

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 30 de enero de 2002

relativa al régimen de ayudas que Francia tiene previsto ejecutar en favor de la creación de nuevas líneas de transporte marítimo de corta distancia

[notificada con el número C(2002) 372]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2002/610/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el primer párrafo del apartado 2 de su artículo 88,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, de conformidad con los citados artículos y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

(1) Por carta de 13 de octubre de 2000, las autoridades francesas notificaron a la Comisión un proyecto de régimen de ayudas destinado a facilitar la creación de nuevas líneas de transporte marítimo de corta distancia.

(2) Por carta de 22 de diciembre de 2000, la Comisión informó a Francia de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado con respecto a estas ayudas operativas destinadas a cubrir los costes de explotación de las nuevas líneas. En esa misma carta, la Comisión informó a Francia de su decisión de no plantear objeciones a la financiación de estudios de viabilidad previos.

(3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ⁽¹⁾. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la medida en cuestión.

(4) La Comisión recibió observaciones al respecto por parte de los interesados. Transmitió dichas observaciones a Francia dándole la posibilidad de comentarlas y recibió sus comentarios por carta de 3 de agosto de 2001.

II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

(5) Las medidas respecto de las que la Comisión decidió incoar el procedimiento de examen tienen por objeto paliar las dificultades financieras inherentes a la creación de nuevas líneas marítimas de corta distancia.

(6) La ayuda, cuya duración máxima es de tres años, está sujeta a un límite máximo en porcentaje de los gastos subvencionables (el 30 %) y en valor absoluto (un millón de euros el primer año, dos tercios del importe concedido el segundo año y un tercio de ese mismo importe el tercer año).

(7) La ayuda se concederá únicamente a los proyectos en que participen varios agentes de la cadena de transportes y cargadores. Dichos proyectos deben tener por objeto la creación de una nueva línea entre dos o más puertos franceses o entre un puerto francés y un puerto de otro Estado miembro.

⁽¹⁾ DO C 37 de 3.2.2001, p. 16.

- (8) Los gastos subvencionables coinciden con los previstos en el Reglamento (CE) n° 2196/98 del Consejo, de 1 de octubre de 1998, relativo a la concesión de ayudas financieras comunitarias para la realización de acciones de carácter innovador en favor del transporte combinado⁽¹⁾; a saber:
- a) costes de alquiler, de arrendamiento financiero (*leasing*) o amortización de las unidades de transporte (camiones, remolques, semirremolques, cajas móviles, contenedores de al menos 20 pies);
 - b) costes de alquiler, de arrendamiento financiero (*leasing*) o amortización del material rodante (incluidas las locomotoras), así como los buques de navegación interior y marítima, sin perjuicio, en lo que respecta a los buques de navegación interior, del cumplimiento de las normas específicas en materia de saneamiento estructural;
 - c) gastos de inversión o costes de alquiler, arrendamiento financiero (*leasing*) o amortización de materiales que permitan el transbordo entre las vías férreas, las vías navegables, la vía marítima y las carreteras;
 - d) costes de utilización de las infraestructuras ferroviarias, de navegación interior y marítima, con excepción de los cánones portuarios y de los costes de transbordo;
 - e) gastos relativos a la explotación comercial de técnicas, tecnologías o material previamente experimentados y validados y, en particular, la tecnología de información de transporte;
 - f) Costes relativos a las medidas de formación del personal y la difusión de los resultados del proyecto, así como costes de las medidas de información y comunicación que se hayan tomado para dar a conocer los nuevos servicios de transporte combinado que se han puesto en marcha.

Los gastos y los costes considerados en las letras a), b), c) y e) podrán optar a la ayuda siempre y cuando los beneficiarios de la misma se comprometan a mantener el material objeto de la ayuda en la vía de que se trate.

Motivos por los que se incoó el procedimiento

- (9) En su decisión de incoar el procedimiento, la Comisión expresaba sus dudas sobre el hecho de que las modalidades de aplicación de las ayudas operativas garanticen que tales medidas sean necesarias y proporcionales al objetivo perseguido. Las dudas de la Comisión se referían a los puntos siguientes:
- a) las medidas de ayuda previstas deben contribuir a reducir la parte correspondiente al transporte por carretera en beneficio de la integración del transporte marítimo de corta distancia en la cadena intermodal de servicios de transporte puerta a puerta. En cambio, estas medidas no deben dar lugar a desvíos de tráfico entre puertos vecinos o entre modos de transporte

que desempeñan también un papel positivo en el marco de una política de movilidad sostenible, como el ferrocarril o la navegación interior;

- b) para garantizar la transparencia financiera del régimen de ayudas, facilitar su control y evitar el riesgo de subvenciones cruzadas, la Comisión subrayó en su decisión de incoar el procedimiento que la entidad jurídica beneficiaria de la ayuda debía disponer de una contabilidad separada que permitiera determinar claramente los flujos financieros relativos a la financiación de los proyectos seleccionados;
- c) la Comisión indicaba asimismo que las modalidades de selección de los proyectos que las autoridades francesas tenían previsto financiar no eran lo suficientemente precisas. A este respecto, la Comisión considera que dichas modalidades deben garantizar que sólo sean elegidos para beneficiarse de las ayudas operativas los proyectos que puedan ser viables y contribuyan realmente al desarrollo del sector del transporte marítimo de corta distancia. Tales modalidades deben garantizar asimismo la ausencia de discriminación por razones de nacionalidad entre todos los operadores de la cadena de transporte, incluidos los cargadores;
- d) la Comisión también señalaba que, dado que la finalidad de las ayudas es únicamente facilitar la creación de servicios de transporte marítimo de corta distancia comercialmente viables, consideraba que, en principio, dichas ayudas no deberían poder acumularse con compensaciones financieras por la imposición de obligaciones de servicio público en las mismas líneas.

III. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

- (10) A raíz de la publicación de la decisión de incoar el procedimiento, varias partes interesadas —operadores marítimos y autoridades portuarias— remitieron sus observaciones a la Comisión. En términos generales, dichas observaciones comparten las dudas expresadas por la Comisión y subrayan la necesidad de evitar que la creación de nuevas líneas de transporte marítimo de corta distancia, en lugar de fomentar la disminución de la parte correspondiente al tráfico rodado y el aumento correlativo de la parte correspondiente al transporte marítimo, ocasione desvíos de tráfico de las líneas marítimas existentes, explotadas desde otros puertos por otros operadores, a las nuevas líneas beneficiarias de una ayuda. Algunas partes interesadas hicieron hincapié en la necesidad de limitar la cuantía de la ayuda a un nivel razonable, especialmente en caso de acumulación de ayudas nacionales y medidas de apoyo comunitario con cargo a las acciones piloto en favor del transporte combinado (PACT). Asimismo, destacaron la importancia de establecer a escala nacional un procedimiento claro y transparente de selección de los proyectos receptores de ayudas con el fin de tomar debidamente en consideración los efectos de la ayuda en el mercado en cuestión.

⁽¹⁾ DO L 277 de 14.10.1998, p. 1.

IV. COMENTARIOS DE FRANCIA

- (11) Las autoridades francesas subrayaron su voluntad de establecer un sistema de ayudas transparente y no discriminatorio y de no respaldar proyectos que pudieran ocasionar distorsiones de competencia respecto de otros modos de transporte alternativos al tráfico rodado existentes. En cambio, se mostraron contrarias a supeditar la creación de nuevas líneas al acuerdo previo de las autoridades públicas competentes y de los operadores ya existentes. En lo que respecta a la cuantía de la ayuda, las autoridades francesas convinieron en que, en caso de acumulación de ayudas operativas y otros regímenes de ayuda comunitarios, el porcentaje del 30 % de los gastos subvencionables se aplicaría al importe total acumulado de las ayudas, nacionales y comunitarias.

V. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

- (12) Las medidas en cuestión constituyen ayudas con arreglo al apartado 1 del artículo 87 del Tratado por cuanto se financian mediante fondos estatales y favorecen a determinadas empresas, reduciendo los costes que normalmente éstas habrían tenido que sufragar. Al tratarse de empresas que operan en el mercado del transporte marítimo de corta distancia, que constituye una actividad económica de carácter internacional abierta a la competencia de los demás operadores comunitarios, puede considerarse que en este caso se cumple el criterio de repercusión en los intercambios entre Estados miembros.
- (13) Los apartados 2 y 3 del artículo 87 prevén determinadas excepciones respecto de la prohibición establecida en el apartado 1 de dicho artículo. La Comisión considera que ninguna de las excepciones previstas en el apartado 2 es aplicable a las medidas de ayuda en cuestión. Dado que éstas tienen por objeto facilitar el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, la Comisión estima que su compatibilidad debe evaluarse con respecto a la excepción prevista en la letra c) del apartado 3.
- (14) En el sector marítimo, las directrices comunitarias sobre las ayudas estatales al transporte marítimo⁽¹⁾ precisan los programas de ayuda que pueden establecerse para apoyar los intereses marítimos comunitarios. Más concretamente, en el punto 2.2 se especifica que, además de los objetivos de salvaguardia del empleo comunitario, preservación de los conocimientos marítimos de la Comunidad y mejora de la seguridad, también pueden tomarse en consideración otros objetivos de la política común de transportes, como la instauración de un marco comunitario para la movilidad sostenible y, dentro de este marco, el fomento del transporte marítimo de corta distancia y el pleno desarrollo de este tipo de transporte.

- (15) En su Comunicación⁽²⁾ sobre el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, la Comisión destaca la importancia de este modo de transporte a fin de fomentar una movilidad sostenible y segura, aumentar la cohesión dentro de la Unión y mejorar la eficacia del transporte de acuerdo con un planteamiento intermodal. Reconoce asimismo que el transporte marítimo de corta distancia debe fomentarse a escala comunitaria, nacional y regional.
- (16) La Comisión ha subvencionado gran número de proyectos de transporte marítimo de corta distancia al amparo del cuarto programa marco de investigación y desarrollo, de las PACT, de las medidas financieras y técnicas complementarias (MEDA) o del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). No obstante, el desarrollo de este modo de transporte se ve obstaculizado ante todo por la elevada cuantía de los costes de creación de nuevos proyectos.
- (17) Las medidas de ayuda previstas se inscriben en este contexto. Su objetivo consiste en completar mediante un programa nacional las intervenciones comunitarias con cargo a las PACT, financiando proyectos adicionales, algunos de los cuales no podrían optar a las intervenciones comunitarias por cuanto en ellos sólo intervienen operadores nacionales.
- (18) A pesar de ello, para poder acogerse a la excepción prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 87, las medidas en cuestión deben ser estrictamente proporcionales al objetivo perseguido y no alterar las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. La Comisión observa, por otra parte, que dichas medidas constituyen ayudas al funcionamiento que, en principio, son incompatibles con el Tratado⁽³⁾. Tales ayudas sólo pueden autorizarse con carácter excepcional, de conformidad con las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente⁽⁴⁾, las Directrices sobre las ayudas de estado de finalidad regional⁽⁵⁾ y las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector agrario⁽⁶⁾.
- (19) En el caso que nos ocupa, la Comisión observa que el objetivo de las ayudas previstas encaja con su política en favor del transporte marítimo de corta distancia, si bien debe cerciorarse de que sus modalidades no den lugar a distorsiones de la competencia contrarias al interés común.
- (20) Habida cuenta de los motivos por los que se incoó el procedimiento y de las observaciones de los interesados, la Comisión constata lo siguiente.

⁽²⁾ COM(1999) 317 final.

⁽³⁾ Véanse, en particular, las decisiones de incoar el procedimiento en virtud del apartado 2 del artículo 93 del Tratado en los asuntos C 2/97 (DO C 93 de 22.3.1997) y C 21/98 (DO C 227 de 28.8.1999).

⁽⁴⁾ DO C 72 de 10.3.1994, p. 3.

⁽⁵⁾ DO C 74 de 10.3.1998, p. 9.

⁽⁶⁾ DO C 28 de 1.2.2000, p. 2.

⁽¹⁾ DO C 205 de 5.7.1997, p. 5.

- (21) Las autoridades francesas se han comprometido a financiar únicamente proyectos respecto de los que se demuestre —en particular, a través de un estudio de viabilidad preliminar— que contribuyen realmente a reducir la parte correspondiente al tráfico rodado sin por ello dar lugar a desvíos de tráfico en detrimento de otros modos de transporte más respetuosos para con el medio ambiente, como el ferrocarril o las vías navegables interiores. A tal fin, se seleccionarán con carácter prioritario proyectos de transporte combinado. Por otra parte, las autoridades francesas han precisado que la noción de nueva línea de transporte marítimo de corta distancia abarca cualquier línea que tenga un punto de origen y un punto de destino distintos de los de las líneas existentes en el mercado en cuestión. La Comisión considera que estos compromisos, unidos a la introducción de un procedimiento transparente de selección de proyectos (véase el considerando 23), permiten evitar que el objetivo perseguido por el régimen de ayudas previsto dé lugar a desvíos de tráfico contrarios al interés común.
- (22) A fin de acogerse a las medidas de ayuda, los socios que participen en un proyecto de línea deberán crear una entidad jurídica independiente, cuya existencia supondrá en la práctica el establecimiento de una contabilidad separada de la de los socios del proyecto en cuestión. La Comisión considera que la creación de esta entidad independiente, especialmente constituida con el único fin de beneficiarse de las medidas en cuestión, garantizará la transparencia financiera del régimen de ayudas. Según la información remitida por las autoridades francesas, en caso de que dicha entidad desarrolle otras actividades económicas, éstas serán objeto de una contabilidad separada.
- (23) Las autoridades francesas han precisado que la ayuda a la creación de nuevas líneas de transporte marítimo de corta distancia no podrá acumularse con la concesión, en una misma línea, de compensaciones por obligaciones de servicio público. En cambio, la ayuda podrá acumularse con medidas de ayuda comunitaria, en particular al amparo del programa PACT o del futuro programa Marco Polo, que lo sustituirá. En este caso, sin embargo, las autoridades francesas han señalado que el porcentaje del 30 % de los gastos subvencionables se aplicará al importe total acumulado de las ayudas, tanto nacionales como comunitarias. La Comisión considera que la aplicación del límite máximo del 30 % de los gastos subvencionables en caso de acumulación de ayudas nacionales y comunitarias contribuye a limitar la repercusión de la ayuda sobre la competencia en el sector.
- (24) En el marco del procedimiento de examen, las autoridades francesas han precisado las modalidades de selección de los proyectos. Han indicado que éstos habrán de ser objeto de un expediente de presentación que incluya los datos pertinentes que figuran en el apartado 2 del artículo 6 del Reglamento (CE) nº 2196/98 y, en particular:
- importe de la ayuda solicitada,
 - objetivos del proyecto, sus motivos, posible clientela, precios y rendimiento del servicio, ingresos previstos y rentabilidad,
 - costes desglosados por partidas de gastos,
 - justificación de la necesidad de ayuda e información sobre las demás fuentes de financiación,
 - repercusión prevista en materia de creación de puestos de trabajo directos o indirectos,
 - efectos beneficiosos desde el punto de vista del medio ambiente y la seguridad en relación con la situación actual.
- (25) Las autoridades francesas también han señalado que los expedientes de solicitud de ayuda incluirán un estudio de viabilidad acompañado de un plan comercial (*business plan*) que demuestre la viabilidad del proyecto en cuestión. El expediente se someterá al dictamen de una comisión de selección dependiente del Ministerio de Transportes y compuesta por representantes de dicho Ministerio, un representante de la agencia de medidas intermodales y del transporte combinado (agencia que representa a Francia en el marco del programa PACT) y un representante del Ministerio de Finanzas. Dicha comisión podrá pedir la opinión de expertos cualificados, que tendrán voz consultiva.
- (26) Con el fin de garantizar la transparencia y la igualdad de trato de los operadores en el procedimiento de selección de proyectos, las autoridades francesas se han comprometido a seguir los procedimientos siguientes:
- a) se publicará periódicamente (a principios de cada año civil, por ejemplo) una convocatoria de manifestaciones de interés en forma de anuncio en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*. En ella se precisarán las modalidades del régimen de ayudas, el procedimiento que ha de seguirse y los criterios de selección de los interesados;
 - b) en el caso de los proyectos de conexión entre un puerto francés y un puerto de otro Estado miembro, se insertará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* una declaración de intenciones que precise el objetivo del proyecto y el límite máximo de la ayuda prevista. Este anuncio invitará a las partes interesadas a formular sus observaciones en un plazo de quince días hábiles. En caso de oposición motivada de una de las partes, el proyecto de ayuda se deberá notificar a la Comisión para obtener su autorización previa.
- (27) La Comisión considera que el efecto combinado del procedimiento de selección de proyectos mencionado en el considerando 24, que las autoridades francesas se han comprometido a introducir, y de la necesidad de obtener la autorización previa de la Comisión en caso de oposición de una parte interesada en la creación de una nueva línea internacional permite garantizar la transparencia y la ausencia de discriminación por motivos de nacionalidad entre los operadores de la cadena de transporte.
- presentación del proyecto, de los licitadores y de la entidad beneficiaria,

- (28) La Comisión destaca asimismo que las ayudas en cuestión tienen una duración máxima de tres años y se conceden de forma decreciente. Esta duración corresponde a la duración máxima de las ayudas comunitarias concedidas al amparo del programa PACT. La Comisión considera que la duración limitada de la ayuda, unida a su carácter decreciente y al doble límite máximo fijado, en valor absoluto y en porcentaje de los gastos subvencionables, permiten limitar la repercusión de las medidas sobre la competencia en el sector.

VI. CONCLUSIONES

- (29) Habida cuenta de las anteriores consideraciones, la Comisión constata que las dudas sobre la compatibilidad de las ayudas operativas a la creación de nuevas líneas de transporte marítimo de corta distancia que Francia tiene previsto ejecutar quedan disipadas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal que Francia tiene previsto ejecutar en favor de la creación de nuevas líneas de transporte marítimo de corta distancia es compatible con el mercado común con arreglo a lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado.

Por consiguiente, se autoriza la ejecución de esta ayuda.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 30 de enero de 2002.

Por la Comisión
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente