

## ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

**Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων, κατ' εφαρμογή του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ όσον αφορά το μέτρο C 65/2000 (ex N 679/2000) — Γαλλία — Ενισχύσεις για την έναρξη της εκτέλεσης γραμμών θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων**

(2001/C 37/04)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Με την επιστολή της 22ας Δεκεμβρίου 2000 η οποία παρατίθεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου στις σελίδες που έπονται της παρούσας σύνοψης, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γαλλική Δημοκρατία την απόφασή της να κινηθεί την προβλεπόμενη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, όσον αφορά σκέλος του προαναφερθέντος καθεστώτος ενισχύσεων.

Η Επιτροπή αποφάσισε να μην εγείρει αντιρρήσεις αναφορικά με οποιοδήποτε άλλο σκέλος του προαναφερόμενου καθεστώτος, όπως αυτό περιγράφεται στην επιστολή που έπεται της παρούσας σύνοψης.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τις πτυχές του καθεστώτος χορήγησης ενισχύσεων αναφορικά με το οποίο η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία εντός χρονικής προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία της δημοσίευσης της παρούσας σύνοψης και της επιστολής η οποία έπεται αυτής, διαβιβάζοντάς τες στην εξής διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή  
Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών  
Διεύθυνση G — Transports maritimes  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Βρυξέλλες  
Αριθμός φαξ: (32-2) 295 30 76.

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στη Γαλλική Δημοκρατία. Με σχετικό έγγραφο μπορεί να ζητηθεί η εμπιστευτική μεταχείριση της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους, το οποίο υποβάλλει τις σχετικές παρατηρήσεις, με διευκρίνιση της αιτιολογικής βάσης στην οποία στηρίζεται το αίτημα αυτό.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

## 1. Διαδικασία

Οι γαλλικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή το εν λόγω σχέδιο του καθεστώτος χορήγησης ενισχύσεων, με το αντίστοιχο σημειώμα τους αριθμός 2769 της 13ης Οκτωβρίου 2000. Η κοινοποίηση αυτή πρωτοκολλήθηκε στις 27 Οκτωβρίου 2000 με τον αριθμό N 679/2000.

Οι γαλλικές αρχές είχαν προηγουμένως αναπτύξει τις ευρύτερες γραμμές του εν λόγω σχεδίου κατά τη διάρκεια της διμερούς ανεπίσημης συνάντησης η οποία πραγματοποιήθηκε στις 27 Σεπτεμβρίου 2000.

## 2. Περιγραφή του σκέλους του καθεστώτος ενισχύσεων αναφορικά με το οποίο η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία της εξέτασης

Το καθεστώς ενισχύσεων για την έναρξη της εκτέλεσης γραμμών θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων έχει ως στόχο του την επιτάχυνση των εργασιών εγκαίνιασης των νέων γραμμών θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων. Προς το σκοπό αυτό, στο καθεστώς προβλέπεται η χορήγηση ενισχύσεων με φθίνουσα κλίμακα, επί ανώτατο χρονικό διάστημα τριών ετών, με προορισμό τη χρηματοδότηση των ίδιων των λειτουργικών μέτρων. Το ανώτατο ύψος της ενίσχυσης αυτής ανέρχεται σε 30 % των επιλέξιμων λειτουργικών δαπανών. Η ενίσχυση αυτή υπόκειται παρομοίως σε ανώτατο όριο, όσον αφορά την απόλυτη αξία της: η ενίσχυση ανέρχεται στο ποσό του 1 εκατομμυρίου ευρώ, το πρώτο έτος, στα δύο τρίτα του ποσού που χορηγήθηκε κατά το πρώτο έτος, κατά τη διάρκεια του δεύτερου έτους προϋπολογισμού και στο ένα τρίτο του ίδιου αυτού ποσού, κατά τη διάρκεια του τρίτου έτους.

Από την ενίσχυση δεν είναι δυνατόν να αποκομίσουν ευεργετικά οφέλη παρά μόνο εκείνα τα σχέδια τα οποία, στο πλαίσιο των

λειτουργικών δεσμών συνεργασίας, οδηγούν στη σύμπραξη περισσότερων πρωταγωνιστικών φορέων της αλυσίδας των μεταφορών, με τη συμμετοχή επίσης των ναυλωτών. Τα σχέδια αυτά υποβάλλονται από γαλλικά ή κοινοτικά νομικά πρόσωπα, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου. Η δημοσιονομική διαφάνεια διασφαλίζεται με τη συγκρότηση ενός χωριστού νομικού φορέα, ο οποίος είναι και ο αποδέκτης των ενισχύσεων.

Απώτερος στόχος των ευεργετούμενων σχεδίων πρέπει να είναι η δημιουργία γραμμών θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων μεταξύ δύο ή περισσότερων γαλλικών λιμένων ή μεταξύ γαλλικών και κοινοτικών λιμένων. Στα εν λόγω σχέδια είναι επίσης δυνατό να ενσωματωθούν και άλλοι τρόποι μεταφοράς (συνδυασμένες μεταφορές).

Οι επιλέξιμες δαπάνες είναι οι αναφερόμενες στο άρθρο 5 πρώτη παράγραφος, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2196/98 του Συμβουλίου (1).

Η προβλεπόμενη ενίσχυση δύναται να σωρευθεί με την κοινοτική ενίσχυση η οποία χορηγείται στο πλαίσιο των δράσεων με καινοτόμο χαρακτήρα προς στήριξη των συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων, κατά την έννοια των διατάξεων του προαναφερόμενου κανονισμού του Συμβουλίου.

Όπως εκτιμούν οι γαλλικές αρχές, ο αριθμός των ευεργετούμενων σχεδίων δεν προβλέπεται να υπερβεί τα δέκα σχέδια, ετησίως.

Η Επιτροπή θα ενημερώνεται, στο τέλος κάθε έτους, σχετικά με τον κατάλογο των σχεδίων τα οποία έχουν ευεργετηθεί από τις χορηγούμενες ενισχύσεις στο πλαίσιο του παρόντος καθεστώτος και σχετικά με το ποσό κάθε ενίσχυσης.

(1) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2196/98 της 1ης Οκτωβρίου 1998 σχετικά με την παροχή κοινοτικής χρηματοδοτικής στήριξης σε καινοτόμους δράσεις στις συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων (ΕΕ L 277 της 14.10.1998, σ. 1).

Το προβλεπόμενο καθεστώς ενισχύσεων, το οποίο θα εφαρμοστεί από το 2001 έως το 2003, εξοπλίζεται ετησίως με κονδύλια του προϋπολογισμού τα οποία υπολογίζονται στο ποσό των 4 εκατ. ευρώ.

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της ότι το κοινοποιούμενο καθεστώς ενισχύσεων εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

Καθώς στόχος των εν λόγω μέτρων είναι η διευκόλυνση της ανάπτυξης ορισμένων υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών, ο συμβιβασμός χαρακτήρας των ενισχύσεων θα πρέπει να εκτιμηθεί υπό το πρίσμα της προβλεπόμενης παρέκκλισης στην παράγραφο 3, στοιχείο γ) του εν λόγω άρθρου.

Στις κοινοτικές κατευθύνσεις αναφορικά με τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις θαλάσσιες μεταφορές<sup>(2)</sup>, η Επιτροπή είχε διευκρινίσει την προσέγγισή της καθώς και τα κριτήρια βάσει των οποίων οι κρατικές ενισχύσεις είναι δυνατόν να εγκριθούν στον τομέα αυτό. Σε γενικές γραμμές, τα συστήματα χορήγησης ενισχύσεων δεν πρέπει να παρεμβαίνουν σε βάρος των εθνικών οικονομιών των άλλων κρατών μελών και πρέπει να διαπιστώνεται ότι με τα καθεστώτα αυτά δεν διατρέχεται ο κίνδυνος νόθευσης του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών, σε βαθμό ο οποίος αντίκειται στο κοινό συμφέρον. Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει να περιορίζονται πάντοτε στο βαθμό που είναι αυστηρά αναγκαίος για την επίτευξη του στόχου τους και οφείλουν να χορηγούνται με διαφανή τρόπο. Ο σωρευτικός αντίκτυπος όλων των χορηγούμενων ενισχύσεων από τις κρατικές αρχές πρέπει να λαμβάνεται πάντοτε υπόψη.

Στόχος των εν λόγω κατευθύνσεων είναι να προσδιορίσουν ποια προγράμματα ενισχύσεων είναι δυνατό να τεθούν σε εφαρμογή για τη στήριξη των κοινοτικών ναυτιλιακών συμφερόντων. Όπως διευκρινίζεται στο σημείο 2.2. των κατευθύνσεων αυτών, παράλληλα με τους επιδιωκόμενους στόχους της διασφάλισης της κοινοτικής απασχόλησης, της διαφύλαξης της τεχνολογίας της Κοινότητας στο ναυτιλιακό τομέα και της βελτίωσης των συνθηκών ασφαλείας, είναι επίσης δυνατόν να λαμβάνονται υπόψη και άλλοι στόχοι της κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών, όπως η συγκρότηση του κοινοτικού πλαισίου αειφόρου κινητικότητας και, εντός του πλαισίου αυτού η προώθηση των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων καθώς και η ανάπτυξη στο μέγιστο δυνατό βαθμό αυτής της μορφής μεταφορών.

Στην ανακοίνωσή της σχετικά με την ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων<sup>(3)</sup>, η Επιτροπή τονίζει το ρόλο που διαδραματίζει αυτή η μορφή μεταφορών, για να ευνοηθεί η βιώσιμη και ασφαλής κινητικότητα, να ενισχυθεί η συνοχή στο πλαίσιο της Ένωσης και να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των μεταφορών στο πλαίσιο της εφαρμογής της διατροφικής προσέγγισης. Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης ότι η προώθηση των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων πρέπει να συντελείται σε όλα τα επίπεδα, τόσο σε κοινοτική, αλλά και σε εθνική ή περιφερειακή κλίμακα.

Η Επιτροπή έδωσε την υποστήριξή της σε πολυάριθμα σχέδια που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είτε στο πλαίσιο του τέταρτου προγράμματος-πλαίσιο έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, είτε βάσει των πειραματικών δράσεων της προς στήριξη των συνδυασμένων μεταφορών (PACT), είτε επίσης και στο πλαίσιο του κανονισμού MEDA ή του ΕΤΠΑ. Ωστόσο,

η ανάπτυξη αυτής της μορφής μεταφορών προσκρούει ιδίως στο σημαντικότερο εμπόδιο που αντιπροσωπεύει το σημαντικό ύψος του κόστους εγκαίνιασης νέων σχεδίων.

Το εν λόγω καθεστώς ενισχύσεων εντάσσεται στο πλαίσιο αυτό. Στόχος του είναι η συμπλήρωση, με το αντίστοιχο εθνικό πρόγραμμα, των κοινοτικών παρεμβάσεων που χορηγούνται στο πλαίσιο του PACT, με τη χρηματοδότηση των πρόσθετων σχεδίων, ορισμένα από τα οποία δεν θα ήταν επιλέξιμα να λάβουν τις κοινοτικές παρεμβάσεις, ακριβώς επειδή στο πλαίσιο τους παρεμβαίνουν μόνο εθνικοί φορείς.

Η Επιτροπή είναι ωστόσο υποχρεωμένη να διασφαλίσει ότι η αναλυτική διαδικασία χορήγησης των ενισχύσεων αυτών δεν συνεπάγεται την νόθευση των όρων του ανταγωνισμού, σε βαθμό ο οποίος αντίκειται στο κοινό συμφέρον.

Όσον αφορά τις ενισχύσεις οι οποίες προορίζονται για τη χρηματοδότηση μέτρων λειτουργικού χαρακτήρα που συνδέονται με την εγκαίνιαση νέων γραμμών θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι εν λόγω ενισχύσεις αποτελούν ενισχύσεις λειτουργικού χαρακτήρα οι οποίες είναι, κατά βάση, ασυμβίβαστες με τις ρυθμίσεις της συνθήκης<sup>(4)</sup>. Η χορήγηση των ενισχύσεων της μορφής αυτής δύναται να εγκριθεί μόνο εκτάκτως<sup>(5)</sup>.

Όπως διαπιστώνει η Επιτροπή στην προκειμένη περίπτωση, οι προβλεπόμενες ενισχύσεις χορηγούνται για ανώτατο χρονικό διάστημα τριών ετών και η έντασή τους είναι φθίνουσα. Η Επιτροπή θεωρεί αναφορικά με το σημείο αυτό ότι η ανώτατη χρονική περίοδος της τριετίας φαίνεται λογική για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα των σχεδίων.

Η ανώτατη χρονική διάρκεια συμβαδίζει επίσης και με την ανώτατη χρονική διάρκεια των κοινοτικών χρηματοδοτήσεων που χορηγούνται στο πλαίσιο του PACT. Όσον αφορά την ένταση των ενισχύσεων, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι ο συνδυασμός του διπλού ανώτατου ορίου της ενίσχυσης, σε απόλυτη αξία, και σε ποσοστό των λειτουργικών δαπανών, αφενός μεν, και του φθίνοντος χαρακτήρα χορήγησης των ενισχύσεων, αφετέρου, επιτρέπει να περιοριστεί ο αντίκτυπος που θα έχουν τα εν λόγω μέτρα στον ανταγωνισμό στο συγκεκριμένο τομέα. Η Επιτροπή διαπιστώνει παρομοίως ότι η κάλυψη κατ' ανώτατο ποσοστό 30 % των επιλέξιμων δαπανών συμβαδίζει με το ανώτατο όριο έντασης που εγκρίνεται από το PACT.

Ωστόσο, για είναι δυνατόν να υπαχθούν στο ευεργέτημα της παρέκκλισης του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ, τα εν λόγω μέτρα οφείλουν να είναι απολύτως ανάλογα προς τον επιδιωκόμενο στόχο και δεν πρέπει να μεταβάλλουν τους όρους των συναλλαγών σε βαθμό ο οποίος αντίκειται στο κοινό συμφέρον.

Αναφορικά με το σημείο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο επιδιωκόμενος στόχος των προβλεπόμενων λειτουργικών ενισχύσεων συμπίπτει με την ακολουθούμενη πολιτική της Επιτροπής προς στήριξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων. Πάντως, στο στάδιο αυτό, η Επιτροπή διατυπώνει αμφιβολίες κατά πόσο η αναλυτική διαδικασία εφαρμογής εγγυάται ότι τα μέτρα αυτά είναι ταυτόχρονα τα απαιτούμενα αλλά και τα απολύτως ανάλογα σε συνάρτηση με τον επιδιωκόμενο στόχο. Οι αμφιβολίες της Επιτροπής αφορούν ιδίως τα εξής σημεία:

(2) ΕΕ C 205 της 5.7.1997.

(3) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών», δεύτερη διετής έκθεση προόδου, COM(1999) 317 τελικό.

(4) Βλέπε ιδίως τις αποφάσεις κίνησης διαδικασίας του άρθρου 93 παράγραφος 2 στις υποθέσεις C 2/97 της 20.1.1997 (ΕΕ C 93 της 22.3.1997) και C 21/98 της 4.5.1999 (ΕΕ C 227 της 28.8.1999).

(5) Βλέπε σχετικά το κοινοτικό πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων για την προστασία του περιβάλλοντος, ΕΕ C 72 της 10.3.1994, το πλαίσιο των ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα (ΕΕ C 74 της 10.3.1998) και τις κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις στο γεωργικό τομέα (ΕΕ C 28 της 1.2.2000).

- α) Σκοπός των προβλεπόμενων μέτρων χορήγησης ενισχύσεων είναι η μείωση της αναλογίας των οδικών μεταφορών προς όφελος της ενσωμάτωσης των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στη διατροφική αλυσίδα των προσφερόμενων υπηρεσιών μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα. Στόχος τους δεν πρέπει να είναι, αντιθέτως, να οδηγήσουν στην εκτροπή των μεταφορικών ροών μεταξύ γειτονικών λιμένων ή μεταξύ τρόπων μεταφοράς οι οποίοι διαδραματίζουν παρομοίως θετικό ρόλο στο πλαίσιο της πολιτικής της βιώσιμης κινητικότητας, ρόλο που διαδραματίζουν για παράδειγμα οι σιδηρόδρομοι ή η εσωτερική ναυσιπλοία. Στο σημερινό στάδιο, το εν λόγω σχέδιο του καθεστώτος χορήγησης ενισχύσεων δεν προσφέρει επαρκείς εγγυήσεις αναφορικά με το σημείο αυτό.
- β) Για να διασφαλιστεί η δημοσιονομική διαφάνεια του καθεστώτος ενισχύσεων, να διευκολυνθεί ο έλεγχος τόσο από τις εθνικές αρχές, όσο και από την Επιτροπή και να αποφευχθεί ο διαγραφόμενος κίνδυνος των διασταυρούμενων επιδοτήσεων, ο νομικός φορέας που είναι και ο αποδέκτης των ενισχύσεων οφείλει να διαθέτει ένα χωριστό σύστημα τήρησης των λογιστικών στοιχείων το οποίο θα παρέχει τη δυνατότητα του σαφούς εντοπισμού των χρηματοδοτικών ροών που διατίθενται για τη χρηματοδότηση των εγκεκριμένων σχεδίων. Το προβλεπόμενο καθεστώς χορήγησης ενισχύσεων δεν φαίνεται επαρκώς σαφές αναφορικά με το σημείο αυτό.
- γ) Σκοπός της διαδικασίας επιλογής των σχεδίων είναι να παρέχεται η εγγύηση ότι μόνο τα σχέδια που είναι μακροπρόθεσμα βιώσιμα και τα οποία ενδέχεται να συμβάλουν πραγματικά στην ανάπτυξη του κλάδου των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων θα εγκριθούν για να υπαχθούν στις ευεργετικές ρυθμίσεις των λειτουργικών ενισχύσεων. Στο προβλεπόμενο καθεστώς ενισχύσεων δεν διευκρινίζονται επαρκώς αναφορικά με το σημείο αυτό οι αναλυτικές διαδικασίες επιλογής που έχουν την πρόθεση να εφαρμόσουν οι γαλλικές αρχές αναφορικά με το σημείο αυτό. Στην περίπτωση του σχεδίου διασύνδεσης μεταξύ ενός γαλλικού λιμένα και του λιμένα ενός άλλου κράτους μέλους, η Επιτροπή εκτιμά ότι η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του σχεδίου απαιτεί οι γαλλικές αρχές να διασφαλίσουν την ευνοϊκή υποδοχή από την πλευρά των αρχών του εν λόγω κράτους μέλους. Η αναλυτική διαδικασία εφαρμογής του καθεστώτος χορήγησης των ενισχύσεων πρέπει επίσης να εγγυάται την απουσία κάθε είδους διακρίσεων οι οποίες βασίζονται σε κριτήρια εθνικότητας μεταξύ των λειτουργικών φορέων εκμετάλλευσης της αλυσίδας των μεταφορών αλλά και μεταξύ των ναυλωτών. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι με τη διαδικασία της πρόσκλησης υποβολής προσφορών σε κοιντικό επίπεδο παρέχεται η δυνατότητα εγγύησης των όρων διαφάνειας και της ισότιμης μεταχείρισης μεταξύ των εν λόγω λειτουργικών φορέων εκμετάλλευσης. Πρέπει εξάλλου να διευκρινισθεί η ακριβής έννοια που δίνεται στον όρο των «νέων γραμμών» θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων.
- δ) Καθώς τελικός σκοπός των χορηγούμενων λειτουργικών ενισχύσεων είναι αποκλειστικά να διευκολυνθεί η εγκαίνιαση της εκτέλεσης των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων που θα είναι εμπορικά βιώσιμες, μακροπρόθεσμα, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν θα πρέπει, κατά βάση, να είναι δυνατόν να σωρευθούν με τις χρηματοδοτικές αντισταθμίσεις που καταβάλλονται προς ισοφάριση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες επιβάλλονται στις αυτές γραμμές. Το παρόν καθεστώς ενισχύσεων δεν αποκλείει η δυνατότητα αυτή.

Λαμβάνοντας υπόψη της όσα αναπτύχθηκαν προηγουμένως, η Επιτροπή διατυπώνει αμφιβολίες κατά πόσο οι λειτουργικές ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται για την εγκαίνιαση της λειτουργίας των γραμμών θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι συμβιβάσιμες με τη ρύθμιση του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.

## Συμπέρασμα

Λαμβάνοντας υπόψη της τα αναλυτικά σημεία του σκεπτικού που προηγήθηκαν, η Επιτροπή καλεί τη Γαλλία, στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 88 παράγραφος 2, της συνθήκης ΕΚ, να υποβάλει τις παρατηρήσεις της και να χορηγήσει κάθε πληροφορία που είναι χρήσιμη για την αξιολόγηση των εν λόγω μέτρων, εντός χρονικής προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία της παραλαβής της παρούσας επιστολής. Η Επιτροπή καλεί τις αρχές της χώρας σας να διαβιβάσουν αμέσως αντίγραφο της επιστολής αυτής στους πιθανούς αποδέκτες οι οποίοι θα ευεργετηθούν από τις ενισχύσεις.

## ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«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 facilitant 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.»