



Commission des Iles ▶ Islands Commission ▶ Ö-kommissionen ▶ Επιτροπή των Νησιών

Comisión de las Islas ▶ Comissão das Ilhas ▶ Commissione delle Isole

Saarte Komisjon ▶ Kummissjoni ta'Gúejjer ▶ Ø Kommission

**CONSULTATION SUR LE 5^{ème} RAPPORT
RELATIF AU CABOTAGE MARITIME
COMMENTAIRES DE LA COMMISSION DES ILES DE LA CRPM
Juin 2009**

INTRODUCTION

Lorsque l'on aborde le sujet du transport maritime insulaire, il est toujours utile de rappeler deux points essentiels.

Le premier est évident : contrairement aux Régions du continent, les îles n'ont pas la possibilité de choisir les services routiers ou ferroviaires, et le transport de marchandises par avion reste marginal. Par conséquent, les services de transport maritime insulaire, quelque soit leur réalité propre, ne peuvent être comparés aux services de cabotage du continent. Ce point, est dans une certaine mesure, reconnu dans l'Article 4 de la Réglementation 3577/92.

Le second point, tout aussi évident, souligne le fait qu'en termes de transport maritime, les situations dans les îles sont extrêmement variées, des grandes îles situées à proximité des principales routes maritimes internationales aux îles montagneuses avec une multitude de ports, en passant par les archipels, les petites îles côtières, etc., sans oublier les caractéristiques spécifiques des Régions ultrapériphériques. On pourrait également ajouter la grande diversité de longueur de routes, l'extrême variété des conditions climatiques et la nature variée du trafic lié au tourisme, etc. Chaque île est un cas à part, chaque île est unique et il serait donc inapproprié d'appliquer une approche « unique » à tous les services maritimes insulaires. On attend donc de la législation de l'UE qu'elle fournisse un cadre général qui réponde à la fois aux objectifs définis dans les Traités et qui puisse être appliqué aux îles avec suffisamment de pragmatisme et de souplesse pour tenir compte des besoins de ces communautés et de l'objectif de cohésion territoriale.

Le but de la note ci-après, basée sur les conclusions des « ateliers » organisés par la Commission des Iles de la CRPM, ainsi que sur les observations reçues de plusieurs autorités insulairesⁱ, est de déterminer si le cadre existant offre suffisamment de pragmatisme et de flexibilité pour pouvoir répondre aux besoins des îles.

COMMENTAIRES

a) Le cadre géographique de la Directive

La Réglementation 3577/92 repose sur le paradoxe suivant : tout en traitant de la disposition relative aux services maritimes au sein de l'UE, cette législation limite la définition du cabotage insulaire au transport des passagers ou des marchandises par la mer au sein d'un même Etat membre.

Cette situation (qui contraste avec les dispositions en application pour les services de transport aérien) semble contredire la notion même de Marché Unique européen, puisqu'en toute logique, on aurait pu s'attendre à ce que la législation communautaire insiste sur le fait que les règles en vigueur dans le domaine du cabotage insulaire s'appliquent sans discrimination à toutes les routes impliquant une destination communautaire, et pas uniquement à celles au sein d'un même Etat membre.

Cette limitation a longtemps constitué un obstacle pour certaines îles (cas de Bornholm), et l'on peut se réjouir que la directive de la Communauté sur l'aide d'Etat au Transport maritime (2004/C

13/03) aie, dans une certaine mesure, assoupli cette règle – bien que prudemment – en acceptant que « *si un service de transport international est nécessaire pour répondre aux besoins impératifs de transport public, des obligations de service public (OSP) peuvent être imposées ou des contrats de service public (CSP) conclus, sous réserve qu’une compensation soit soumise aux règlements et procédures du Traité susmentionné* » (point 9).

On peut se demander si une approche plus audacieuse n’aurait pas été justifiée, avec une réécriture radicale de l’Article 1.C de la Réglementation 3577/92 et le remplacement de la référence à un « même Etat membre » par « au sein de l’UE ». L’autorité régionale de Bornholm remarque également qu’au lieu de simplement tolérer l’application d’une OSP ou d’un CSP entre une île et un autre Etat membre, l’UE devrait en fait activement encourager le développement de ces routes, si besoin par l’utilisation de Fonds structurels.

Ce problème du cadre géographique de la Réglementation soulève des difficultés spécifiques dans certaines Régions ultrapériphériques, où le réseau de transport maritime est inextricablement lié à ceux des îles et pays alentours qui n’appartiennent pas à l’UE. Dans ce contexte, il est parfois difficile d’établir une OSP ou un CSP sur ces routes « régionales » (le terme « régional » étant dans ce contexte pris en son sens le plus large, puisqu’il comprend une vaste zone géographique couvrant les Régions de l’UE et les pays tiers). En exemple, la Guadeloupe, qui remarque que l’accord CARIFORUM-EC EPA exclut le cabotage maritime dans le sens de la Communauté.

La Guadeloupe suggère que, considérant la fragilité des opérateurs potentiels et le besoin de développer un cabotage maritime dans les Caraïbes, la mise en application d’une OSP ou d’un CSP devrait être associée au mécanisme de transport maritime à courte distance (qui n’offre en tant que tel qu’une assistance limitée et temporaire). Le régime spécifique des Régions les plus éloignées pourrait être utilisé comme base légale pour ce genre de cadre.

b) Le mécanisme d’OSP/CSP doit-il être conservé ?

La manière dont les services de transport maritime sont gérés dans les différentes îles de l’UE va de la libre concurrence absolue, aux services directement gérés par les autorités locales. Entre les deux, toutes les configurations possibles semblent exister : OSP (sur certaines routes ou sur toutes les routes), CSP (exclusif ou non exclusif), ou un mélange d’OSP et de CSPⁱⁱ.

Pour résumer, on peut dire que les grandes îles, en particulier celles qui sont proches des grandes lignes de navigation, ont tendance à tirer plus de profit de la libre concurrence et sont moins enclines à imposer des OSP ou des CSP de quelque sorte que ce soit, alors que les îles plus petites attireront probablement moins une concurrence efficace et seront plus dépendantes de ces mécanismes. Pour autant, une telle approche serait par trop simpliste puisque toutes les îles, quelque soient leur taille et leur degré d’isolement, ont besoin de conserver leur capacité à utiliser ces instruments afin de réglementer leurs services de sauvegarde.

Pour fournir un exemple illustratif, même les grandes îles situées à proximité des routes de navigation internationale courent le risque de se retrouver elles-mêmes soudainement « contournées » par les opérateurs lorsque la demande de transport sur ces routes est élevée et l’offre faible. Cela vient du fait que leurs volumes de fret sont faibles par rapport au commerce intercontinental et qu’il peut être plus rentable pour les opérateurs d’avoir des rotations rapides entre les principales destinations, plutôt que de perdre du temps à pourvoir à ces marchés relativement marginaux. Dans le contexte volatile de l’économie de la navigation mondiale, avoir la capacité de mettre en œuvre une OSP ou un CSP apporte un degré nécessaire de sécurité.

Il y a par conséquent un large consensus au sein des autorités insulaires pour que la possibilité de mettre en œuvre une OSP ou un CSP sur les routes insulaires soit maintenue. Il y a toutefois, de sérieuses questions quant au meilleur moyen de mettre en place ces mécanismes.

c) Le système conduit-il à une concurrence accrue ?

La Réglementation 3577/92 visait principalement à libéraliser les services maritimes en encourageant l'introduction de la concurrence sur les routes au sein d'un Etat membre, y compris les routes de cabotage insulaire, quoique par des dispositions spécifiques.

A ce jour, l'expérience montre que dans de nombreux cas, l'introduction de la concurrence sur les routes des îles a rencontré un succès très limité. Pour autant, à quelques exceptionsⁱⁱⁱ, les services réguliers opérés dans le cadre du cabotage insulaire ont tendance à être principalement appliqués par les opérateurs nationaux et rarement par des opérateurs d'autres Etats membres. Toutefois, des acquisitions de capitaux ont pu être observées entre certaines entreprises de navigation en Méditerranée.

Si l'on voulait donner une règle approximative, on pourrait dire de manière rapide que le niveau de concurrence entre les opérateurs nationaux varie en fonction de la taille de l'île et de son volume de trafic. Sur les plus longues routes, on peut assister à une concurrence entre les différents opérateurs, que ce soit dans le cadre d'une OSP sans compensation (comme entre Nice ou Toulon et la Corse^{iv}, ou entre le continent portugais et les Açores et Madère) ou, même sans OSP (comme en Crète). Sur les routes mineures, la vraie concurrence est bien plus limitée, conduisant à certains moments à l'absence totale de concurrence ou à des monopoles *de facto*. Cela a été le cas – pour ne citer que quelques exemples – à Bornholm, Gotland, les Orcades ou dans les Hébrides extérieures où les processus d'appel d'offres ont donné des résultats décevants.

Mais le niveau global du trafic n'est pas la seule explication au fait que de nombreuses îles ne parviennent pas à bénéficier de la concurrence. Problème bien connu : l'impact de la saisonnalité, en particulier dans les îles avec une industrie touristique importante, où les routes qui peuvent facilement accueillir un certain nombre d'opérateurs pendant la saison relativement courte, peuvent difficilement le faire hors saison, ce qui n'est pas propice à une concurrence équilibrée tout au long de l'année.

Il existe également une multitude de facteurs naturels et infrastructurels. Certaines routes insulaires présentent des caractéristiques très spécifiques, en raison de la bathymétrie locale ou de la météo, et nécessitent par conséquent l'utilisation de navires *ad hoc* (brise-glace dans les Åland, bateaux à tirant d'eau réduit sur les routes inter-îles dans les Hébrides, etc.). Les infrastructures portuaires peuvent également être adaptées à certains types de transbordeurs rouliers et incompatibles avec d'autres. Les exigences en matière de sécurité (comme celles concernant le transport de marchandises dangereuses) sont également difficiles à respecter, en particulier sur les routes des îles plus petites. Tout cela signifie que l'on ne peut pas toujours utiliser les mêmes navires sur toutes les routes, et qu'un opérateur peut avoir à investir dans des navires entièrement neufs s'il veut proposer des services en dehors de son environnement habituel.

Elément encore plus complexe : les obstacles liés à l'impact social et économique potentiel d'une procédure d'appel d'offres. Si l'opérateur historique doit être remplacé par un moins-disant, les finances publiques peuvent peut-être en profiter sur le court terme, mais il subsiste la crainte qu'un certain nombre d'emplois liés à la navigation puissent être supprimés ou délocalisés hors des îles – sauf s'il existe des dispositions adéquates dans la législation couvrant les transferts de contrats.

Bien que cela puisse être considéré comme faisant partie des risques associés à une économie de marché, l'impact potentiel sur des communautés qui tendent à être hautement dépendantes de l'emploi lié à la navigation peut être considérable. Ce genre d'option peut non seulement se révéler difficile à mettre en place socialement ou politiquement, mais encore l'avantage de payer une subvention réduite peut-il au final être contrebalancé par des coûts plus élevés dans d'autres domaines, comme les allocations chômage. Une telle possibilité met, on le comprend, les autorités en charge d'une procédure d'appel d'offre dans une position très inconfortable.

d) Un impact positif ou négatif ?

Il n'existe pas de réponse simple à la question « l'application d'une OSP ou d'un CSP a-t-elle eu un impact positif ou négatif ? ».

Globalement, les autorités régionales des îles où ces instruments ont été utilisés tendent à s'accorder sur le fait qu'ils jouent un rôle positif pour garantir une meilleure sécurité et une meilleure qualité des services. Ils constituent également un outil utile pour permettre aux autorités publiques de négocier avec les opérateurs de navigation dans une position de force relative et de leur donner un élément de contrôle sur le niveau des prix.

Mais cette appréciation générale doit être mitigée par plusieurs critiques et les exceptions sont nombreuses.

La situation la plus difficile concerne les îles où le manque de concurrence implique un opérateur unique, à savoir l'opérateur historique, qui peut alors imposer ses propres conditions. Cela peut entraîner des coûts bien plus élevés pour les autorités publiques qui n'ont aucune alternative. A Bornholm, par exemple, l'ancienne entreprise propriété de l'Etat (privatisée depuis) a été le seul soumissionnaire. Le niveau de subvention est passé de 11,3 millions d'€/an à 16 millions après l'appel d'offres et devrait atteindre 26 millions après 2011. Il faut cependant reconnaître que la qualité du service s'est améliorée, mais à un coût élevé pour les finances publiques. Gotland a vécu une expérience similaire, n'ayant pas été en mesure de recueillir des offres concurrentes lors d'un appel d'offres.

Les tentatives visant à introduire un niveau de concurrence élevé, en séparant la propriété des navires du fonctionnement réel des services n'ont pas produit les résultats escomptés. En Ecosse, l'éclatement de l'entreprise d'état CalMac en plusieurs sociétés (certaines possédant les biens, d'autres gérant le personnel et une autre fournissant les services), s'est révélée extrêmement coûteuse pour les autorités nationales sans pour autant conduire à un changement significatif par rapport à la situation précédente.^v

Toutefois, les commentaires les plus fréquemment rapportés par les autorités des îles (Baléares, Gozo, Ecosse, Bornholm, Gotland, Corse, Sardaigne, etc.) indiquent que le système d'appel d'offres est extrêmement bureaucratique et de fonctionnement très onéreux, et qu'il gagnerait à être simplifié tout en prolongeant la durée des contrats.

Selon Gotland : « ... avec une procédure d'appel d'offres longue, associée à des périodes contractuelles courtes, c'est presque interminable ». La Corse souligne que la durée du CSP est actuellement trop courte, au vu du coût des navires qui représentent des investissements considérables pour les opérateurs.

Cela explique peut être pourquoi certaines îles (Shetland, Sardaigne) ont remarqué qu'à choisir, plutôt que d'avoir un CSP, elles préfèrent une OSP avec un appel d'offres ouvert à tous les opérateurs répondant à la spécification. Toutefois, si les durées trop courtes des contrats posent problème, il en va de même pour les contrats trop longs. La Sardaigne considère que la mise en application d'un CSP opéré par Tirrenia depuis une période beaucoup trop longue (plus de 20 ans) a en fait contrecarré la concurrence sans produire de bénéfices tangibles pour les utilisateurs.

Des débats houleux ont également eu lieu dans certaines îles (en Ecosse en particulier) pour savoir si un appel d'offres public devait être obligatoire dans tous les cas. Il faut peut-être se poser la question de savoir s'il est toujours avantageux d'entreprendre une procédure d'appel d'offres complexe, longue et coûteuse lorsque l'opérateur historique appartient en fait à l'Etat et lorsque le manque de rentabilité des routes est peu susceptible d'attirer la concurrence.

En ce sens, il sera rappelé que l'Arrêt ANAV de la Cour de Justice Européenne (Cas C410-04, du 6 avril 2006) stipule que :

« Les articles 43 EC, 49 EC et 86 EC ainsi que les principes d'égalité de traitement, de non discrimination basée sur la nationalité et la transparence ne font pas obstacle à la législation nationale qui permet à une autorité publique d'attribuer un contrat de disposition d'un service public directement à une entreprise dont elle détient la totalité du »

capital risque, sous réserve que l'autorité publique exerce sur cette entreprise un contrôle comparable à celui exercé sur ses propres départements et que l'entreprise réalise l'essentiel de ses activités avec l'autorité contrôlante. »

L'Arrêt ANAV concernait une affaire de services de transport municipal en Italie, mais il serait utile que la DG TREN puisse quelque peu clarifier son application aux services de cabotage insulaire.

Il faut noter que la Commission a reconnu la complexité des procédures d'appel d'offres et s'est efforcée d'y remédier, mais jusqu'à aujourd'hui uniquement pour les petites routes insulaires (moins de 300 000 voyageurs/an). Dans ce cas, il est possible d'appliquer une procédure simplifiée, impliquant « *un appel pour les expressions d'intérêt sans lancer un appel d'offres officiel, à condition qu'une annonce du service à l'échelle de la Communauté - qui est très facilement organisée - soit maintenue.* »^{vi}

Quant à l'impact d'une OSP ou d'un CSP sur le niveau des tarifs payés par les utilisateurs, la réponse est tout autant mitigée. Si dans de nombreux cas, ils ont été stables ou modérés, il y a des situations où ils ont en fait fortement augmenté. Ainsi, Gotland indique que les tarifs ont augmenté pour certaines catégories d'usagers. Les Iles Baléares signalent que sur la route inter îles Ibiza-Formentera, soumise à un monopole *de facto*, les tarifs passagers ont augmenté de 100 % entre 2004 et 2008. Pour une distance de 6 milles nautiques, les tarifs sont de 24 € alors que pour une distance identique effectuée en bus ou en train, cela reviendrait respectivement à 0,90 € et 1,20 €.

Il convient de garder à l'esprit que la manière dont les tarifs ont évolué dépend non seulement du degré de concurrence mais également du niveau de soutien accordé par les autorités publiques. Par exemple, la baisse substantielle des tarifs sur les routes vers les Hébrides en 2008 s'explique par l'introduction expérimentale du RET (Road Equivalent Tariff / Tarif équivalent routier) par le gouvernement écossais, et en aucun cas par un accroissement de la concurrence.

Jusqu'où faut-il baisser les tarifs ? Les formules expressives comme « continuité territoriale » (en Corse) ou « Tarif équivalent routier » (en Ecosse) ont été conçues pour illustrer le fait que les personnes voyageant de ou vers les îles ne sauraient payer plus que celles voyageant sur des distances similaires sur le continent. Pour autant, ces concepts sont principalement d'ordre politique et leur simplicité est relative car les niveaux des tarifs peuvent varier considérablement en fonction du critère utilisé (tarifs moyens en bus ou en train pour les passagers ; simple coût du pétrole ou coûts de fonctionnement globaux pour un véhicule, etc.). Ainsi, dans certains cas et en fonction de l'option choisie, les routes plus courtes peuvent bénéficier nettement de ce genre de politique alors qu'il en va autrement pour les routes plus longues. De plus, dans quelques îles (comme certaines petites îles côtières de la mer Baltique ou sur les routes inter-îles de l'archipel des Åland), l'approche radicale consistant à éliminer toute distinction entre le transport routier et le transport maritime a même été adoptée. Les services sont offerts aux utilisateurs gratuitement ou à des prix insignifiants, même si les coûts sont importants pour les finances publiques.^{vii} Au final, les concepts de RET ou de continuité territoriale ne semblent pas reposer sur des définitions universellement approuvées et strictement appliquées, mais - dans une certaine mesure tout du moins - relèvent d'un équilibre entre ce que l'on considère comme le tarif optimal pour les usagers, et particulièrement les usagers insulaires, et ce qui est le plus supportable pour les finances publiques.

e) Une question de gouvernance ?

Comme montré dans les différents exemples, il n'existe pas de réponse « unique » à la disposition concernant les services de navigation sur les routes de cabotage insulaire, et s'il faut en tirer un enseignement, c'est que le pragmatisme et la flexibilité devraient prévaloir.

Les Régions insulaires ne sont aucunement défavorables à la concurrence, à condition qu'il soit clair qu'une telle concurrence soit possible, et que ses conséquences seront bénéfiques pour leur communauté. D'un autre côté, il y a une certaine réticence à mettre en œuvre une procédure d'appel d'offres complexe et coûteuse si ce procédé est peu enclin à générer des changements positifs. Définir quels changements peuvent être considérés comme « positifs » nécessite de peser le pour et le contre entre des éléments tels que la qualité et la sécurité des services, le niveau des tarifs payés par les utilisateurs, le coût pour le portefeuille public, sans oublier l'impact global sur l'économie et la société de l'île.

Un élément important permettant de garantir cet équilibre est de veiller à ce que les autorités insulaires soient étroitement associées aux dispositions concernant ces services. La situation dans ce domaine varie toutefois au sein des Etats membres, la responsabilité de supervision des services maritimes est exercée au niveau du gouvernement central dans certains cas, à l'échelle régionale ou locale dans d'autres, ce qui soulève des problèmes lorsque ces autorités ont des programmes différents ou des priorités conflictuelles.

Même si ce sujet relève clairement du domaine interne des Etats membres, il serait utile que, conformément au principe de subsidiarité, la future législation de l'UE souligne plus fermement la nécessité d'impliquer dans le processus décisionnel les communautés directement concernées par les dispositions sur les services de cabotage insulaire.

La présente note ne vise qu'à évoquer brièvement certains des problèmes rencontrés dans la mise en application de la Réglementation 3577/92 de l'UE et à les illustrer sur la base de commentaires et d'exemples fournis par les autorités régionales insulaires.

Un travail complémentaire et plus détaillé est certainement nécessaire (par exemple pour évoquer les aspects techniques de la procédure d'appel d'offres du CSP et pour voir de quelle manière les problèmes peuvent être atténués).

En ce sens, la Commission des Iles de la CRPM souhaiterait suggérer :

Sur le court terme, que la DG TREN commissionne une étude comparative détaillée sur la portée et l'impact de la Réglementation 3577/92 de l'UE et les futures législations sur le transport maritime, en ce qui concerne les dispositions sur les services insulaires ; une telle étude devant couvrir les services de cabotage non seulement dans le contexte national, mais également communautaire, et même avec les pays tiers lorsque cela se révèle approprié.

Sur une échéance plus longue, il serait souhaitable qu'une sorte de structure consultative soit mise en place, qui impliquerait les autorités nationales et régionales de l'UE ainsi que les autres organismes concernés (comme les représentants des opérateurs maritimes ou des autorités portuaires), afin d'évaluer la mise en application de la Réglementation 3577/92 dans le domaine du cabotage insulaire et d'envisager les améliorations potentielles.

Dans les deux cas, la Commission des Iles de la CRPM souhaite souligner qu'elle est désireuse d'établir une pratique de coopération active avec la Commission européenne.

NOTES DE BAS DE PAGE

ⁱ Gotland, Åland, Bornholm, Hébrides Extérieures, Orkney, Shetland, Corse, Baléares, Sardaigne, Gozo, Açores, Guadeloupe, Madère.

ⁱⁱ Il convient d'ajouter que les PSO ou les PSC ne constituent pas le seul moyen de limiter ou réduire les tarifs maritimes. Il existe en effet certains mécanismes qui permettent d'apporter une assistance directe aux utilisateurs, quelque soit les moyens de transport ou le choix de l'opérateur. Pour le trafic des passagers, une aide sociale peut être accordée à certaines catégories de voyageurs (comme les résidents insulaires), leur permettant ainsi de profiter d'une remise subventionnée. Pour le transport des marchandises, le point 81 des Directives sur les aides régionales pour la période 2007-2013 (2006/C54/08) offre également aux entreprises situées dans les Régions ultrapériphériques ou dans les Régions à faible densité de population, la possibilité de recevoir une compensation directe couvrant une partie de leurs frais de transport supplémentaires. On rappellera que la Commission des Iles de la CRPM a, de longue date, demandé que cette possibilité puisse être élargie à toutes les îles du fait que les industries insulaires sont elles-aussi très vulnérables aux surcoûts liés aux transports de marchandises. Ces surcoûts ont tendance à ne pas être uniquement liés à la seule traversée des mers, mais également au déséquilibre des flux de trafic (les îles important généralement beaucoup et exportant peu). Pour cette raison, les industries situées dans les îles doivent souvent payer elles-mêmes pour le voyage retour, alors que les industries similaires basées sur le continent ont tendance à profiter de tarifs beaucoup plus compétitifs puisque les transporteurs routiers peuvent s'appuyer sur des flux de trafic plus équilibrés et partager les coûts entre les utilisateurs à chaque extrémité. Cette forme de soutien a l'avantage de couvrir l'éventail complet des frais supplémentaires et non pas uniquement ceux liés aux traversées maritimes, ainsi que d'être mieux ciblé qu'une « subvention générale » pour répondre aux besoins de l'économie locale. La CRPM estime que ce mécanisme ne saurait engendrer des distorsions du marché, puisque seuls les coûts clairement démontrés peuvent être couverts. Pour autant, les mécanismes d'aide directe susmentionnés ne relèvent pas des attributions de la Règlementation 3577/92.

ⁱⁱⁱ Par exemple :

- Les DOM (*Départements d'Outre Mer*), dont le trafic est ouvert à la concurrence internationale ;
- Åland, via son régime douanier et fiscal spécifique ainsi que son emplacement attractif sur la principale route de navigation entre la Finlande et la Suède ;
- Corsica Ferries en Corse.

^{iv} Cependant, les résidents insulaires bénéficient d'une subvention sociale directe sur ces trajets.

^v Que cette séparation puisse être propice à plus de concurrence est discutable, car les opérateurs maritimes ont en effet tendance à considérer que la capacité à choisir leurs propres navires et à acheter ou vendre ces derniers dans les meilleures conditions fait partie intégrante de leur activité. Ils risquent d'être peu enthousiastes à l'idée de limiter leur activité à la seule exploitation des services.

^{vi} Article 5.6 de la **Communication sur l'interprétation de la Règlementation du Conseil (EEC) N° 3577/92 appliquant le principe de liberté de proposer des services au transport maritime au sein des Etats membres (cabotage maritime) /* COM/2003/0595 final */** et DECISION DE LA COMMISSION sur l'application de l'Article (2)86 du Traité concernant l'aide de l'Etat sous la forme de compensation du service public accordée à certaines entreprises chargées de l'exploitation des services d'intérêt économique général

^{vii} Cette politique coûte 18 millions d'€ par an aux autorités d'Åland, dont les 27000 résidents peuvent utiliser les ferries inter îles pour une somme modique, voire gratuitement. Il s'agit de l'un des budgets les plus importants du gouvernement autonome et des discussions sont en cours, visant à savoir si ce régime doit être maintenu, ou si certains services devraient être privatisés.