

AUXÍLIOS ESTATAIS

Convite para apresentação de observações, nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE, relativamente ao auxílio C 65/2000 (ex N 679/2000) — França — Auxílio à entrada em serviço de linhas de transporte marítimo de curta distância

(2001/C 37/04)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Por carta de 22 de Dezembro de 2000, publicada na língua que faz fé a seguir ao presente resumo, a Comissão notificou à República Francesa a decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente a uma parte do auxílio acima mencionado.

A Comissão decidiu não levantar objecções relativamente a outros auxílios, indicados na carta a seguir ao presente resumo.

As partes interessadas podem apresentar as suas observações relativamente ao auxílio em relação ao qual a Comissão deu início ao procedimento no prazo de um mês a contar da data de publicação do presente resumo e da carta, enviando-as para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral de Energia e Transportes
Direcção G — Transportes Marítimos.
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelas
Fax: (32-2) 295 30 76.

Estas observações serão comunicadas à República Francesa. Qualquer interessado que apresente observações pode solicitar por escrito o tratamento confidencial da sua identidade, devendo justificar o pedido.

RESUMO

1. Procedimento

Por nota n.º 2769, de 13 de Outubro de 2000, as autoridades francesas notificaram a Comissão do projecto de regime de auxílios em apreço. Esta notificação foi registada em 27 de Outubro de 2000 com o número N 679/2000.

Anteriormente, as autoridades francesas tinham apresentado as grandes linhas deste projecto durante uma reunião bilateral informal de 27 de Setembro de 2000.

2. Descrição da parte do regime de auxílio relativamente à qual a Comissão dá início ao procedimento

O regime de auxílio à entrada em serviço de linhas de transporte marítimo de curta distância destina-se a acelerar a abertura de novas linhas marítimas de curta distância. Para este efeito, o regime inclui, nomeadamente, um auxílio degressivo com a duração máxima de três anos, destinado a financiar as próprias medidas operacionais. Tal auxílio está limitado a 30 % das despesas operacionais elegíveis, devendo igualmente respeitar um limite máximo absoluto: 1 milhão de euros durante o primeiro ano, dois terços do montante concedido no primeiro ano no segundo exercício orçamental e um terço desse mesmo montante no terceiro ano.

O auxílio só poderá ser atribuído a projectos que associam, num quadro de parceria operacional, diversos intervenientes na

cadeia de transporte, bem como os carregadores. Os projectos serão apresentados por pessoas colectivas francesas ou comunitárias, de direito público ou privado. A transparência financeira será assegurada pela constituição de uma entidade jurídica independente recipiendária do auxílio.

Os projectos beneficiários devem destinar-se à criação de uma linha marítima de curta distância entre dois ou vários portos franceses ou entre portos franceses e comunitários, podendo igualmente integrar outros modos de transporte (transporte combinado).

As despesas elegíveis são previstas no n.º 1 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2196/98 do Conselho (¹).

O auxílio previsto pode ser cumulado com um auxílio comunitário a título de acções com carácter inovador a favor do transporte combinado, na acepção do supramencionado.

As autoridades francesas consideram que o número de projectos beneficiários deverá ser inferior a 10 por ano.

No final de cada ano, a Comissão será informada da lista de projectos que beneficiaram de um auxílio ao abrigo do regime em causa e dos respectivos montantes.

(¹) Regulamento (CE) n.º 2196/98 do Conselho, de 1 de Outubro de 1998, relativo à concessão de apoio financeiro comunitário a acções de carácter inovador em benefício do transporte combinado (JO L 277 de 14.10.1998, p. 1).

O regime de auxílios previsto, aplicável de 2001 a 2003, beneficia de um orçamento anual avaliado em 4 milhões de euros.

A Comissão regista que o regime de auxílios notificado é abrangido pelo âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado.

Uma vez que as medidas em causa se destinam a facilitar o desenvolvimento de certos serviços de transporte marítimo, a sua compatibilidade deve ser apreciada relativamente à isenção prevista no n.º 3, alínea c), do referido artigo.

Nas orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos ⁽²⁾, a Comissão especificou a sua abordagem e os critérios que devem presidir à autorização dos auxílios estatais neste sector. De forma geral, os regimes de auxílios não devem prejudicar as economias de outros Estados-Membros e deve ser estabelecido que não ameçam falsear a concorrência entre Estados-Membros de maneira que contrariem o interesse comum. Os auxílios estatais devem limitar-se sempre ao estritamente necessário para alcançar o seu objectivo e ser concedidos de forma transparente. O efeito cumulativo de todos os auxílios concedidos pelas autoridades públicas deve ser sempre tido em conta.

As referidas orientações destinam-se a determinar quais são os programas de auxílios estatais que podem ser aplicados para apoiar os interesses marítimos comunitários. No ponto 2.2 esclarece-se que, paralelamente aos objectivos relativos à salvaguarda do emprego comunitário, à preservação do saber-fazer marítimo da Comunidade e ao aumento da segurança, outros objectivos da política comum de transportes, tais como a definição de um quadro comunitário para a mobilidade sustentável e, no âmbito deste quadro, a promoção do transporte marítimo de curta distância e o desenvolvimento máximo deste tipo de transporte, podem ser igualmente tidos em conta.

Na sua comunicação sobre o desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância ⁽³⁾ a Comissão salienta o papel deste modo de transporte na promoção de uma mobilidade sustentável e segura, reforço da coesão no âmbito da União e melhoria da eficácia do transporte numa abordagem intermodal. A Comissão reconhece igualmente que a promoção do transporte marítimo de curta distância deve ser levada a cabo a todos os níveis, comunitário, nacional e regional.

A Comissão concedeu o seu apoio a um grande número de projectos relativos ao transporte marítimo de curta distância, quer a título do quarto programa-quadro de investigação e de desenvolvimento, quer a título das acções-piloto de transporte combinado (PACT), ou ainda no âmbito do regulamento MEDA ou do FEDER. Contudo, o desenvolvimento deste modo de

transporte confronta-se, designadamente, com o sério obstáculo que a importância dos custos de lançamento dos novos projectos representa.

O regime de auxílios em causa inscreve-se neste contexto. O seu objectivo consiste em completar, através de um programa nacional, as intervenções comunitárias ao abrigo do PACT, financiando projectos adicionais, alguns dos quais não seriam elegíveis para as intervenções comunitárias porque só contam com participantes nacionais.

Todavia, a Comissão deve assegurar-se de que as modalidades do regime não provocam distorções de concorrência contrárias ao interesse comum.

No que se refere a auxílios destinados a financiar as medidas operacionais associadas à entrada em serviço de novas linhas marítimas de curta distância, a Comissão constata que os referidos auxílios constituem auxílios ao funcionamento que são, em princípio, incompatíveis com o Tratado ⁽⁴⁾. Tais auxílios só podem ser autorizados a título excepcional ⁽⁵⁾.

No caso vertente, a Comissão salienta que os auxílios projectados têm uma duração máxima de três anos e são de intensidade degressiva. A este respeito, a Comissão considera que uma duração máxima de três anos pode parecer razoável para garantir a viabilidade dos projectos.

Tal duração corresponde igualmente à duração máxima dos financiamentos comunitários concedidos ao abrigo das PACT. No que se refere à intensidade do auxílio, a Comissão considera que a combinação do duplo limite de intensidade em valor absoluto e em pontos percentuais das despesas operacionais, por um lado, e do carácter degressivo do auxílio, por outro, permite limitar o impacto das medidas na concorrência no sector. A Comissão constata igualmente que a cobertura máxima de 30 % das despesas elegíveis corresponde ao limite máximo de intensidade aplicado no âmbito das PACT.

Todavia, para poder beneficiar da isenção prevista no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º, as medidas em causa devem ser rigorosamente proporcionais ao objectivo prosseguido e não podem alterar as condições das trocas comerciais de forma que contrarie o interesse comum.

A este respeito, a Comissão considera que o objectivo dos auxílios operacionais previstos é compatível com a política da Comissão a favor do transporte marítimo de curta distância. No entanto, nesta fase, a Comissão tem dúvidas quanto ao facto de as suas modalidades de aplicação garantirem a necessidade e exacta proporcionalidade das referidas medidas relativamente ao objectivo prosseguido. As dúvidas da Comissão referem-se, nomeadamente, aos seguintes aspectos:

⁽²⁾ JO C 205 de 5.7.1997.

⁽³⁾ Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões, Desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância na Europa: Uma alternativa dinâmica numa cadeia de transportes sustentável — segundo relatório bienal de progresso, COM (1999) 317 final.

⁽⁴⁾ Ver, nomeadamente, as decisões de dar início ao processo previsto no n.º 2 do artigo 93.º nos processos C 2/97 de 20.1.1997 (JO -C 93 de 22.3.1997) e C 21/98 de 4.5.1999 (JO C 227 de 28.8.1999).

⁽⁵⁾ Ver enquadramento comunitário dos auxílios estatais a favor do ambiente (JO C 72 de 10.3.1994), as orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional (JO C 74 de 10.3.1998) e as orientações comunitárias para os auxílios estatais no sector agrícola (JO C 28 de 1.2.2000).

- a) As medidas de auxílio previstas devem contribuir para reduzir a parte do tráfego rodoviário com o objectivo de integrar o transporte marítimo de curta distância na cadeia intermodal de serviços de transporte porta a porta. Em contrapartida, tais medidas não devem conduzir a desvios de tráfego entre portos vizinhos ou entre modos de transporte que desempenhem igualmente um papel positivo no quadro de política de mobilidade sustentável, como os caminhos-de-ferro ou a navegação interior. Na fase actual, o projecto de regime de auxílio não oferece garantias suficientes a este respeito.
- b) A fim de assegurar a transparência financeira do regime de auxílio, facilitar o seu controlo quer pelas autoridades nacionais quer pela Comissão e evitar o risco de subvenções cruzadas, a entidade jurídica recipiendária do auxílio deve ter uma contabilidade separada que permita identificar claramente os fluxos financeiros relativos ao financiamento dos projectos abrangidos. O regime de auxílio previsto não parece suficientemente claro a este respeito.
- c) O processo de selecção de projectos deve garantir que apenas os projectos viáveis a prazo e susceptíveis de contribuírem realmente para o desenvolvimento do sector do transporte marítimo a curta distância serão escolhidos para beneficiar de auxílios operacionais. A este respeito, o regime de auxílios previsto não especifica de forma suficiente as modalidades de selecção que as autoridades francesas pretendem aplicar. No caso de um projecto de ligação entre um porto francês e um porto de outro Estado-Membro, a Comissão considera que a viabilidade a prazo do projecto implica que as autoridades francesas se assegurem de que as autoridades do Estado-Membro em causa recebem favoravelmente o projecto. As modalidades de aplicação do regime de auxílios devem igualmente garantir a não discriminação em razão da nacionalidade de todos os operadores da cadeia de transporte, bem como dos carregadores. A Comissão considera que um concurso de âmbito comunitário permitiria garantir a igualdade de tratamento dos operadores em causa. Por outro lado, convém especificar o que se entende por «novas linhas» de transporte marítimo de curta distância.
- d) Destinando-se os auxílios operacionais exclusivamente a facilitar a entrada em serviço dos serviços de transporte marítimo de curta distância comercialmente viáveis a prazo, a Comissão considera que tais auxílios não deverão, em princípio, ser cumulados com compensações financeiras pagas como contrapartida de obrigações de serviço público impostas relativamente às mesmas linhas. O presente regime de auxílio não exclui esta possibilidade.

Tendo em conta o que precede, a Comissão tem dúvidas quanto à compatibilidade dos auxílios operacionais à entrada em serviço das linhas de transporte marítimo de curta distância com o disposto no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado.

Conclusão

Em face do exposto, a Comissão convida a França, no âmbito do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE, a apresentar as suas observações e a prestar todas as informações úteis para a avaliação do auxílio, no prazo de um mês a contar da data de recepção da presente carta, e solicita às

autoridades francesas que transmitam imediatamente uma cópia desta mesma carta ao potencial beneficiário do auxílio.

CARTA

«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.º 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, recipiendaire 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.»