

VALTIONTUKI

Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti toimenpiteestä C 65/2000 (ex N 679/2000) – Ranska – Lyhyen matkan meriliikennepalvelujen käynnistämistuki

(2001/C 37/04)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Komissio on ilmoittanut 22. joulukuuta 2000 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla todistusvoimaisella kielellä toistetulla kirjeellä Ranskan tasavallalle päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee yhtä mainitun tukijärjestelmän osaa.

Komissio päätti olla vastustamatta järjestelmän toista osaa, kuten tätä tiivistelmää seuraavassa kirjeessä selostetaan.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa tukijärjestelmästä, jota koskevan menettelyn komissio aloittaa, kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä osoitteeseen

Euroopan komissio
Energian ja liikenteen pääosasto
Linja G – Meriliikenne
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles/Brussel
Faksi (32-2) 295 30 76

Huomautukset toimitetaan Ranskan tasavallalle. Huomautuksia esittävän asianomaisen on pyydetty kirjallisesti henkilöllisyyden luottamuksellista käsittelyä, ja tämä pyyntö on perusteltava.

TIIVISTELMÄ

1. Menettely

Ranskan viranomaiset ilmoittivat suunnitellusta tukijärjestelmästä 13. lokakuuta 2000 päivätyllä ilmoituksella nro 2769. Ilmoitus kirjattiin saapuneeksi 27. lokakuuta 2000 numerolla N 679/2000.

Tätä aiemmin Ranskan viranomaiset olivat esitelleet suunnitelman keskeiset kohdat 27. syyskuuta 2000 järjestetyssä epävirallisessa kahdenvälisessä tapaamisessa.

2. Kuvaus tukijärjestelmän osasta, jota koskevan menettelyn komissio aloittaa

Lyhyen matkan meriliikennepalvelujen käynnistämiseen liittyvän tukijärjestelmän tarkoituksena on nopeuttaa liikenteen aloittamista lyhyillä merireiteillä. Järjestelmään sisältyy asteittain vähenevän tuen antaminen enintään kolmeksi vuodeksi; tuella on tarkoitettu rahoittaa varsinaisia toimintakustannuksia. Tuen enimmäismäärä on 30 prosenttia tukikelpoisista toimintakustannuksista. Tuella on asetettu myös absoluuttinen enimmäismäärä, joka on miljoona euroa ensimmäisenä vuonna, kaksi kolmasosaa ensimmäiselle vuodelle myönnetystä tuesta toisena vuonna ja yksi kolmasosa ensimmäisen vuoden tuesta kolmantena vuonna.

Tukea voidaan antaa ainoastaan hankkeille, joihin osallistuu operatiivisen yhteistyön kautta useita liikenneketjun toimijoita

ja laivaajia. Hankkeita voivat esittää sekä yksityiset että julkiset ranskalaiset tai yhteisön oikeushenkilöt. Rahoituksen avoimuus taataan luomalla erillinen oikeussubjekti, joka ottaa tuen vastaan.

Tukea saavien hankkeiden tarkoituksena on oltava lyhyen matkan merireitin perustaminen kahden tai useamman Ranskan sataman tai Ranskan satamien ja yhteisön satamien välille; hankkeisiin voi sisältyä myös muita liikennemuotoja (yhdistetyt kuljetukset).

Tukikelpoisia kustannuksia ovat neuvoston asetuksen (EY) N:o 2196/98⁽¹⁾ 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut kustannukset.

Suunniteltu tuki voidaan yhdistää neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2196/98 tarkoitettuun yhdistettyjen tavarakuljetusten edistämiseksi toteutettaville innovatiivisille toimille annettavaan yhteisön tukeen.

Ranskan viranomaisten arvioiden mukaan tukea saavia hankkeita on vuodessa vähemmän kuin 10.

Komissiolle toimitetaan kunkin vuoden lopussa luettelo, jossa mainitaan kyseisestä järjestelmästä tukea saaneet hankkeet sekä tuen määrät.

⁽¹⁾ Yhteisön rahoitustuen myöntämisestä yhdistettyjen tavarakuljetusten edistämiseksi toteutettaville innovatiivisille toimille 1 päivänä lokakuuta 1998 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 2196/98 (EYVL L 277, 14.10.1998, s. 1).

Suunniteltua tukijärjestelmää sovelletaan vuosina 2001–2003, ja sen vuotuinen talousarvio on 4 miljoonaa euroa.

Komissio toteaa, että ilmoitettu tukijärjestelmä kuuluu EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan.

Koska kyseessä olevien toimenpiteiden tarkoituksena on helpottaa tiettyjen meriliikennepalvelujen kehittämistä, niiden soveltuvuutta yhteismarkkinoille on arvioitava suhteessa mainitun artiklan 3 kohdan c alakohdassa määrättyyn poikkeukseen.

Komissio on meriliikenteen valtiontukea koskeissa yhteisön suuntaviivoissa ⁽²⁾ määritellyt lähestymistapansa sekä perusteet, joiden mukaisesti tämän alan valtiontuet voidaan hyväksyä. Yleisesti ottaen tukijärjestelmät eivät saa aiheuttaa haittaa muiden jäsenvaltioiden talouksille, ja lisäksi on osoitettava, etteivät ne aiheuta vaaraa jäsenvaltioiden välisen kilpailun vääristymisestä yhteisen edun kanssa ristiriidassa olevalla tavalla. Valtiontuet on aina rajoitettava niiden tavoitteiden saavuttamisen kannalta pienimpään tarvittavaan määrään, ja niiden myöntämisen on tapahduttava avoimesti. Julkisen tuen kasautumisesta aiheutuva vaikutus on aina otettava huomioon.

Edellä mainittujen suuntaviivojen tarkoituksena on määritellä, minkälaisia valitontukiohjelmiä voidaan ottaa käyttöön yhteisön meriliikenteen etujen tukemiseksi. Suuntaviivojen 2.2 kohdassa todetaan, että yhteisön työllisyyden turvaamiseen, yhteisön merenkulkualan taitotiedon säilyttämiseen ja turvallisuuden parantamiseen liittyvien tavoitteiden lisäksi huomioon voidaan ottaa myös muita yhteiseen liikennepolitiikkaan liittyviä tavoitteita, kuten kestävästä liikkuvuudesta koskevan yhteisön kehityksen luominen ja sen yhteydessä lyhyen matkan meriliikenteen edistäminen ja tämänkaltaisen liikenteen täysimittainen kehittäminen.

Lyhyen matkan merikuljetusten kehittämistä koskevassa tiedonannossa ⁽³⁾ komissio korostaa tämän liikennemuodon merkitystä kestävästä ja turvallisen liikkuvuuden edistämisen, unionin yhteenkuuluvuuden luojittamisen ja intermodaaliseen lähestymistapaan perustuvan liikenteen tehokkuuden parantamisen kannalta. Komissio toteaa myös, että lyhyen matkan merikuljetuksia on edistettävä kaikilla tasoilla, eli yhteisön, jäsenvaltioiden ja alueiden tasoilla.

Komissio on tukenut monia lyhyen matkan meriliikenteeseen liittyviä hankkeita tutkimuksen ja teknologisen kehittämisen neljännessä puiteohjelmasta, PACT-ohjelmasta (yhdistettyjen kuljetusten kokeiluhankkeet) sekä MEDA-asetuksen nojalla tai Euroopan aluekehitysrahastosta. Uusien hankkeiden korkeat

käynnistyskustannukset jarruttavat kuitenkin tämän liikennemuodon kehittämistä.

Tarkasteltavana olevaa tukijärjestelmää on arvioitava tätä vasten. Sen tarkoituksena on täydentää kansallisen ohjelman avulla PACT-ohjelman yhteydessä toteutettuja yhteisön toimia rahoittamalla lisähankkeita, joista eräät eivät voisi saada yhteisön tukea, koska ne koskevat vain kansallisia liikenteenharjoittajia.

Komission on kuitenkin varmistuttava siitä, etteivät nämä toimet johda kilpailun vääristymiseen yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

Koska kyseessä ovat uusien lyhyen matkan meriliikennepalvelujen käynnistämiseen liittyvien operatiivisten toimenpiteiden rahoittamiseen tarkoitettut tuet, komissio katsoo, että nämä tuet ovat toimintatukea, joka on periaatteessa yhteensopimattonta perustamissopimuksen kanssa ⁽⁴⁾. Tällaiset tuet voidaan hyväksyä ainoastaan poikkeustapauksissa ⁽⁵⁾.

Nyt tarkasteltavana olevassa tapauksessa komissio panee merkille, että suunniteltujen tukien enimmäiskesto on kolme vuotta ja niiden intensiteetti vähenee asteittain. Komissio katsoo, että kolmen vuoden enimmäiskesto saattaa riittää takaamaan hankkeiden kannattavuuden.

Kesto vastaa myös PACT-ohjelmasta annettavan yhteisön rahoituksen enimmäiskesto. Tuen intensiteetin osalta komissio katsoo, että ensinnäkin tuen enimmäismäärän määrittäminen kahdella tavalla sekä absoluuttisena määränä että prosenttiosuutena toimintakustannuksista ja toisaalta tuen asteittainen väheneminen mahdollistavat yhdessä sen, että toimenpiteiden vaikutuksia alan kilpailuun voidaan rajoittaa. Komissio toteaa myös, että 30 prosentin enimmäismäärä tukikelpoisista kustannuksista vastaa PACT-ohjelmassa sovellettua tuen enimmäisintensiteettiä.

Jotta toimenpiteisiin voitaisiin soveltaa perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määrättyä poikkeusta, niiden laajuuden on vastattava tarkasti asetettua tavoitetta, eivätkä ne saa muuttaa kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriidassa olevalla tavalla.

Tämän osalta komissio katsoo, että suunniteltujen toimintatukien tavoite sopii yhteen lyhyen matkan meriliikenteen edistämistä koskevan komission politiikan kanssa. Komissio epäilee kuitenkin tässä vaiheessa sitä, voidaanko täytäntöönpanoa koskevilla säännöillä taata, että toimenpiteet ovat sekä välttämättömiä että oikeassa suhteessa haluttuun tavoitteeseen nähden. Komission varaukset liittyvät muun muassa seuraaviin kohtiin:

⁽²⁾ EYVL C 205, 5.7.1997.

⁽³⁾ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle Lyhyen matkan merenkulun kehittäminen Euroopassa: dynaaminen vaihtoehto kestävä kehityksen kuljetusketjussa – Järjestyksessä toinen kahden vuoden välein laadittavista seurantakertomuksista, KOM(1999) 317 lopullinen.

⁽⁴⁾ Katso erityisesti päätökset perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen meneteltyjen aloittamisesta asioissa C 2/97, 20.1.1997 (EYVL C 93, 22.3.1997) ja C 21/98, 4.5.1999 (EYVL C 227, 28.8.1999).

⁽⁵⁾ Katso ympäristönsuojeluun myönnettävää valtiontukea koskevat yhteisön suuntaviivat (EYVL C 74, 10.3.1998) sekä yhteisön suuntaviivat maatalousalan valtiontuesta (EYVL C 28, 1.2.2000).

- a) Suunniteltujen toimenpiteiden avulla on voitava vähentää maantieliikenteen osuutta liittämällä lyhyen matkan meriliikenne ovelta ovelle tapahtuvien intermodaalisten liikennepalvelujen ketjuun. Toimenpiteet eivät saa johtaa liikennevirtojen kääntymiseen naapurisatamista eivätkä muista sellaisista liikennemuodoista, joilla myös on myönteinen vaikutus kestävästä liikkuvuudesta koskevan politiikan kannalta, kuten rautatieliikenteestä tai sisävesiliikenteestä. Suunniteltu tukijärjestelmä ei tässä vaiheessa anna riittäviä takeita tästä.
- b) Tukijärjestelmän rahoituksen avoimuuden takaamiseksi, kansallisten viranomaisten ja komission suorittaman valvonnan helpottamiseksi sekä ristikkäistukien vaaran välttämiseksi tuen vastaanottavalla oikeussubjektilla on oltava erillinen kirjanpito, jotta valittujen hankkeiden rahoitukseen liittyvät rahavirrat ovat selvästi tunnistettavissa. Suunniteltu tukijärjestelmä ei vaikuta tässä suhteessa riittävän selkeältä.
- c) Hankkeiden valintamenettelyllä on varmistettava, että toimintatukea annetaan ainoastaan hankkeille, jotka ovat pitkällä aikavälillä elinkelpoisia ja voivat todella edistää lyhyen matkan meriliikennesektorin kehittymistä. Suunnitellussa tukijärjestelmässä ei määritellä riittävän tarkasti valintaperusteita, joita Ranskan viranomaiset aikovat käyttää. Jos kyseessä on hanke, joka koskee jonkin Ranskan sataman ja jonkin toisen jäsenvaltion sataman välistä yhteyttä, komissio katsoo, että hanke voi olla pitkällä aikavälillä elinkelpoinen ainoastaan, jos Ranskan viranomaiset varmistavat, että hankkeella on myös kyseisen jäsenvaltion viranomaisten tuki. Tukijärjestelmän soveltamissäännöillä on myös varmistettava, ettei liikenneketjujen liikenteenharjoittajia eikä laivaajia syrjitä kansallisuuden perusteella. Komissio katsoo, että yhteisön laajuinen tarjouspyyntö takaisi avoimuuden ja kyseisten liikenteenharjoittajien tasavertaisen kohtelun. Lisäksi on tarkennettava, mitä tarkoitetaan uusilla lyhyen matkan meriliikennepalveluilla.
- d) Koska toimintatukien tarkoituksena on ainoastaan helpottaa sellaisten lyhyen matkan meriliikennepalvelujen käynnistämistä, jotka ovat pitkällä aikavälillä kaupallisesti elinkelpoisia, komissio katsoo, ettei tällainen tuki saisi periaatteessa kasautua samalle reitille asetettujen julkisen palvelun veloitteiden suorittamisesta maksettavan rahallisen korvauksen kanssa. Tätä mahdollisuutta ei suljeta pois nykyisessä tukijärjestelmässä.

Edellä esitetyn perusteella komissio epäilee, etteivät lyhyen matkan meriliikennepalvelujen käynnistämiseen toimintatuet ole yhteensopivia perustamissopimuksen 87 3 kohdan c alakohdan kanssa.

Päätelmä

Ottaen huomioon edellä esitetyn komissio kehottaa Ranskaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menetelystä mukaisesti esittämään huomautuksensa ja toimittamaan kaikki näiden toimenpiteiden arvioimiseksi tarpeelliset tiedot kuukauden kuluessa tämän kirjeen vastaanottamisesta. Komissio kehottaa viranomaisianne toimittamaan välittömästi jäljennöksen tästä kirjeestä mahdolliselle tuensaajalle.

KIRJE

”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, bénéficiaire 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

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).

⁽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.

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."