

## STATSSTØTTE

**Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, til støtte C 65/2000 (ex N 679/2000) — Frankrig — etableringsstøtte til short-sea-shipping**

(2001/C 37/04)

(EØS-relevant tekst)

Ved brev af 22. december 2000, der er gengivet på det autentiske sprog efter dette resumé, meddelte Kommissionen Frankrig, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, over for en del af ovennævnte støtteforanstaltning.

Kommissionen besluttede ved samme lejlighed, at den ikke ville gøre indsigelse mod andre dele af støtteforanstaltningen, som er beskrevet i brevet, der følger efter dette resumé.

Interesserede parter kan senest en måned efter offentliggørelsen af dette resumé og det efterfølgende brev sende deres bemærkninger til de støtteforanstaltninger, over for hvilke Kommissionen indleder proceduren, til:

Europa-Kommissionen  
Generaldirektoratet for Transport og Energi  
Direktorat G — Søtransport  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles/Brussel  
Fax (32-2) 295 30 76

Bemærkningerne vil blive videregivet til den franske regering. Interesserede parter, der fremsætter bemærkninger til sagen, kan skriftligt anmode om at få deres navne hemmeligholdt. Anmodningen skal være begrundet.

## SAMMENFATNING

**1. Sagsforløb**

De franske myndigheder anmeldte den planlagte støtteforanstaltning til Kommissionen ved note nr. 2769 af 13. oktober 2000. Anmeldelsen blev registreret den 27. oktober 2000 og fik nummeret N 679/2000.

De franske myndigheder havde forinden forelagt de vigtigste aspekter ved projektet under et uformelt bilateralt møde den 27. september 2000.

**2. Beskrivelse af den del af støtteforanstaltningen, som Kommissionen indleder proceduren over for**

Støtten til oprettelse af short-sea-shippingruter skal fremskynde indførelsen af nye tjenester på området. Der er tale om en degressiv støtte over maksimalt tre år for at finansiere de operationelle aktiviteter. Støtteleftet er sat til 30 % af de driftsomkostninger, der kan komme i betragtning. Der er også indført et loft i absolutte tal, nemlig 1 mio. EUR det første år, to tredjedele af det tildelte beløb i det andet regnskabsår og en tredjedel af dette beløb i det tredje år.

Støtten kan kun ydes til projekter, som indebærer et driftspartnerskab med flere forskellige partnere i transportkæden og

befragtere. Projekterne skal fremlægges af offentlige eller private juridiske personer i Frankrig eller i EU. Der sikres økonomisk gennemskuelighed gennem oprettelse af en særlig juridisk enhed som modtager af støtten.

De støttede projekter skal have til formål at oprette short-sea-shippingruter mellem to eller flere franske havne eller mellem havne i Frankrig og i EU, og de kan også indebære andre transportformer (kombineret transport).

De støtteberettigede omkostninger fastsættes i artikel 5, stk. 1, i Rådets forordning (EF) nr. 2196/98 <sup>(1)</sup>.

Den planlagte støtte kan tildeles sammen med fællesskabsstøtte til innovative tiltag, der fremmer kombineret transport, jf. forordning (EF) nr. 2196/98.

De franske myndigheder anslår, at der vil være under ti støtteberettigede projekter om året.

Kommissionen vil ved udgangen af hvert år få tilsendt en oversigt over de projekter, der har modtaget støtte under ordningen, og støttebeløbene.

<sup>(1)</sup> Forordning (EF) nr. 2196/98 af 1. oktober 1998 om EF-tilskud til innovative projekter til fremme af kombineret transport (EFT L 277 af 14.10.1998, s. 1).

Årsbudgettet til støtteordningen andrager 4 mio. EUR for perioden 2001-2003.

Kommissionen bemærker, at den anmeldte støtteordning falder ind under EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

Da de planlagte foranstaltninger skal fremme udviklingen af visse søtransportformer, må deres overensstemmelse med bestemmelserne undersøges på basis af undtagelsen i denne artikels stk. 3, litra c).

I retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren<sup>(2)</sup> fremlægger Kommissionen sin strategi og kriterierne for ydelse af statsstøtte til sektoren. Generelt må støtteordninger ikke have en ugunstig effekt på andre medlemsstaters økonomier, og det må kunne påvises, at de ikke forvrider konkurrencen mellem medlemsstaterne på en måde, der strider mod den fælles interesse. Statsstøtte skal altid være begrænset til det strengt nødvendige for at opfylde dens formål og skal ydes på en gennemskuelig måde. Der skal altid tages højde for den samlede virkning af al den støtte, de offentlige myndigheder yder.

Retningslinjerne skal fastslå, hvilke statsstøtteordninger der kan indføres for at støtte Fællesskabets søfartsinteresser. I retningslinjernes punkt 2.2 anføres det, at ud over målsætningerne om fastholdelse af beskæftigelsen, bevarelse af EU-søfartsviden og sikkerhedsforbedringer må andre af målsætningerne i den fælles transportpolitik også tages i betragtning, f.eks. skabelsen af fællesskabsrammer for bæredygtig mobilitet og som led heri fremme af short-sea-shipping og dens potentiale.

Kommissionen understreger i sin meddelelse om udviklingen af short-sea-shipping<sup>(3)</sup> den rolle, som transportformen spiller med hensyn til fremme af sikker, bæredygtig mobilitet, styrkelse af EU's samhørighed og øget transporteffektivitet gennem en multimodal strategi. Den anerkender også, at der kræves en indsats på alle niveauer, EU, nationalt og regionalt, for at fremme short-sea-shipping.

Kommissionen har støttet mange projekter om short-sea-shipping, f.eks. som led i det fjerde rammeprogram for forskning og udvikling, pilotaktioner for kombineret transport (Pact), samt Meda og ERDF-forordningerne. De betragtelige etableringsomkostninger for nye projekter er imidlertid en væsentlig hindring for denne transportforms udvikling.

<sup>(2)</sup> EFT C 205 af 5.7.1997.

<sup>(3)</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: »Udviklingen af short-sea-shipping i Europa: et dynamisk alternativ i en bæredygtig transportkæde«, Anden toårige situationsrapport (KOM(1999) 317 endelig udg.).

Den planlagte støtteordning skal ses i denne kontekst. Støtteordningens formål er gennem et nationalt program at supplere fællesskabsindsatsen under Pact-programmet ved at finansiere flere projekter, hvoraf visse ikke ville kunne komme i betragtning til EU-støtte, fordi de kun omfatter nationale operatører.

Kommissionen skal imidlertid sikre sig, at ordningerne ikke medfører konkurrenceforvriddning, der strider imod den fælles interesse.

Kommissionen bemærker, at støtten, som skal finansiere operationelle aktiviteter som led i oprettelsen af nye short-sea-ship-ruter, udgør driftsstøtte, som i princippet er uforenelig med EF-traktaten<sup>(4)</sup>. Denne form for støtte kan kun tillades i undtagelsestilfælde<sup>(5)</sup>.

I dette tilfælde noterer Kommissionen, at støtten skal ydes over maksimalt tre år, og at støtteintensiteten er faldende. Kommissionen mener, at en maksimal periode på tre år forekommer rimelig for at sikre projekternes levedygtighed.

Det svarer også til maksimumperioden for fællesskabsstøtte under Pact-programmet. Hvad angår støtteintensiteten mener Kommissionen, at den kombinerede virkning af det dobbelte støtteloft i absolutte tal og som en procentdel af driftsomkostningerne samt støttens degressive karakter betyder, at foranstaltningernes påvirkning af konkurrencen inden for sektoren kan begrænses. Den bemærker også, at den maksimale dækning på 30 % af de støtteberettigede omkostninger svarer til den maksimale støtteintensitet for Pact-foranstaltninger.

For at kunne komme i betragtning til undtagelsen i artikel 87, stk. 3, litra c), skal foranstaltningerne være nøje afpasset til formålet og må ikke ændre samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

Hvad dette angår mener Kommissionen, at formålet med den planlagte støtteordning stemmer overens med Kommissionens politik om short-sea-shipping. I øjeblikket nærer Kommissionen dog betænkeligheder med hensyn til, om gennemførelsesordningen garanterer, at foranstaltningerne både er nødvendige og nøje afstemt med formålet. Kommissionen nærer især betænkeligheder med hensyn til følgende aspekter:

<sup>(4)</sup> Jf. bl.a. beslutningen om at indlede proceduren 93.2 i sag C 2/97 den 20.1.1997 (EFT C 93 af 22.3.1997) og C 21/98 den 4.5.1999 (EFT C 227 af 28.8.1999).

<sup>(5)</sup> Jf. Fællesskabsrammebestemmelser for statsstøtte til miljøbeskyttelse (EFT C 72 af 10.3.1994), Retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte (EFT C 74 af 10.3.1998) og EF-rammebestemmelser for statsstøtte i landbrugssektoren (EFT C 28 af 1.2.2000).

- a) Støtteforanstaltningerne skal medvirke til at nedbringe vejtrafikken ved at integrere short-sea-shipping i den multimodale kæde af dør til dør-transporttjenester. Derimod må støtten ikke medføre, at trafikstrømme flyttes mellem nabo-havne eller mellem transportformer, som også kan spille en positiv rolle i politikken om bæredygtig mobilitet, nemlig jernbaner eller indre vandveje. På nuværende tidspunkt indeholder støtteordningen ikke passende garantier herom.
- b) For at sikre, at støtteordningen er finansielt gennemskuelig, og for at lette de nationale myndigheders og Kommissionens kontrol samt for at undgå risikoen for krydssubsidiering skal den juridiske person, der modtager støtten, have et særskilt regnskabssystem, så man klart kan identificere de finansstrømme, der vedrører projektfinsieringen. Den planlagte støtteordning er ikke tilstrækkelig klar på dette punkt.
- c) Projektudvælgelsesproceduren skal sikre, at kun projekter, der er rentable på længere sigt, og som reelt bidrager til short-sea-shippingsektorens udvikling, udvælges til at modtage driftsstøtte. I støtteordningen angives de franske myndigheders udvælgelseskriterier ikke tilstrækkelig tydeligt. Hvor der er tale om planlagte forbindelser mellem en fransk havn og en havn i en anden medlemsstat, mener Kommissionen, at de franske myndigheder må sikre sig, at de har støtte fra myndighederne i den pågældende medlemsstat, for at projektet kan være rentabelt på længere sigt. I forbindelse med støtteordningens gennemførelse må det også sikres, at der ikke diskrimineres mellem operatører i transportkæden og befragtere ud fra deres nationalitet. Et udbud på EU-plan ville efter Kommissionens mening garantere gennemskuelig og ligelig behandling af operatørerne. Det må også præciseres, hvad der menes med »nye« short-sea-shippingruter.
- d) Da driftsstøtten kun har til formål at lette oprettelsen af short-sea-shippingruter, der er rentable på lang sigt, mener Kommissionen, at støtten i princippet ikke bør kunne ydes i forbindelse med anden økonomisk kompensation for forsyningspligtigheder på de samme ruter. Denne mulighed udelukkes ikke i den nuværende støtteordning.

På basis heraf tvivler Kommissionen på, om støtten til oprettelse af short-sea-shippingruter er forenelig med traktatens artikel 87, stk. 3, litra c).

### Konklusion

På baggrund af ovenstående opfordrer Kommissionen i henhold til proceduren i EF-traktatens artikel 88, stk. 2, Frankrig til at fremsætte sine bemærkninger til og fremsende alle andre oplysninger, der måtte være nyttige for vurderingen af støtten, senest en måned efter modtagelsen af dette brev. Kommissionen opfordrer de franske myndigheder til straks at fremsende kopi af dette brev til de potentielle støttemodtagere.

### BREVETS TEKST

»Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la République française que, après avoir examiné les informations fournies par les autorités françaises sur le régime d'aides en objet, elle a décidé de ne pas soulever d'objections à l'égard des aides destinées à financer des études de faisabilité et d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE à l'encontre des aides destinées à financer les mesures opérationnelles liées au démarrage de lignes de transport maritime à courte distance.

### Procédure

- 1) Par note n° 2769 du 13 octobre 2000, les autorités françaises ont notifié à la Commission le projet de régime d'aides en objet. Cette notification a été enregistrée le 27 octobre 2000 sous le numéro N 679/2000.

Préalablement, les autorités françaises avaient présenté les grandes lignes de ce projet au cours d'une réunion bilatérale informelle du 27 septembre 2000.

### Description détaillée de l'aide

- 2) Le régime d'aides au démarrage de lignes de transport maritime à courte distance vise à accélérer le lancement de nouvelles lignes maritime à courte distance. Il envisage à cet effet deux types de mesures:
  - a) une aide destinée à financer des études de faisabilité préalable au lancement des lignes en question, à concurrence de 50 % au maximum du montant de l'étude;
  - b) une aide dégressive d'une durée maximale de trois ans, destinée à financer les mesures opérationnelles elles-mêmes. Cette aide est plafonnée à 30 % des dépenses opérationnelles éligibles. Elle est également soumise à un plafond en valeur absolue: 1 million d'euros la première année, les deux tiers du montant octroyé la première année au cours du second exercice budgétaire et un tiers de ce même montant la troisième année.
- 3) L'aide ne pourra bénéficier qu'à des projets associant, dans le cadre d'un partenariat opérationnel, plusieurs acteurs de la chaîne de transports ainsi que les chargeurs. Les projets seront présentés par des personnes morales françaises ou communautaires, publiques ou privées. La transparence financière sera assurée par la constitution d'une entité juridique séparée, récipiendaire de l'aide.
- 4) Les projets bénéficiaires doivent viser la création d'une ligne maritime à courte distance entre deux ou plusieurs ports français ou entre des ports français et communautaires. Ces projets peuvent intégrer également d'autres modes de transport que le transport maritime.

5) Concernant les mesures opérationnelles, les dépenses éligibles sont celles visées à l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 2196/98 du Conseil <sup>(6)</sup>, à savoir:

- a) les coûts de location, de *leasing* ou d'amortissement des unités de transport — camions, remorques, semi-remorques, avec ou sans tracteur, caisses mobiles, conteneurs de 20 pieds et plus;
- b) les coûts de location, de *leasing* ou d'amortissement et de l'adaptation nécessaire pour mener à bien l'action envisagée, en ce qui concerne le matériel roulant (y compris les locomotives) ainsi que les navires de navigation intérieure et maritime, sous réserve, en ce qui concerne les navires de navigation intérieure, du respect des règles spécifiques en matière d'assainissement structurel de la navigation intérieure;
- c) les dépenses d'investissement ou les coûts de location, de *leasing* ou d'amortissement dans les matériels qui permettent le transbordement entre les voies ferrées, les voies navigables, la voie maritime et les routes;
- d) les coûts d'utilisation des infrastructures ferroviaires, de navigation intérieure et maritime, à l'exception des redevances portuaires et des coûts de transbordement;
- e) les dépenses relatives à l'exploitation commerciale de techniques, de technologies ou de matériels préalablement testés et validés, notamment la technologie d'information de transport;
- f) les coûts concernant les mesures relatives à la formation du personnel et à la diffusion des résultats du projet ainsi que les coûts des mesures d'information et de communication prises pour faire connaître à l'industrie des transports concernée les nouveaux services de transport combiné qui ont été mis en place.

Les dépenses et/ou les coûts visés aux points a), b), c) et e) sont éligibles à condition que le ou les bénéficiaires du soutien s'engagent à garder les matériels faisant l'objet du soutien sur l'axe concerné pendant la durée du contrat.

- 6) L'aide n'est remboursable qu'en cas d'utilisation frauduleuse.
- 7) L'aide envisagée peut être cumulée avec une aide communautaire au titre des actions à caractère innovateur en faveur du transport combiné, au sens du règlement (CE) n° 2196/98 susmentionné.
- 8) Les autorités françaises estiment que le nombre de projets bénéficiaires devrait être inférieur à dix par an.

<sup>(6)</sup> Règlement (CE) n° 2196/98 du 1<sup>er</sup> octobre 1998 relatif à l'octroi de soutiens financiers communautaires à des actions à caractère innovateur en faveur du transport combiné (JO L 277 du 14.10.1998, p. 1).

9) La Commission sera informée à la fin de chaque année de la liste des projets ayant bénéficié d'une aide au titre du présent régime et du montant de celle-ci.

10) Le régime d'aides envisagé, applicable de 2001 à 2003, est doté d'une enveloppe budgétaire annuelle évaluée à 4 millions d'euros.

#### Appréciation de l'aide

11) Aux termes de l'article 87, paragraphe 1, du traité, sauf dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

12) La Commission note que le régime d'aides notifié est financé au moyen de ressources d'État et bénéficie à des entreprises individuelles en réduisant les coûts que celles-ci auraient normalement dû supporter pour réaliser les mesures envisagées. Ces entreprises étant des opérateurs sur le marché du transport maritime à courte distance, qui constitue une activité économique de caractère international ouverte à la concurrence des autres opérateurs communautaires, le critère de l'affectation des échanges entre États membres peut être présumé rempli dans le cas d'espèce. Par conséquent, le régime d'aides en question relève du champ d'application de l'article 87, paragraphe 1, du traité.

13) Les paragraphes 2 et 3 de l'article 87 prévoient certaines dérogations à l'interdiction visée au paragraphe 1.

La Commission considère qu'aucune des dérogations prévues au paragraphe 2 ne s'applique au régime d'aides en question.

Concernant le paragraphe 3, la Commission considère que ce régime visant à faciliter le développement de certains services de transport maritime, c'est au regard de la dérogation prévue au point c) qu'il convient d'en apprécier la compatibilité.

14) Dans ces orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime <sup>(7)</sup>, la Commission a précisé son approche et les critères selon lesquels les aides d'État peuvent être autorisées dans ce secteur. D'une façon générale, les systèmes d'aide ne doivent pas jouer au détriment des économies d'autres États membres et il doit être établi qu'ils ne risquent pas de fausser la concurrence entre les États membres dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Les aides d'État doivent toujours être limitées à ce qui est strictement nécessaire pour atteindre leur objectif, et elles doivent être octroyées d'une manière transparente. L'effet cumulatif de toutes les aides octroyées par les pouvoirs publics doit toujours être pris en considération.

<sup>(7)</sup> JO C 205 du 5.7.1997.

- 15) Lesdites orientations visent à déterminer quels programmes d'aides d'État peuvent être mis en place pour soutenir les intérêts maritimes communautaires. Il y est précisé, au point 2.2, que, à côté des objectifs relatifs à la sauvegarde de l'emploi communautaire, à la préservation du savoir-faire maritime de la Communauté et à l'amélioration de la sécurité, d'autres objectifs de la politique commune en matière de transports, tels la mise en place d'un cadre communautaire pour la mobilité durable et, à l'intérieur de ce cadre, la promotion des transports maritimes à courte distance et le développement maximal de ce type de transport, peuvent également être pris en considération.
- 16) Dans sa communication sur le développement du transport maritime à courte distance<sup>(8)</sup>, la Commission souligne le rôle de ce mode de transport pour favoriser une mobilité durable et sûre, renforcer la cohésion au sein de l'Union européenne et améliorer l'efficacité du transport dans une approche intermodale. Elle reconnaît également que la promotion du transport maritime à courte distance doit être faite à tous les niveaux, tant communautaire que national ou régional.
- 17) La Commission a apporté son soutien à un grand nombre de projets relatifs au transport maritime à courte distance, soit au titre du quatrième programme-cadre de recherche et de développement, soit au titre des actions pilotes en faveur du transport combiné (PACT), soit encore au titre du règlement MEDA ou du FEDER. Toutefois, le développement de ce mode de transport se heurte notamment à l'obstacle majeur que représente l'importance des coûts de lancement de nouveaux projets.
- 18) Le régime d'aides en objet s'inscrit dans ce contexte. Son objectif est de compléter, par un programme national, les interventions communautaires au titre du PACT, en finançant des projets additionnels, dont certains ne seraient pas éligibles aux interventions communautaires parce qu'ils ne font intervenir que des opérateurs nationaux.

Toutefois, la Commission doit s'assurer que ses modalités ne conduisent pas à des distorsions de concurrence contraire à l'intérêt commun. Il convient à cet égard de distinguer les deux types de mesures envisagées:

- 19) Concernant les aides destinées à financer des études de faisabilité préalables, la Commission constate qu'elles se situent à un stade préalable au lancement des projets et considère qu'elles ne peuvent, dès lors, entraîner des distorsions de concurrence excessives sur le marché du transport maritime à courte distance.

Les études envisagées facilitent l'identification des projets viables à terme, susceptibles de contribuer réellement au

<sup>(8)</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions «Le développement du transport maritime à courte distance en Europe: une alternative dynamique dans une chaîne de transport durable», deuxième rapport d'avancement bisannuel, COM(1999) 317 final.

développement du transport maritime à courte distance, que la Commission entend promouvoir. C'est pourquoi elle finance des études de faisabilité, tantôt spécifiques au transport maritime à courte distance, tantôt comportant un volet relatif à ce mode de transport, au titre des différents programmes et fonds mentionnés ci-dessus.

Le nombre d'études susceptibles de bénéficier des financements communautaires est cependant limité par les contraintes budgétaires, de sorte qu'un financement national peut s'avérer nécessaire pour compléter les financements communautaires.

Par ailleurs, la Commission a déjà autorisé des aides d'État destinées à financer différentes études dans le secteur des transports<sup>(9)</sup>. Le financement d'études de faisabilité, comparables à celles envisagées dans le cas d'espèce, a été autorisé dans le domaine du transport combiné lorsque l'intensité des mesures d'aides n'excédait pas le plafond prévu par le règlement (CE) n° 2196/98 précité<sup>(10)</sup>. À cet égard, la Commission relève que les aides envisagées, qui incluent notamment le financement d'études relatives à des projets ayant une dimension de transport combiné, sont plafonnées à 50 % du montant de l'étude et n'excèdent donc pas le plafond prévu par le règlement (CE) n° 2196/98. La Commission considère que ce plafond de 50 % du montant de l'étude doit également s'appliquer lorsque l'étude en question bénéficie d'un financement communautaire au titre des différents programmes et fonds susvisés.

Au vu des considérations qui précèdent, la Commission considère que les aides destinées à financer des études de faisabilité préalables à la création de nouvelles lignes de transport maritime à courte distance facilitent le développement du secteur en cause, sans altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun et peuvent, par conséquent, bénéficier de la dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité.

- 20) Concernant les aides destinées à financer les mesures opérationnelles liées au démarrage de nouvelles lignes maritimes à courte distance, la Commission constate que les mesures constituent des aides au fonctionnement qui sont, en principe, incompatibles avec le traité<sup>(11)</sup>. Ce n'est qu'à titre exceptionnel que de telles aides peuvent être autorisées<sup>(12)</sup>.

<sup>(9)</sup> Notamment cas N 389/99, décision du 19 janvier 2000, et cas N 694/99, décision du 13 juin 2000, non encore publiées au Journal officiel.

<sup>(10)</sup> Cas N 121/99, décision du 8 juillet 1999 (JO C 245 du 28.8.1999); cas N 755/99, décision du 15 novembre 2000, non encore publiée Journal officiel; cas NN 13/98, décision du 22 décembre 1999 (JO C 55 du 26.2.2000).

<sup>(11)</sup> Voir notamment décisions d'ouvrir la procédure en application de l'ex-article 93, paragraphe 2, dans les cas C 2/97 le 20 janvier 1997 (JO C 93 du 22.3.1997) et C 21/98 le 4 mai 1999 (JO C 227 du 28.8.1999).

<sup>(12)</sup> Voir encadrement communautaire des aides d'État pour la protection de l'environnement (JO C 72 du 10.3.1994), encadrement des aides à finalité régionale (JO 74 du 10.3.1998), lignes directrices de la Communauté concernant les aides d'État dans le secteur agricole (JO C 28 du 1.2.2000).

21) Dans le cas d'espèce, la Commission relève que les aides destinées à financer les mesures opérationnelles projetées ont une durée maximale de trois ans et que leur intensité est dégressive. La Commission considère à cet égard qu'une durée maximale de trois ans peut apparaître raisonnable pour assurer la viabilité des projets. Elle correspond également à la durée maximale des financements communautaires au titre du PACT. Concernant l'intensité de l'aide, la Commission considère que la combinaison du double plafond d'intensité, en valeur absolue et en pourcentage des dépenses opérationnelles, d'une part, et du caractère dégressif de l'aide, d'autre part, permet de limiter l'impact des mesures sur la concurrence dans le secteur. Elle constate également que la couverture à hauteur maximale de 30 % des dépenses éligibles correspond au plafond d'intensité retenu par le PACT.

22) Toutefois, pour pouvoir bénéficier de la dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 3, point c), les mesures en cause doivent être strictement proportionnées à l'objectif poursuivi et ne pas altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

23) À cet égard, la Commission considère que l'objectif des aides opérationnelles envisagées cadre avec la politique de la Commission en faveur du transport maritime à courte distance. Cependant, à ce stade, la Commission a des doutes quant au fait que leurs modalités d'application garantissent que ces mesures sont à la fois nécessaires et strictement proportionnées à l'objectif poursuivi. Les doutes de la Commission portent notamment sur les points suivants:

a) les mesures d'aides envisagées doivent contribuer à réduire la part du trafic routier au profit de l'intégration du transport maritime à courte distance dans la chaîne intermodale des services de transport porte à porte. Elles ne doivent pas conduire, en revanche, à des détournements de trafic entre ports voisins ou entre modes de transport jouant également un rôle positif dans le cadre d'une politique de mobilité durable, comme le chemin de fer ou la navigation intérieure. Au stade actuel, le projet de régime d'aides n'offre pas de garanties suffisantes à cet égard;

b) afin d'assurer la transparence financière du régime d'aides, en faciliter le contrôle tant par les autorités nationales que par la Commission et éviter les risques de subventions croisées, l'entité juridique bénéficiaire de l'aide doit disposer d'une compatibilité séparée permettant de clairement identifier les flux financiers relatifs au financement des projets retenus. Le régime d'aides projeté n'apparaît pas suffisamment clair à cet égard;

c) la procédure de sélection des projets doit garantir que seuls les projets viables à terme et susceptibles de contribuer réellement au développement du secteur du transport maritime à courte distance seront retenus pour bénéficier des aides opérationnelles. Le régime d'aides envisagé ne précise pas suffisamment les modalités de sélection que les autorités françaises entendent appliquer à cet égard. Dans le cas d'un projet de liaison entre un port français et un port

d'un autre État membre, la Commission estime que la viabilité à terme du projet requiert que les autorités françaises s'assurent de l'accueil favorable des autorités de l'État membre en question.

Les modalités d'application du régime d'aides doivent également garantir l'absence de discrimination pour des raisons de nationalité entre tous les opérateurs de la chaîne de transport ainsi que les chargeurs. La Commission considère qu'un appel d'offres au niveau communautaire permettrait de garantir la transparence et l'égalité de traitement des opérateurs en cause. Il conviendrait, par ailleurs, de préciser ce qu'il faut entendre par «nouvelles lignes» de transport maritime à courte distance;

d) la finalité des aides opérationnelles étant uniquement de faciliter le démarrage de services de transport maritime à courte distance commercialement viables à terme, la Commission considère que de telles aides ne devraient pas, en principe, pouvoir être cumulées avec des compensations financières versées en contrepartie d'obligations de service public imposées sur les mêmes lignes. Le présent régime d'aides n'exclut pas cette possibilité.

24) Au vu de ce qui précède, la Commission émet des doutes quant à la compatibilité des aides opérationnelles au démarrage de lignes de transport maritime à courte distance avec l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité.

### Conclusion

25) La Commission ne soulève pas d'objections quant à la compatibilité avec l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité de l'aide destinée à financer des études de faisabilité préalables au lancement de lignes de transport maritime à courte distance.

26) La Commission a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité en ce qui concerne les aides opérationnelles destinées à financer les coûts de démarrage desdites lignes.

Pour les raisons exposées ci-dessus, la Commission a des doutes, à ce stade, sur la compatibilité de ces mesures avec l'article 87, paragraphe 3, point c) du traité.

27) Comme tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la France dans le cadre de la procédure de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation de ces mesures dans le délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. Elle invite les autorités françaises à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide.

28) La Commission rappelle à la France l'effet suspensif de la disposition précitée du traité et attire son attention sur l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, selon lequel toute aide octroyée illégalement pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.