

STAATLICHE BEIHILFEN

Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag bezüglich der Maßnahme C 65/2000 (ex-N 679/2000) — Frankreich — Beihilfen für die Aufnahme des Seeverkehrs auf neuen Kurzstrecken

(2001/C 37/04)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Mit Schreiben vom 22. Dezember 2000, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Frankreich ihren Beschluss mitgeteilt, wegen eines Teils der vorerwähnten Maßnahmen das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

Die Kommission hat beschlossen, keine Einwände gegen bestimmte andere im nachfolgenden Schreiben beschriebene Maßnahmen zu erheben.

Die Kommission fordert alle Beteiligten zu den Maßnahmen, derentwegen die Kommission das Verfahren einleitet, zur Stellungnahme innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung an folgende Anschrift auf:

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Direktion G — Seeverkehr
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Brüssel
Fax (32-2) 295 30 76.

Alle Stellungnahmen werden Frankreich übermittelt. Jeder, der eine Stellungnahme abgibt, kann unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass seine Identität nicht bekanntgegeben wird.

ZUSAMMENFASSUNG

1. Verfahren

Mit Vermerk Nr. 2769 vom 13. Oktober 2000 setzte die französische Regierung die Kommission von der geplanten Beihilferegelung in Kenntnis, die Gegenstand dieses Verfahrens ist. Diese Notifikation wurde am 27. Oktober 2000 unter der Nummer N 679/2000 registriert.

Die französische Seite hatte bereits am 27. September 2000 anlässlich eines informellen bilateralen Treffens die Grundzüge der geplanten Regelung dargelegt.

2. Beschreibung des Teils der Beihilferegelung, der die Kommission zur Eröffnung des Prüfverfahrens veranlasst hat

Die Beihilferegelung dient dazu, die Aufnahme des Seeverkehrs auf neuen Kurzstrecken zu beschleunigen. Zu diesem Zweck ist eine degressive Beihilfe mit einer maximalen Laufzeit von drei Jahren zur Finanzierung der damit verbundenen operativen Maßnahmen vorgesehen. Diese Beihilfe ist auf maximal 30 % der förderfähigen operativen Ausgaben begrenzt. Auch eine absolute Obergrenze wurde festgelegt: 1 Mio. EUR im ersten Jahr, $\frac{2}{3}$ des im ersten Jahr gewährten Betrags im zweiten Finanzjahr und $\frac{1}{3}$ des gleichen Betrags im dritten Jahr.

Die Beihilfe kommt nur Projekten zugute, an denen mehrere Verkehrsunternehmen und Verladere im Rahmen einer operativen Partnerschaft beteiligt sind. Die Projektvorschläge werden

von juristischen Personen des privaten oder öffentlichen Sektors, die in Frankreich oder der übrigen Gemeinschaft ansässig sind, eingereicht. Die finanzielle Transparenz wird durch die Schaffung einer separaten juristischen Person als Empfänger der Beihilfe sichergestellt.

Die begünstigten Projekte müssen die Schaffung einer Kurzstrecken-Seeverbindung zwischen zwei oder mehreren französischen Häfen oder zwischen in Frankreich und in anderen EU-Mitgliedstaaten gelegenen Häfen zum Ziel haben, wobei auch andere Verkehrsarten in die Projekte einbezogen werden können (kombinierter Verkehr).

Die förderfähigen Ausgaben sind in Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2196/98 des Rates festgelegt⁽¹⁾.

Die vorgesehene Beihilfe kann mit einer Gemeinschaftsfinanzhilfe für innovatorische Aktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs im Sinne der oben genannten Verordnung (EG) Nr. 2196/98 des Rates kumuliert werden.

Die französischen Behörden schätzen die Zahl der geförderten Projekte auf weniger als zehn pro Jahr.

Der Kommission soll jeweils am Jahresende eine Liste der Projekte vorgelegt werden, die im Rahmen dieser Regelung eine Beihilfe erhalten haben. Darin wird auch die Höhe der Beihilfe angegeben.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 2196/98 des Rates vom 1. Oktober 1998 über die Gewährung von Gemeinschaftsfinanzhilfen für innovatorische Aktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs (ABL L 277 vom 14.10.1998, S. 1).

Für die geplante Beihilferegelung ist zwischen 2001 und 2003 jeweils ein Jahresbudget von 4 Mio. EUR vorgesehen.

Die Kommission stellt fest, dass die notifizierte Beihilfe unter den Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag fällt. Da die betreffenden Maßnahmen dem Ausbau bestimmter Seeverkehrsdienste dienen, ist ihre Zulässigkeit anhand der Ausnahmeregelung des Absatzes 3 Buchstabe c des genannten Artikels zu bewerten.

In den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr⁽²⁾ hat die Kommission ihr Konzept erläutert und die Kriterien festgelegt, nach denen staatliche Beihilfen in diesem Bereich genehmigt werden können. Grundsätzlich dürfen staatliche Beihilfen keine nachteiligen Auswirkungen auf die Volkswirtschaften anderer Mitgliedstaaten haben. Es muss sichergestellt werden, dass sie den Wettbewerb zwischen den Mitgliedstaaten nicht in einem Maße verzerren, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Die staatlichen Beihilfen müssen auf das zur Erreichung der jeweiligen Ziele unbedingt erforderliche Mindestmaß beschränkt sein und in transparenter Weise gewährt werden. Die kumulative Wirkung aller Finanzhilfen der öffentlichen Hand muss stets berücksichtigt werden.

In den Leitlinien ist festgelegt, welche staatliche Beihilfen zur Förderung der Interessen der Gemeinschaft im Seeverkehr gewährt werden können. Gemäß Punkt 2.2 können neben der Sicherung von Arbeitsplätzen in der Gemeinschaft, der Erhaltung des Schifffahrts-Know-hows in der Gemeinschaft und der Erhöhung der Sicherheit auch weitere Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik wie die Entwicklung einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität und — als Teil davon — die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und die maximale Weiterentwicklung dieser Verkehrsart ebenfalls berücksichtigt werden.

In ihrer Mitteilung über die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs⁽³⁾ unterstreicht die Kommission die wichtige Rolle dieser Verkehrsart bei der Förderung einer sicheren und auf Dauer tragbaren Mobilität, der Stärkung des Zusammenhalts in der EU und der Verbesserung des intermodalen Verkehrs. Darin erkennt sie auch an, dass der Kurzstreckenseeverkehr auf allen Ebenen, d. h. auf regionaler, nationaler und gemeinschaftlicher Ebene, gefördert werden muss.

Die Kommission hat sowohl aus Mitteln des Vierten Rahmenprogramms als auch im Rahmen der Pilotaktion für den kombinierten Verkehr (PACT), der MEDA-Verordnung und des EFRE eine Vielzahl von Projekten im Bereich Kurzstreckenseeverkehr unterstützt. Allerdings stößt die Entwicklung dieser Verkehrsart

auf ein erhebliches Hindernis, nämlich die hohen Kosten, die mit der Durchführung neuer Projekte verbunden sind.

Die vorliegende Beihilferegelung ist vor diesem Hintergrund zu sehen. Das Ziel der Regelung besteht darin, die gemeinschaftlichen Maßnahmen im Rahmen des Programms PACT durch ein nationales Programm zu ergänzen. Dabei sollen zusätzliche Projekte finanziert werden, von denen einige für eine Gemeinschaftsförderung nicht in Frage kämen, weil nur nationale Betreiber daran beteiligt sind.

Die Kommission muss allerdings sicherstellen, dass diese Regelung nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führt, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen.

Die Kommission stellt fest, dass es sich bei diesen Beihilfen zur Finanzierung operativer Maßnahmen in Zusammenhang mit der Aufnahme des Seeverkehrs auf neuen Kurzstrecken um operative Beihilfen handelt, die grundsätzlich mit dem EG-Vertrag unvereinbar sind⁽⁴⁾. Beihilfen dieser Art sind bisher nur in Ausnahmefällen genehmigt worden⁽⁵⁾.

Die Kommission stellt ferner fest, dass die vorgesehenen Beihilfen degressiver Art sind und eine Laufzeit von maximal drei Jahren haben. Der Kommission erscheint eine maximale Laufzeit von drei Jahren angemessen, um die Rentabilität der Projekte zu gewährleisten. Zudem entspricht diese der maximalen Laufzeit der gemeinschaftlichen Finanzhilfen im Rahmen des Programms PACT. Was die Beihilfenintensität betrifft, so ist die Kommission der Ansicht, dass dank der doppelten Obergrenze (absolute Höhe der Beihilfe, Höhe der Beihilfe als Prozentsatz der operativen Ausgaben) und der Degression die Auswirkungen der Maßnahmen auf den Wettbewerb in Grenzen gehalten werden können. Sie stellt außerdem fest, dass sich die Beihilfe wie im Rahmen des Programms PACT auf maximal 30 % der förderfähigen Ausgaben beläuft.

Staatliche Beihilfen dieser Art fallen jedoch nur unter die Ausnahmeregelung des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c, wenn sie in einem angemessenen Verhältnis zum Ziel stehen und die Handelsbedingungen nicht in einem Maße verändern, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

Was dies betrifft, ist die Kommission der Ansicht, dass das Ziel der vorgesehenen operativen Beihilfen mit der Politik der Gemeinschaft im Kurzstreckenseeverkehr in Einklang steht. Zur Zeit hat sie jedoch Zweifel angesichts der Durchführungsbestimmungen, dass die Maßnahmen notwendig sind und im angemessenen Verhältnis zum Ziel stehen. Die Bedenken der Kommission betreffen vor allem folgende Punkte:

⁽²⁾ ABl. C 205 vom 5.7.1997.

⁽³⁾ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa — eine dynamische Alternative in einer nachhaltigen Transportkette“, Zweiter Zweijahres-Fortschrittsbericht, KOM(1999) 317 endg.

⁽⁴⁾ Siehe insbesondere die Entscheidung zur Eröffnung des Prüfverfahrens 93.2. in dem Fall C 2/97 am 20.1.1997 (ABl. C 93 vom 22.3.1997) und in dem Fall C 21/98 am 4.5.1999 (ABl. C 227 vom 28.8.1999).

⁽⁵⁾ Siehe Gemeinschaftsrahmen für staatliche Umweltschutzbeihilfen, ABl. C 72 vom 10.3.1994, Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung, ABl. C 74 vom 10.3.1998, Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen im Agrarsektor, ABl. C 28 vom 1.2.2000.

- a) Die vorgesehenen Beihilfen müssen zur Integration des Kurzstreckenseeverkehrs in die intermodalen Haus-zu-Haus-Beförderungsdienste und dadurch zur Verringerung des Anteils des Straßenverkehrs beitragen. Sie dürfen jedoch nicht zu einer Umleitung der Verkehrsströme von einem Hafen zum Nachbarhafen oder von einem Verkehrsträger zum anderen, wie von der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt, führen, die auch eine wichtige Rolle bei der Förderung einer auf Dauer tragbaren Mobilität spielen. In dieser Hinsicht bietet die vorgesehene Beihilferegelung zur Zeit keine ausreichenden Garantien.
- b) Um nicht nur die finanzielle Transparenz der Beihilferegelung zu gewährleisten, sondern auch die Kontrolle sowohl durch die nationalen Behörden als auch durch die Kommission zu ermöglichen und das Risiko einer Quersubventionierung zu vermeiden, muss die juristische Person, der die Beihilfe gewährt wird, über eine getrennte Buchführung verfügen, die eine genaue Ermittlung der Finanzströme im Zusammenhang mit der Finanzierung der ausgewählten Projekte zulässt. In dieser Hinsicht sind die Bestimmungen der geplanten Beihilferegelung noch zu unklar.
- c) Das Verfahren zur Auswahl der Projekte muss sicherstellen, dass nur bei langfristig rentablen Projekten, die einen wirklichen Beitrag zur Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs leisten, eine operative Beihilfe gewährt wird. In der vorgesehenen Beihilferegelung wird das Auswahlverfahren, das die französischen Behörden in diesem Fall anzuwenden gedenken, nicht detailliert genug erläutert. Im Falle eines Projekts, das eine Verbindung zwischen einem französischem Hafen und einem Hafen in einem anderen Mitgliedstaat schaffen soll, hängt die langfristige Rentabilität des Projekts nach Auffassung der Kommission davon ab, ob die französischen Behörden auch die Zustimmung der Behörden des anderen Landes erhalten. Darüber hinaus müssen die Durchführungsbestimmungen der Beihilferegelung jegliche Diskriminierung von Betreibern und Verladern wegen ihrer Nationalität ausschließen. Nach Auffassung der Kommission würde eine Aufforderung auf Gemeinschaftsebene zur Einreichung von Vorschlägen die Transparenz und die Gleichbehandlung der Betreiber sicherstellen. Auch der Begriff „neue Strecken“ im Kurzstreckenseeverkehr müsste näher definiert werden.
- d) Da die operativen Beihilfen ausschließlich der Aufnahme des Seeverkehrs auf langfristig rentablen Kurzstrecken dienen sollen, ist die Kommission der Auffassung, dass sie grundsätzlich nicht mit Ausgleichszahlungen für gemeinschaftliche Leistungen kumuliert werden dürfen, die auf den gleichen Strecken auferlegt werden. Die vorliegende Beihilferegelung schließt diese Möglichkeit nicht aus.

Aus diesen Gründen bezweifelt die Kommission, dass die operativen Beihilfen für die Aufnahme des Seeverkehrs auf neuen Kurzstrecken mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag zu vereinbaren sind.

Schlussfolgerung

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen fordert die Kommission Frankreich auf, im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag innerhalb von einem Monat nach Eingang dieser Zusammenfassung eine Stellungnahme einzureichen und alle für die Bewertung der geplanten Maßnahmen nützlichen

Informationen zur Verfügung zu stellen. Sie fordert die französische Regierung auf, eine Kopie dieses Schreibens umgehend an die potenziellen Empfänger der Beihilfe weiterzuleiten.

TEXT DES SCHREIBENS

„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 ⁽⁶⁾, 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.

⁽⁶⁾ Règlement (CE) n° 2196/98 du 1^{er} 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 ⁽⁷⁾, 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.

⁽⁷⁾ 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⁽⁸⁾, 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

⁽⁸⁾ 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⁽⁹⁾. 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⁽¹⁰⁾. 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⁽¹¹⁾. Ce n'est qu'à titre exceptionnel que de telles aides peuvent être autorisées⁽¹²⁾.

⁽⁹⁾ 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.

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ 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.