

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
I POKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

**INFORMATION
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE**

Brussels, January 1981

IMPROVING THE SITUATION OF THE RAILWAYS

The Commission has adopted and forwarded to the Council two proposals¹ under the Council Decision of 20 May 1975 on the improvement of the situation of the railways.

The first proposal concerns the time-limits and conditions for the achievement of financial balance for the railways. The Commission recognizes the economic and financial plight of the railways and is therefore proposing a multi-stage programme. Thus, from 1983 onwards, the complete normalization of non-operating costs will be a prerequisite for the granting of deficit subsidies by the Member States. Referring to these costs, the proposal specifically mentions the financial consequences of a tariff level set by the State and the possible disadvantages arising from the charging of infrastructure expenditure in respect of which a method of calculation is given.

The planned target date for the gradual achievement of financial balance - a feature of which is a ban on operating subsidies other than those expressly provided for by Community regulations - is 1990. In order to meet this objective, multiannual business and financial programmes are to be drawn up under a consultation procedure involving the Member States and the railways. The Commission would also be consulted.

Clearly, this new proposal from the Commission must be seen in the context of the other measures put forward in the Railways Policy Paper² of December 1980 which calls, among other things, for operation on a more commercial basis, financial restructuring and an investment policy - particularly concerning infrastructure - and closer international cooperation between railways.

Public service obligations

The second proposal aims to amend Council Regulation (EEC) No 1191/69 on public service obligations to take account of the links between the transport sector and other economic and social activities.

Accordingly, the Commission has laid down criteria to guide Member States in their choice of practical solutions for ensuring adequate transport services at the least cost to the general public.

In assessing what constitutes the public interest, the Member States may take into account the demands of energy, regional policy, employment and the environment. In determining the least cost to the general public, the Member States must take account of the costs and benefits of each form of transport under consideration.

The aim of the proposal is to provide a clearer common basis for Member States' decisions having due regard to current technical, economic and social developments.

¹ COM (80) 906

COM (80) 907

² COM (80) 752 and P-107 of December 1980

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

**INFORMATION
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE**

Bruxelles, janvier 1981

L'ASSAINISSEMENT DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER

La Commission vient d'adopter et transmettre au Conseil deux propositions qui font suite à la décision du Conseil du 20.5.1975 relative à l'assainissement de la situation des chemins fer. (1)

La première proposition concerne les délais et conditions de réalisation de l'équilibre financier des entreprises nationales de chemin de fer. La Commission est consciente de la situation économique et financière assez défavorable des chemins de fer; elle propose donc une action à plusieurs étapes. C'est ainsi qu'à partir de 1983, la possibilité d'octroi de subventions d'équilibre par les Etats membres dépendra d'une normalisation préalable complète des "charges étrangères à l'exploitation". Parmi ces charges, la proposition mentionne expressément les conséquences financières d'un niveau tarifaire imposé par l'Etat et les désavantages éventuels en matière d'imputations de charges d'infrastructure, pour lesquelles la proposition indique une méthode de calcul.

La réalisation progressive d'une situation d'équilibre - caractérisée par l'interdiction d'aides à l'exploitation autres que celles expressément prévues par les règlements communautaires - est prévue pour 1990. La poursuite de ce but devrait être achevée à travers l'établissement de programmes pluriannuels d'activité et financiers dans le cadre d'une procédure de concertation entre les Etats et les entreprises et qui comprendrait une consultation de la Commission.

Bien entendu, cette nouvelle proposition de la Commission doit être appréciée dans le contexte des autres mesures envisagées par le mémorandum de décembre 1980 sur la politique ferroviaire (2) qui exige entre autre un effort commercial accru des entreprises, une restructuration financière et une politique d'investissements notamment en matière d'infrastructure ainsi qu'un renforcement de la coopération internationale entre les chemins de fer.

Obligation de service public

La deuxième proposition vise à compléter le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil relatif aux obligations de service public, en vue de tenir compte des liens qui existent entre le domaine des transports et les autres activités économiques et sociales. A cet effet, la Commission précise les critères qui permettent aux Etats membres de choisir les solutions pratiques garantissant des services de transports suffisants et le moins coûteux pour la collectivité.

Dans le cadre de l'appréciation de l'intérêt général, les Etats membres peuvent invoquer les exigences des politiques d'énergie, régionale, de l'emploi et de l'environnement.

(1) COM(80)906
COM(80)907

(2) COM(80) 752 et la P-107 de décembre 1980

En recherchant le moindre coût pour la collectivité, ils doivent tenir compte des coûts et avantages de chacune des techniques de transport considérées.

L'objectif de cette proposition consiste à donner aux décisions des Etats membres une base commune plus précise permettant en même temps de tenir compte des évolutions techniques, économiques et sociales qui se manifestent actuellement.
