

STEUNMAATREGELEN VAN DE STATEN

Uitnodiging overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag om opmerkingen te maken betreffende steunmaatregel C 65/2000 (ex N 679/2000) — Frankrijk — Aanloopsteun ten behoeve van kortevaartverbindingen

(2001/C 37/04)

(Voor de EER relevante tekst)

De Commissie heeft de Franse Republiek bij schrijven van 22 december 2000, dat na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van een deel van genoemde steunregeling.

De Commissie heeft besloten geen bezwaar te maken tegen bepaalde andere delen van genoemde steunregeling, die in de op deze samenvatting volgende brief zijn beschreven.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen over de aspecten van de betrokken steunregeling ten aanzien waarvan de Commissie de procedure inleidt, door deze binnen een maand vanaf de datum van deze bekendmaking te zenden aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Energie en vervoer
Directoraat G — Zeevervoer
Wetstraat 200
B-1049 Brussel
Fax (32-2) 295 30 76.

Deze opmerkingen zullen ter kennis van de Franse Republiek worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

SAMENVATTING

1. Procedure

Bij schrijven nr. 2769 van 13 oktober 2000 hebben de Franse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van het plan voor de genoemde steunmaatregel. Deze kennisgeving is op 27 oktober 2000 geregistreerd onder nummer N 679/2000.

Voorafgaand daaraan hadden de Franse autoriteiten de grote lijnen van dit plan uiteengezet tijdens een informele bilaterale vergadering op 27 september 2000.

2. Beschrijving van het deel van de steunmaatregel ten aanzien waarvan de Commissie de procedure inleidt

Met de regeling voor aanloopsteun voor kortevaartverbindingen wordt beoogd de start van nieuwe scheepvaartverbindingen over korte afstanden te bespoedigen. Daartoe is met name voorzien in een geleidelijk afnemende bijdrage in de exploitatiekosten voor een duur van maximaal drie jaar. Deze steun bedraagt maximaal 30 % van de subsidiabele exploitatiekosten. Bovendien is er ook een absoluut maximum vastgesteld: 1 miljoen EUR in het eerste jaar, $\frac{2}{3}$ van het in het eerste jaar verleende bedrag in de loop van het tweede jaar en $\frac{1}{3}$ van hetzelfde bedrag in het derde jaar.

Er kan enkel steun worden verleend voor projecten die in het kader van een partnerschap van meerdere organisaties uit de vervoersketen en cargadoors worden geëxploiteerd. De projec-

ten moeten worden ingediend door in Frankrijk of elders in de Gemeenschap gevestigde rechtspersonen met een publiek- of privaatrechtelijk statuut. De financiële transparantie dient te worden gewaarborgd door oprichting van een afzonderlijke juridische entiteit, die als ontvanger van de steun optreedt.

De gesubsidieerde projecten moeten tot doel hebben de realisatie van een verbinding over zee over korte afstand tussen twee of meer Franse havens of tussen Franse havens en havens elders in de Gemeenschap. Bij deze projecten mogen ook andere vervoerswijzen een rol spelen (gecombineerd vervoer).

De subsidiabele kosten zijn omschreven in artikel 5, lid 1, van Verordening nr. 2196/98 van de Raad (¹).

De beoogde steun mag worden gecumuleerd met communautaire financiële bijstand voor maatregelen ten behoeve van het gecombineerd vervoer in de zin van die verordening.

De Franse autoriteiten verwachten dat het aantal gesubsidieerde projecten minder dan tien per jaar zal bedragen.

De Commissie zal aan het eind van elk jaar een lijst krijgen waarop de projecten waaraan uit hoofde van de betrokken regeling steun is verleend en de hoogte van de steun worden vermeld.

(¹) Verordening (EG) nr. 2196/98 van de Raad van 1 oktober 1998 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand voor maatregelen ten behoeve van het gecombineerd vervoer (PB L 277 van 14.10.1998, blz. 1).

Voor de beoogde steunmaatregel, die van 2001 tot 2003 loopt, is een budget van 4 miljoen EUR per jaar uitgetrokken.

De Commissie wijst erop dat de aangemelde steunmaatregel onder artikel 87, lid 1, van het Verdrag valt.

Aangezien de betrokken maatregelen de ontwikkeling van bepaalde scheepvaartdiensten moeten bevorderen, dient de verenigbaarheid ervan met het Verdrag te worden beoordeeld op basis van de uitzondering van lid 3, onder c), van genoemd artikel.

In de Communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer⁽²⁾ heeft de Commissie duidelijk gemaakt welke benadering zij in dezen volgt en onder welke voorwaarden staatssteun in deze sector kan worden toegestaan. Algemeen gesproken mogen de steunregelingen geen negatieve gevolgen hebben voor de economieën van andere lidstaten en dient te worden vastgesteld dat er geen gevaar bestaat van concurrentievervalsing tussen de lidstaten in een mate die indruist tegen het gemeenschappelijk belang. Bovendien moeten zij altijd beperkt blijven tot hetgeen strikt noodzakelijk is om de doelstelling ervan te bereiken en dienen zij op transparante wijze te worden verleend. Voorts moet rekening worden gehouden met het cumulatieve effect van alle door de overheden verleende steun.

Het is de bedoeling dat met behulp van deze richtsnoeren kan worden bepaald welke staatssteunprogramma's zijn toegestaan om de belangen van het communautair zeevervoer te steunen. In punt 2.2 wordt toegelicht dat niet alleen rekening mag worden gehouden met de doelstellingen instandhouding van de werkgelegenheid in de Gemeenschap, behoud van de maritieme knowhow van de Gemeenschap en verhoging van de veiligheid, maar ook met andere doelstellingen van het Gemeenschappelijk vervoersbeleid, zoals de realisatie van een raamwerk voor duurzame mobiliteit en, binnen de grenzen van dat raamwerk, de bevordering van de korte vaart en de optimale ontwikkeling van deze wijze van vervoer.

In haar mededeling over de ontwikkeling van de korte vaart⁽³⁾ heeft de Commissie de nadruk gelegd op de betekenis van deze wijze van vervoer voor de bevordering van duurzame en veilige mobiliteit, voor de versterking van de cohesie binnen de Unie en voor de verhoging van de doeltreffendheid van het vervoer bij een intermodale aanpak. Tevens heeft zij erkend dat de bevordering van de korte vaart op alle niveaus moet gebeuren, d.w.z. zowel op communautair, als op nationaal of regionaal niveau.

De Commissie heeft steun verleend aan een groot aantal projecten op het gebied van de korte vaart, hetzij uit hoofde van het vierde kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling, hetzij in het kader van proefprojecten op het gebied van gecombineerd vervoer (PACT) dan wel op basis van de MEDA-

verordening of ten laste van het EFRO. Desondanks wordt de ontwikkeling van deze vervoerswijze ernstig belemmerd door de hoge aanloopkosten van nieuwe projecten.

De betrokken steunregeling moet in dit licht worden gezien. Het doel is de PACT-steun van de Gemeenschap aan te vullen met een nationaal programma voor de financiering van aanvullende projecten, waarvan sommige niet voor een bijdrage van de Gemeenschap in aanmerking komen omdat er enkel nationale organisaties bij zijn betrokken.

Toch moet de Commissie nagaan of de voorwaarden van de regeling niet tot een dusdanige concurrentievervalsing leiden dat het algemeen belang geschaad wordt.

Omdat de steun bestemd is voor de financiering van operationele maatregelen in verband met de start van nieuwe kortevaartverbindingen, stelt de Commissie vast dat het gaat om exploitatiesteun die in principe niet verenigbaar is met het Verdrag⁽⁴⁾. Dergelijke steun kan slechts bij wijze van uitzondering worden toegestaan⁽⁵⁾.

De Commissie merkt op dat in het onderhavige geval de geplande steunmaatregelen een maximale duur van drie jaar en een degressief karakter hebben. Volgens de Commissie is een maximumduur van drie jaar redelijk om de levensvatbaarheid van de projecten te garanderen.

De looptijd komt voorts overeen met de maximumduur van de communautaire bijdragen voor PACT-projecten. Wat de hoogte van de steun betreft meent de Commissie dat vanwege de combinatie van de twee maxima voor de steunintensiteit — zowel in absolute termen als in procenten van de exploitatiekosten — enerzijds en het degressieve karakter van de steun anderzijds, het effect van de maatregelen op de concurrentie in de sector beperkt blijft. Zij constateert voorts dat de beperking van het steunbedrag tot 30 % van de subsidiabele kosten overeenkomt met de maximale steunintensiteit voor PACT-projecten.

Om in aanmerking te komen voor de in artikel 87, lid 3, onder c), bedoelde uitzondering, dienen de maatregelen in kwestie evenwel strikt in verhouding te staan tot het beoogde doel en mogen zij de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt niet zodanig veranderen dat het gemeenschappelijk belang daardoor wordt geschaad.

Wat dit betreft meent de Commissie dat de beoogde exploitatiesteun strookt met haar beleid ten gunste van de korte vaart. De Commissie is er evenwel nog niet van overtuigd dat toepassingsvoorwaarden garanderen dat deze maatregelen noodzakelijk zijn en strikt in verhouding staan tot het beoogde doel. De twijfels van de Commissie hebben met name betrekking op de volgende punten:

(2) PB C 205 van 5.7.1997.

(3) Mededeling van de Commissie aan de Raad, aan het Europees Parlement, aan het Economisch en Sociaal Comité en aan het Comité van de regio's — De ontwikkeling van de korte vaart in Europa — Een dynamisch alternatief in een duurzame vervoersketen — Tweede tweejaarlijks voortgangsrapport, COM(1999) 317 def.

(4) Zie met name de besluiten tot inleiding van de procedure ex artikel 93, lid 2, in de zaken C 2/97 van 20.1.1997 (PB C 93 van 22.3.1997) en C 21/98 van 4.5.1999 (PB C 227 van 28.8.1999).

(5) Zie Communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu (PB C 72 van 10.3.1994), Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen (PB C 74 van 10.3.1998) en Communautaire richtsnoeren voor staatssteun in de landbouwsector (PB C 28 van 1.1.2000).

- a) de beoogde maatregelen moeten ertoe bijdragen dat het aandeel van het wegverkeer daalt ten gunste van de integratie van het zeevervoer over korte afstand in de intermodale keten van vervoersdiensten van deur tot deur. Zij mogen er evenwel niet toe leiden dat er verschuivingen optreden tussen naburige havens of tussen vervoerswijzen die eveneens een positieve rol spelen in het beleid op het stuk van duurzame mobiliteit, zoals de spoorwegen of de binnenvaart. Momenteel biedt de beoogde steunregeling daarvoor onvoldoende garanties;
- b) om de financiële transparantie van de steunregeling te waarborgen, de controle erop door de nationale autoriteiten en de Commissie te vergemakkelijken en het risico van kruis-subsidiëring te kunnen uitsluiten, dient de rechtspersoon die de steun ontvangt te beschikken over een aparte boekhouding aan de hand waarvan de geldstromen met betrekking tot de geselecteerde projecten duidelijk kunnen worden geïdentificeerd. De geplande steunregeling biedt op dit punt onvoldoende duidelijkheid;
- c) de selectieprocedure moet garanderen dat alleen op termijn levensvatbare projecten die een wezenlijke bijdrage tot de ontwikkeling van de korte vaart kunnen leveren, voor exploitatiesteun in aanmerking komen. De beoogde steunregeling maakt onvoldoende duidelijk welke selectiecriteria de Franse autoriteiten hiervoor zullen aanleggen. De Commissie meent dat het in het geval van een project voor een scheepvaartverbinding tussen een Franse haven en een haven in een andere lidstaat met het oog op de levensvatbaarheid op termijn noodzakelijk is dat de Franse autoriteiten zich ervan vergewissen dat de autoriteiten van die andere lidstaat een positief oordeel geven over het project. Voorts mogen de toepassingsvoorwaarden van de steunregeling geen onderscheid maken op grond van nationaliteit tussen de diverse exploitanten in de vervoersketen en de cargadoors. De Commissie meent dat een communautaire aanbesteding borg zou staan voor de transparantie en gelijke behandeling van de betrokken exploitanten. Bovendien is het wenselijk duidelijker te maken wat onder „nieuwe kortevaartverbindingen” wordt verstaan;
- d) omdat met de exploitatiesteun enkel wordt beoogd de start te vergemakkelijken van korte-vaartverbindingen die op termijn commercieel levensvatbaar zijn, meent de Commissie dat dergelijke steun in principe niet zou mogen worden gecumuleerd met financiële compensaties voor de nakoming van openbare dienstverplichtingen die voor dezelfde verbindingen zijn opgelegd. De huidige regeling sluit deze mogelijkheid niet uit.

Gezien het voorgaande heeft de Commissie twijfels over de verenigbaarheid van de exploitatiesteun ten behoeve van de start van korte-vaartverbindingen met artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag.

Conclusie

Gelet op bovenstaande overwegingen verzoekt de Commissie Frankrijk in het kader van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag binnen een maand vanaf de datum van ontvangst van dit schrijven opmerkingen te maken en alle dienstige inlichtingen te verstrekken voor de beoordeling van

de steunmaatregel. Zij verzoekt uw autoriteiten onverwijld een afschrift van deze brief aan de potentiële begunstigen van de steunmaatregel te doen toekomen.

TEKST VAN DE BRIEF

„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

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."