

STATE AID

Invitation to submit comments pursuant to Article 88(2) of the EC Treaty, concerning aid C 65/2000 (ex N 679/2000) — France — Start-up aid for short-sea shipping services

(2001/C 37/04)

(Text with EEA relevance)

By means of the letter dated 22 December 2000, reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified France of its decision to initiate the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty concerning part of the abovementioned aid.

The Commission decided not to raise any objections to certain other aid, as described in the letter following this summary.

Interested parties may submit their comments on the measure in respect of which the Commission is initiating the procedure within one month of the date of publication of this summary and the following letter, to:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate G — Maritime Transport
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Brussels
Fax (32-2) 295 30 76.

These comments will be communicated to France. Confidential treatment of the identity of the interested party submitting the comments may be requested in writing, stating the reasons for the request.

SUMMARY

1. Procedure

By note No 2769 of 13 October 2000, the French authorities notified the planned aid scheme to the Commission. This notification was registered on 27 October 2000 as N 679/2000.

The French authorities had previously presented the broad outlines of the planned scheme at an informal bilateral meeting on 27 September 2000.

2. Description of the part of the aid scheme in respect of which the Commission opens the procedure

The aim of the scheme for start-up aid to short-sea shipping services is to speed up the launch of new services of this type. It envisages the provisions of degressive aid for a maximum period of three years to finance the actual operational measures. This aid is limited to 30 % of the eligible operational expenditure. It is also subject to a ceiling in absolute figures: EUR 1 million in the first year, two-thirds of the amount granted for the first year in the second financial year and one-third of this amount in the third year.

Aid may only be granted to projects involving, in the framework of an operational partnership, several players in

the transport chain and shippers. The projects will be submitted by French or Community legal persons, both public or private. Financial transparency will be ensured by the creation of a separate legal entity to act as the recipient of the aid.

The projects funded must concern the creation of a short-sea shipping service between two or more French ports or between French and Community ports, and they may also include other transport modes (combined transport).

The expenditure referred to in the first paragraph of Article 5 of Council Regulation No 2196/98 ⁽¹⁾ is eligible.

The planned aid may be paid concurrently with Community aid for actions of an innovative nature to promote combined transport, within the meaning of Regulation No 2196/98.

According to the French authorities, there ought to be fewer than 10 projects per year receiving aid.

The Commission will be informed at the end of each year of the list of projects that received aid under this scheme and of the amount.

⁽¹⁾ Regulation (EC) No 2196/98 of 1 October 1998 concerning the granting of Community financial assistance for actions of an innovative nature to promote combined transport (OJ L 277, 14.10.1998, p. 1).

The annual budget for the planned aid scheme, applicable from 2001 to 2003, is put at EUR 4 million.

The Commission notes that the aid scheme notified falls within the scope of Article 87(1) of the EC Treaty.

As the measures in question are designed to facilitate the development of certain maritime transport services, their compatibility must be examined in the light of the derogation provided for in paragraph 3(c) of that Article.

In its Community guidelines on State aid to maritime transport ⁽²⁾, the Commission set out its approach and the criteria according to which State aid may be authorised in this sector. In general, aid schemes should not be at the expense of other Member States' economies and must be shown not to risk distortion of competition between the Member States to an extent contrary to the common interest. State aid must always be restricted to what is necessary to achieve its purpose and be granted in a transparent manner. The cumulative effect of all aid granted by State authorities must always be taken into account.

The guidelines aim to determine which State aid programmes may be introduced to support the Community's maritime interests. It is stated in point 2.2 of the guidelines that, in addition to the objectives relating to the safeguarding of EC employment, the preservation of maritime know-how in the Community and improvements to safety, other objectives of the common transport policy may also be taken into account, such as the construction of a Community framework for sustainable mobility and, as part of this, the promotion of short-sea shipping and the development of its full potential.

In its communication on the development of short-sea shipping ⁽³⁾, the Commission stresses the role of this transport mode in promoting safe, sustainable mobility, strengthening the cohesion of the Union and improving the efficiency of transport through an intermodal approach. It also recognises that promoting short-sea shipping requires action at all levels, i.e. Community, national and regional.

The Commission has supported a great many projects relating to short-sea shipping, e.g. under the fourth framework programme for research and development, in the context of pilot actions for combined transport (PACT) and under the MEDA or ERDF Regulations. However, the very substantial start-up costs for new projects represent a major obstacle to the development of this transport mode.

⁽²⁾ OJ C 205, 5.7.1997.

⁽³⁾ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, 'The development of short-sea shipping in Europe: a dynamic alternative in a sustainable transport chain', second two-yearly progress report, COM(1999) 317 final.

The planned aid scheme is to be viewed in this context. Its objective is to supplement, via a national programme, Community action under the PACT programme by financing additional projects, some of which would not be eligible for Community funding because they only involve national operators.

Nevertheless, the Commission must satisfy itself that the arrangements do not lead to distortions of competition contrary to the common interest.

The Commission notes that this aid, which is destined to finance the operational measures linked to the start-up of new short-sea shipping services, constitutes operating aid which, in principle, is incompatible with the Treaty ⁽⁴⁾. Such aid can only be authorised as an exceptional measure ⁽⁵⁾.

In the present case, the Commission notes that the aid is planned for a maximum of three years and that its intensity is degressive. The Commission considers that a maximum period of three years may appear reasonable to ensure the viability of the projects.

It also corresponds to the maximum period for Community financing under the PACT scheme. On the question of the intensity of the aid, the Commission considers that the combined effect of the two-fold ceiling of intensity in absolute figures and as a percentage of operational expenditure on the one hand, and the degressive nature of the aid on the other, will make it possible to limit the impact of the measures on competition in the sector. It also notes that the maximum cover of 30 % of the eligible expenditure corresponds to the maximum intensity for PACT measures.

However, in order to benefit from the exemption provided for in Article 87(3)(c), the measures must be strictly proportional to the set objective and must not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the common interest.

In this respect, the Commission considers that the objective of the planned operating aid accords with the Commission's policy on short-sea shipping. However, at this stage, the Commission has reservations as to whether the implementing arrangements guarantee that the measures are both necessary and strictly proportionate to the set objective. The Commission's doubts concern the following points in particular:

⁽⁴⁾ See in particular the decisions to initiate the Article 93(2) procedure in Case C 2/97 of 20.1.1997 (OJ C 93, 22.3.1997) and C 21/98 of 4.5.1999 (OJ C 227, 28.8.1999).

⁽⁵⁾ See Community guidelines on State aid for environmental protection (OJ C 72, 10.3.1994); guidelines on national regional aid (OJ C 74, 10.3.1998); Community guidelines for State aid in the agriculture sector (OJ C 28, 1.1.2000).

- (a) the planned aid measures must contribute to reducing the share of road traffic by integrating short-sea shipping in the intermodal chain of door-to-door transport services. By contrast, it must not result in the diversion of traffic flows between neighbouring ports, or between transport modes which also have a positive role to play in the framework of a sustainable mobility policy, such as the railways or inland waterway transport. The planned aid scheme does not offer adequate guarantees in this respect at present;
- (b) in order to ensure the financial transparency of the aid scheme, to facilitate monitoring by the national authorities and by the Commission and to avoid the risk of cross-subsidies, the legal entity receiving the aid must have a separate accounting system so that the financial flows relating to the funding of the projects selected can be clearly identified. The planned aid scheme lacks sufficient clarity in this respect;
- (c) the project selection procedure must guarantee that only projects viable in the long term and likely to make a real contribution to the development of short-sea shipping will be selected to receive operating aid. The planned aid scheme does not specify sufficiently clearly the selection criteria which the French authorities intend to apply. In the case of a planned link between a French port and a port in another Member State, the Commission considers that, in order for the project to be viable in the long term, the French authorities must ensure that it has the support of the authorities of the Member State in question. The arrangements for implementing the aid scheme must also guarantee that there will be no discrimination on grounds of nationality between any operators in the transport chain and shippers. The Commission considers that a call for tender at Community level could guarantee the transparency and equality of treatment of the operators concerned. 'New' short-sea shipping services should also be defined;
- (d) as the aim of the operating aid is exclusively to facilitate the start-up of short-sea shipping services that will be commercially viable in the long term, the Commission considers that, in principle, such aid should not be granted in addition to financial compensation for public service obligations imposed on the same services. The current aid scheme does not exclude this possibility.

In view of the above, the Commission has doubts as to the compatibility of the operating aid for the start-up of short-sea shipping services with Article 87(3)(c) of the Treaty.

Conclusion

In the light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty, requests France to submit its comments and to furnish all such information as may help to evaluate the

measures within one month following the date of receipt of this letter. It requests your authorities to forward a copy of this letter to the potential recipients of the aid immediately.

TEXT OF THE LETTER

'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.'