

STATLIGT STÖD

Uppmaning enligt artikel 88.2 i EG-fördraget att inkomma med synpunkter på åtgärd C 65/2000 (ex N 679/2000) – Frankrike – Startstöd till närsjöfartslinjer

(2001/C 37/04)

(Text av betydelse för EES)

Genom den skrivelse, daterad den 22 december 2000, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Republiken Frankrike om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende en del av ovannämnda stöd.

Kommissionen har beslutat att inte göra invändningar mot vissa övriga åtgärder, i enlighet med vad som beskrivs i den skrivelse som följer på denna sammanfattning.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på det stöd avseende vilket kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna skall sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för energi och transport
Direktorat G – Sjöfart
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bryssel
Fax (32-2) 295 30 76

Synpunkterna kommer att meddelas Republiken Frankrike. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

SAMMANFATTNING

1. Förfaranden

De franska myndigheterna anmälde förslaget till stöd i fråga till kommissionen genom not nr 2769 av den 13 oktober 2000. Anmälan registrerades den 27 oktober 2000 som nr N 679/2000.

De franska myndigheterna hade dessförinnan presenterat grunddragen i förslaget under ett informellt bilateralt möte den 27 september 2000.

2. Beskrivning av det stöd avseende vilket kommissionen inleder förfarandet

Startstödet till närsjöfartslinjer syftar till att påskynda utvecklingen av nya närsjöfartslinjer. Det är bland annat tänkt att innehålla en degressiv del med en varaktighet på högst tre år som skall gå till driftsåtgärder. Detta stöd skall uppgå till högst 30 % av de stödberättigade driftsutgifterna. Det finns även ett absolut tak: 1 miljon euro det första året, $\frac{2}{3}$ av det belopp som beviljats det första året under det andra budgetåret och $\frac{1}{3}$ av det beloppet under det tredje året.

Stödet kan bara beviljas för projekt där flera parter i transportkedjan liksom den som ansvarar för lastningen av gods ingår, vilket skall ske inom ramen för ett operativt partnerskap. Pro-

jektet kan läggas fram av offentliga eller privata juridiska personer i Frankrike eller gemenskapen. Finansiell insyn och öppenhet garanteras genom att en separat rättslig enhet inrättas som tar emot stödet.

Projektet som får stöd måste syfta till att utveckla en närsjöfartslinje mellan två eller flera hamnar i Frankrike eller mellan hamnar i Frankrike och gemenskapen. De kan även omfatta andra transportsätt (kombinerade transporter).

De stödberättigande utgifterna är de som anges i artikel 5.1 i rådets förordning (EG) nr 2169/98 ⁽¹⁾.

Stödet kan kombineras med ekonomiskt stöd från gemenskapen till nyskapande åtgärder för att främja kombinerade transporter i enlighet med ovannämnda förordning.

De franska myndigheterna bedömer att antalet projekt som beviljats stöd bör vara färre än tio per år.

Kommissionen kommer i slutet av varje år att informeras om förteckningen av de projekt som erhållit stöd enligt denna åtgärd och beloppen för dessa.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EG) nr 2196/98 av den 1 oktober 1998 om beviljande av ekonomiskt stöd från gemenskapen till nyskapande åtgärder för att främja kombinerade transporter (EGT L 277, 14.10.1998, s. 1).

Avsatta budgetmedel för stödet för 2001–2003 uppgår till 4 miljoner euro per år.

Kommissionen noterar att det anmälda stödet omfattas av artikel 87.1 i fördraget.

Åtgärden i fråga syftar till att underlätta utvecklingen av vissa tjänster inom sjöfarten. Därför skall det göras en bedömning om huruvida åtgärden är förenlig med undantagsbestämmelsen i punkt 3 c i nämnda artikel.

I Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport⁽²⁾ beskriver kommissionen sitt synsätt och kriterierna för beviljande av statligt stöd för denna sektor mera utförligt. Generellt sett får inte stödsystemen tillämpas på bekostnad av ekonomin i de andra medlemsstaterna och skall vara konstruerade så att de inte riskerar att snedvrیدا konkurrensen mellan medlemsstaterna på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset. Stöden måste alltid begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att syftet med dem skall uppnås. Insyn och öppenhet måste råda i samband med beviljandet. Den kumulativa effekten av alla stöd som staten beviljat skall alltid beaktas.

Riktlinjerna är avsedda att klargöra vilka statliga stödordningar som kan införas för att understödja gemenskapens sjöfartsintressen. Utöver målen att trygga sysselsättningen inom gemenskapen, bevara det kunnande som finns i fråga om sjöfart i gemenskapen samt förbättra säkerheten får ytterligare målsättningar med den gemensamma transportpolitiken beaktas enligt punkt 2.2, såsom upprättandet av en gemenskapsram för hållbar rörlighet och, som en del av denna, främjandet av när-sjöfarten och utveckling av dess fulla potential.

I sitt meddelande om utvecklingen av när-sjöfarten⁽³⁾ understryker kommissionen den roll som detta transportsätt har för att främja en hållbar och säker rörlighet, stärka sammanhållningen inom unionen och effektivisera transporterna i all intermodal planering. Kommissionen påtalar också att när-sjöfarten bör främjas både på gemenskaplig, nationell och regional nivå.

Ett stort antal projekt för när-sjöfarten har fått stöd från kommissionen, antingen genom fjärde ramprogrammet för forskning och utveckling, pilotåtgärder för kombinerade trans-

porter (Pact), genom Meda-förordningen eller ERUF. De största svårigheterna i samband med utvecklingen av detta transportslag är emellertid de stora kostnaderna för nya projekt.

Stödet i fråga ligger i linje med det som nämnts ovan. Syftet är att genom ett nationellt program komplettera gemenskapsstödet från Pact genom finansiering av kompletterande projekt, varav vissa inte skulle vara berättigade till gemenskapsstöd eftersom enbart nationella operatörer ingår.

Kommissionen måste emellertid se till att stödet inte leder till en snedvrیدning av konkurrensen i strid med det gemensamma intresset.

Beträffande stöden för att finansiera driftsåtgärder i samband med nya när-sjöfartslinjer menar kommissionen att dessa utgör driftsstöd som, i princip, inte är förenliga med fördraget⁽⁴⁾. Det är endast i undantagsfall som sådant stöd kan godkännas⁽⁵⁾.

I det här fallet konstaterar kommissionen att stödet är tidsbegränsat på tre år och är degressivt. Kommissionen anser i det avseendet att en period på högst tre år kan vara rimligt för att garantera projektens genomförbarhet.

Tidsperioden motsvarar även den längsta tidsperioden för gemenskapsfinansiering enligt Pact. Beträffande stödnivån anser kommissionen att kombinationen av dubbla stödtag, i absoluta tal och i procent av driftskostnaderna, å ena sidan, och degressivt stöd å andra sidan, gör det möjligt att begränsa konsekvenserna för konkurrensen i sektorn. Kommissionen konstaterar även att det maximala stödet på 30 % av de stödberättigade utgifterna motsvarar den nivå som gäller enligt Pact.

För att omfattas av undantaget enligt artikel 87.3 c måste åtgärderna i fråga emellertid helt stå i proportion till målet och inte förändra förutsättningarna för handeln på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.

I det avseendet anser kommissionen att syftet med de planerade driftsstöden övernsstämmer med kommissionens politik för befrämjande av när-sjöfarten. Kommissionen har emellertid i nuläget vissa tvivel huruvida tillämpningsföreskrifterna för stöden garanterar att åtgärderna är nödvändiga och helt i proportion med målet. Kommissionens tvivel gäller bland annat följande:

⁽²⁾ EGT C 205, 5.7.1997.

⁽³⁾ Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén och regionkommittén – Utvecklingen av när-sjöfarten i Europa – ett dynamiskt alternativ i en hållbar transportkedja, andra lägesrapporten, KOM(1999) 317 slutlig.

⁽⁴⁾ Se i synnerhet beslut om att inleda förfarandet 93.2 i fall C 2/97 av den 20.1.1997 (EGT C 93, 22.3.1997) och C 21/98 av den 4.5.1999 (EGT C 227, 28.8.1999).

⁽⁵⁾ Se Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till skydd för miljön (EGT C 72, 10.3.1994), Riktlinjerna för regionalstöd (EGT C 74, 10.3.1998), Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd inom jordbrukssektorn (EGT C 28, 1.2.2000).

- a) Stödåtgärderna måste bidra till att minska vägtransporterna till fördel för en integrering av närsjöfarten i den intermodala transportkedjan från dörr till dörr. De får å andra sidan inte leda till en omläggning av trafiken mellan grannhamnar eller mellan transportslag som också har en positiv roll inom ramen för en politik för en hållbar rörlighet, såsom järnvägen eller inlandssjöfarten. I nuläget innehåller inte förslaget till stödåtgärder tillräckliga garantier för detta.
- b) För att säkra den finansiella insynen i stödsystemen och underlätta kontrollen för de nationella myndigheterna och kommissionen och för att undvika risken med korssubventionering måste den rättsliga enhet som tar emot stödet föra särskilda räkenskaper som gör det möjligt att klart identifiera de finansiella händelseförloppen för projekten i fråga. Det föreslagna stödsystemet framstår inte som tillräckligt tydligt på den punkten.
- c) Urvalsförfarandet för projekten måste garantera att endast projekt som på sikt är hållbara och som på ett konkret sätt kan förväntas bidra till utvecklingen av närsjöfarten beviljas driftsstöd. Stödsystemet i fråga preciserar inte i tillräcklig grad den urvalsmetod som de franska myndigheterna har för avsikt att tillämpa. Beträffande projekt för transporter mellan en hamn i Frankrike och en hamn i en annan medlemsstat anser kommissionen att de franska myndigheterna har för avsikt att tillämpa. Beträffande projekt för transporter mellan en hamn i Frankrike och en hamn i en annan medlemsstat anser kommissionen att de franska myndigheterna bör försäkra sig om att myndigheten i den andra medlemsstaten välkomnar projektet, för att projektet skall vara hållbart på sikt. Tillämpningsföreskrifterna för stödet skall även garantera att operatörerna längs hela transportkedjan och de som är ansvariga för lastning inte diskrimineras på grund av sin nationalitet. Kommissionen anser att ett anbudsförfarande på gemenskapsnivå skulle garantera öppenhet och en rättvis behandling av alla inblandade operatörer. Det är dessutom nödvändigt att klargöra vad "nya sjöfartslinjer" inom närsjöfarten innebär.
- d) Eftersom syftet med driftsstödet endast är att underlätta skapandet av tjänster inom närsjöfarten som är ekonomiskt hållbara på sikt anser kommissionen att sådant stöd i princip inte bör kunna kombineras med ekonomisk ersättning för allmän trafikplikt på dessa linjer. Stödordningen i fråga utesluter inte den möjligheten.

Med tanke på ovanstående betvivlar kommissionen att driftsstödet för nya närsjöfartslinjer är förenligt med artikel 87.3 c i fördraget.

Slutsats

Mot bakgrund av ovanstående uppmanar kommissionen Republiken Frankrike att, i enlighet med förfarandet i artikel 88.2 i EG-fördraget och inom en månad efter mottagandet av denna uppmaning, lägga fram synpunkter och inkomma med all information som kan vara relevant för bedömningen av åtgärderna. De franska myndigheterna uppmanas att omedelbart vidarebefordra en kopia av detta brev till potentiella stödmottagare.

SKRIVELSE

"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."