled that IMCO committee is approached to give its opinion to the committee on economic and monetary affairs (ECON.), rapporteur Bernhard Rapkay (PSE, Germany), which is basically competent in this issue, within the framework of the reinforced established procedure. The vote by the Parliament on the Rapkay report is scheduled for September (read also bulletin 195/196).

Transport White Paper: mid-term review

On 22nd June 2006 the Commission adopted its communication "Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper", for which a public consultation was carried out in November and December 2005.

Right from the start, the communication specifies that it is important "to disconnect mobility from its negative side effects" and that "the future policy will have [...] to optimise the potential that each mode of transport holds, in order to meet the objectives of clean and efficient transport systems [...]. It is advisable, wherever appropriate, to carry out shifts of traffic .../...

vers des modes plus respectueux de l'environnement [et] tous les modes doivent être rendus plus respectueux de l'environnement [...] enfin, la co-modalité, autrement dit le recours efficace à différents modes de transport, isolément ou en combinaison, débouchera sur une utilisation optimale et durable des ressources. Cette approche s'inscrit dans la droite ligne des conclusions du Conseil européen du 16 juin 2006 et de la nouvelle stratégie pour le développement durable, et notamment son chapitre consacré aux transports" (1.1). En outre, la co-modalité s'inscrira dans "un cadre stratégique pour la logistique du fret en Europe, suivi par une vaste consultation débouchant sur un plan d'action" (7.1).

Sans doute peut-on trouver des raisons de l'abandon de la priorité donnée par le Livre blanc de 2001 au transfert modal de la route vers les autres modes de transports dans le fait que "le niveau d'investissement dans les infrastructures de transports a chuté dans tous les Etats membres et représente actuellement moins de 1% du PIB. De même, les nouvelles perspectives financières de l'Union pour la période 2007/2013 ne prévoient qu'un accroissement limité du budget disponible pour les RTE" (6.2).

Le contexte ayant beaucoup évolué depuis 2001 (élargissement de l'Europe, évolutions du secteur des transports, nouveaux engagements en matière d'environnement, évolution du prix du pétrole, développement du marché intérieur et des politiques européennes (1.2), en particulier), la communication estime que les mesures envisagées en 2001 ne sont pas suffisantes et qu'il est "nécessaire de disposer d'une panoplie plus vaste et plus souple d'instruments d'action. "La Commission s'appuiera, dans chaque domaine spécifique, sur la consultation des citoyens et des autres parties concernées et sur une analyse des incidences économiques, environnementales et sociales avant de présenter des propositions concrètes" (1.2). Ainsi, il est envisagé de ♦ "stimuler un vaste débat sur les scénarios envisageables à un horizon temporel de 20 à 40 ans, pour mettre au point les instruments nécessaires à une approche globale du transport durable" (2.2) ♦ pour les transports terrestres, en particulier "accélérer les efforts visant à supprimer les entraves techniques et opérationnelles aux activités ferroviaires internationales [...], examiner la possibilité d'un programme visant à promouvoir un réseau de fret ferroviaire dans un cadre plus vaste d'une politique de la logistique des transports" (3.1) ♦ dans le domaine aérien, notamment "continuer à suivre les aspects de la restructuration et de l'intégration liés aux aides d'Etat et à la concurrence, [...] achever le cadre réglementaire du ciel unique et moderniser la gestion du trafic aérien" (3.2) ♦ dans le secteur maritime, à partir d'une vaste consultation publique, "élaborer une stratégie complète pour la création d'un 'espace maritime européen commun'; mettre au point une politique portuaire européenne globale [...]; continuer à promouvoir le transport maritime à courte distance et les autoroutes de la mer" (3.3) ♦ "publier un Livre vert sur les transports urbains afin de déterminer la valeur ajoutée potentielle d'une intervention européenne à une action de portée locale" (4.5) ♦ "promouvoir l'amélioration du rendement énergétique à l'échelle européenne".(5) "lancer un vaste processus de réflexion et de consultation sur la tarification intelligente des infrastructures et proposer, à l'échelon de l'UE une méthodologie". La communication s'intéresse également aux systèmes de transports intelligents ((7.2) et à la dimension mondiale (8).

La communication "plaide en faveur d'une approche multiforme et globale de la politique des transports", en estimant que "l'intervention européenne ne suffira pas dans de nombreux domaines", "c'est pourquoi un dialogue permanent est essentiel" (9). Un calendrier des principales actions à entreprendre est joint en annexe.

to more environmentally friendly modes of transport [and] all modes must become more environmentally friendly [...] finally, co-modality, in other words, the efficient resort to the use of different modes of transport, separately or combined, will result in an optimal and sustainable utilisation of resources. This approach is fully in line with the conclusions of the European Council of 16th June 2006 and the renewed Sustainable Development strategy, in particular, its chapter on transports. "(1.1). Further, co-modality will fit in "a framework strategy for freight transport logistics in Europe, followed by broad consultation and leading to an action plan. " (7.1).

Perhaps one can possibly find reasons dropping the priority given by the White Paper of 2001 to the modal transfer of the road towards other means of transport, in the fact that "the level of investment in transport infrastructure has fallen in all Member States and it now amounts to less than 1 % of GDP. Similarly, the new financial perspectives of the Union for the period 2007-2013 provide only a limited increase in the budget available for TENs. " (6.2).

The context having evolved considerably since 2001 (in particular, the enlargement of Europe, changes throughout the transports sector, new engagements in matters concerning environment, trends of the price of oil, development of the internal market and of the European policies (1.2)), the communication considers that measures which were decided upon in 2001 are not sufficient and that it is "necessary to have a vaster and more flexible array of instruments for action. "The Commission will rely, in each specific field, on the consultation of the citizens and of other parties concerned and on an analysis of the economic, environmental and social elements before presenting concrete proposals" (1.2). Thus, there is a plan ♦ "to stimulate a wide-ranging debate on possible transport scenarios, with a 20 to 40 year time horizon, develop necessary tools for an overall sustainable transport approach." (2.2) ♦ for land transports, in particular, "to accelerate efforts aimed to remove technical and operational barriers to international rail activities [...], to examine the possibility of a programme aimed to promote a rail freight oriented network within a broader transport logistics policy" (3.1) ♦ in the air transport field, in particular, "to continue to monitor the state aid and competition aspects of restructuring and integration [...] complete the single sky regulatory framework and implement the modernisation of air traffic management;" (3.2) ♦ in the maritime sector, starting from a vast public consultation, "to develop a comprehensive strategy for the setting up of a "common European maritime space"; develop a global European ports policy [...]; continue to promote short sea shipping and motorways of the sea" (3.3) ♦ "publish a Green Paper on urban transport, to identify potential European added value to an action at local level." (4.5) ♦ "promote the improvement of energy efficiency at the European level". (5) "to launch a vast process of reflexion and consultation on intelligent tariffs system for infrastructures and propose a methodology, at the EU level ". The communication also tackles intelligent transport systems (7.2) and examines the global dimension (8).

The communication "pleads in favour of a comprehensive, holistic approach to transport policy", by considering that "the European involvement will not suffice in many fields", "this is why a permanent dialogue is essential" (9). A calendar of the principal actions to be undertaken is appended to the communication.