



COMMISSION EUROPÉENNE

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

21 V 2008

Bruxelles, le
SG-Greffe (2008) D/

203276

REPRESENTATION PERMANENTE DE LA
FRANCE AUPRES DE L'UNION EUROPEENNE
Place de Louvain, 14

1000 BRUXELLES

Objet: Aide d'Etat n° N 199/2007 - France

Le Secrétariat général vous prie de trouver sous ce pli pour transmission à M. le Ministre des Affaires Etrangères, de la Coopération et de la Francophonie une décision de la Commission dont l'objet est précisé ci-dessus.

COPIE	
ARRIVÉE	21-05-2008
VALIDÉ	DCE SGAE

Pour la Secrétaire générale,

Karl Von Kempis
Karl VON KEMPIS

AZ

p.j.: C(2008)1841 final

Commission européenne, B-1049 Bruxelles / Europese Commissie, B-1049 Brussel - Belgium. Telephone: (32-2) 299 11 11. Office: BERL 8/384. Telephone: direct line (32-2) 296.88.09. Fax: (32-2) 292.07.94.

http://ec.europa.eu/dgs/secretariat_general/

E-mail: karl.von-kempis@ec.europa.eu



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 20.V.2008

C(2008)1841 final

Objet : Aide d'Etat N 199/2007 – France

Aide concernant le soutien au fret dans les DOM

Monsieur le Ministre,

1. Procédure :

- (1) Le 11 avril 2007, les autorités françaises ont notifié, par voie électronique (sous la référence A/33078), la mesure visée ci-dessus concernant le régime d'aide à finalité régionale en faveur des départements d'outremer (DOM) en France.
- (2) Par lettres des 11 juin, 9 août et 26 novembre 2007, la Commission a demandé des informations complémentaires qui lui ont été communiquées par les autorités françaises par lettres des 19 juillet, 5 octobre, 21 décembre 2007, 18 février, 18 mars et 14 avril 2008.
- (3) Une réunion s'est également tenue avec les autorités françaises le 20 février 2008.

Son Excellence Monsieur Bernard KOUCHNER
Ministre des Affaires étrangères
Quai d'Orsay 37
F - 75007 - PARIS

2. Description détaillée de la mesure:

2.1 Objectif de la mesure

- (4) Cette notification a pour objectif de créer un régime commun de soutien au fret aux quatre départements d'outre-mer pour la période de programmation 2007-2013. Le régime notifié vient remplacer les régimes suivants précédemment en vigueur jusqu'au 31 décembre 2006: N319/2001 pour la Guadeloupe, N464/2000 pour la Guyane et N186/2002 pour la Martinique¹.
- (5) Le régime vise le transport de marchandises et d'équipements entre les DOM et le continent européen et de ce continent vers les DOM. Les aides sont octroyées de façon automatique.
- (6) Les aides visent à compenser les surcoûts de transport de marchandises produites dans les DOM à l'intérieur des frontières nationales et le surcoût de transport des produits primaires, matières premières ou produits intermédiaires du lieu de leur production au lieu de transformation dans les DOM.
- (7) Tout transport entre le continent et les DOM est susceptible de bénéficier du régime. Les marchandises en provenance d'autres pays européen ne doivent pas pour autant transiter par un port (ou aéroport) français.
- (8) Le règlement sur le Fonds européen de développement régional (FEDER), dans son article 11, prévoit que l'allocation additionnelle sera utilisée, en partie, dans les régions ultrapériphériques pour compenser les surcoûts liés aux handicaps visés par l'article 299§2 du traité CE. Le soutien au fret est le principal dispositif d'aide au fonctionnement pour l'utilisation de cette allocation, pour son volet fonctionnement.
- (9) Cette notification constitue un régime cadre permettant l'adoption des délibérations locales constituant la base juridique nationale pour l'application du programme opérationnel. S'agissant d'un régime cadre, les modalités concrètes d'attribution de l'aide dans le cadre du programme opérationnel FEDER pour 2007-2013 au titre de l'allocation additionnelle sont définies de façon partenariale dans chaque région. Il peut en résulter selon les caractéristiques et besoins des producteurs locaux comme des priorités sectorielles, la fixation locale de conditions plus restrictives, en particulier sous la forme de montants forfaitaires correspondant à l'attribution d'une aide dégressive avec le volume transporté, et donc plus incitative au développement des très petites entreprises.

¹ Les notifications concernant la Guadeloupe, la Guyane et la Martinique ont respectivement fait l'objet des décisions de la Commission D/260305 du 12 octobre 2001, D/286731 du 12 mars 2001 et D/232377 du 29 octobre 2002.

2.2 Forme

- (10) L'aide prend la forme d'une subvention directe (Allocation spécifique de compensation des handicaps et fonds régionaux).

2.3 Bénéficiaires

- (11) Le régime s'applique à tous les secteurs sauf les secteurs suivants: industrie automobile, fibres synthétiques, sidérurgie, industrie charbonnière ainsi que les produits agricoles visés à l'annexe I du traité et le secteur de la pêche.
- (12) Le transport ou le transfert des produits des entreprises qui ne peuvent être localisées ailleurs (produits d'extraction, centrales hydroélectriques, etc.) ne sont pas éligibles au bénéfice du régime.

2.4 Base juridique

- (13) L'article L. 1511-2 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) constitue la base juridique nationale.

2.5 Durée

- (14) Le régime est en vigueur du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2013.

2.6 Budget

- (15) Pour la période 2007-2013, le montant global de la mesure est estimé à 500 millions d'euros (120 millions d'euros pour la Guadeloupe, 48 millions pour la Guyane, 107 millions pour la Martinique et 205 millions pour La Réunion).

2.7 Cumul

- (16) Les entreprises locales peuvent bénéficier d'autres régimes d'aides y compris d'aides au fonctionnement pour d'autres natures de surcoûts ou d'aides à l'investissement dans les conditions autorisées par la réglementation communautaire, qui ne concernent pas les mêmes coûts éligibles.
- (17) En particulier, le régime N 668/2006 sur la prime à la création d'emploi et le régime N 524/2006 sur la déductibilité de la TVA sur certains produits exonérés, approuvés par décision de la Commission du 18 juillet 2007², visent également partiellement à compenser les surcoûts de transport.

² JO C14 du 19.1.2008

3. Appréciation de la mesure

3.1 Légalité

- (18) Suite aux mesures utiles adoptées, conformément à l'article 88, paragraphe 1, par la Commission dans le contexte des lignes directrices sur les aides à finalité régionale 2007-2013, et acceptées par tous les Etats membres en 2006, tous les régimes d'aide à finalité régionale existants en 2006 viennent à expiration le 31 décembre 2006 et doivent être notifiés et examinés à nouveau en application des lignes directrices sur les aides à finalité régionale pour la période 2007-2013³ (LDR). Les régimes d'aide à finalité régionale approuvés avant le 31 décembre 2006 sont arrivés à expiration le 31 décembre 2006.
- (19) Bien que en principe le régime est en vigueur à partir du 1er janvier 2007, tout paiement de l'aide est subordonné à son approbation par la Commission.

La Commission constate donc que les autorités françaises ont rempli leurs obligations de notification en conformité avec l'article 88.3 du traité CE.

3.2 Article 87.1.

- (20) La Commission constate que les aides prévues par ce régime sont financées sur budget public, au profit d'entreprises des départements français d'outre-mer (à l'exclusion du reste du territoire français): elles faussent donc ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises, et affectent les échanges entre Etats membres.

Ces aides doivent être analysées dans le cadre de l'article 87 du traité CE.

3.3 Compatibilité

- (21) L'aide fiscale concerne les départements d'outre-mer français, elle est donc à caractère régional. En conséquence, elle doit être examinée au regard des lignes directrices concernant les aides d'Etat à finalité régionale pour la période 2007-2013⁴(LDR).
- (22) Il convient à ce stade de noter que les départements d'outre-mer sont éligibles dans leur intégralité à la dérogation 87.3.a du traité CE pour la période 2007-2013 (LDR).
- (23) Ce régime concerne des aides au fonctionnement qui visent à compenser en partie les surcoûts de transport. Leur éligibilité doit être examinée au regard du paragraphe 81 des LDR.

³ JO C54 du 4.3.2006, p.13

⁴ JO C 54 du 04.03.2006, p. 13.

- (24) Le moyen de transport le plus économique pour relier les DOM à la métropole est généralement la voie maritime. La voie aérienne ne sera utilisée que pour des produits ne supportant pas le temps d'acheminement maritime. S'agissant des liaisons maritimes ou aériennes, l'offre reste, de fait, très limitée compte tenu du caractère oligopolistique du marché dans les DOM. **L'estimation du surcoût prend pour base le moyen de transport le plus économique et la liaison la plus directe entre le lieu de production ou de transformation et les débouchés commerciaux utilisant cette forme de transport.**
- (25) En effet, les quatre DOM français présentent la caractéristique d'avoir un transport extérieur de marchandises essentiellement axé sur le mode de transport maritime. Le fret aérien ne représente approximativement qu'entre 0,5% et 0,7% des échanges extérieurs des départements considérés. Le respect des exigences d'impact environnemental, en particulier pour l'efficacité énergétique du transport et la production de CO₂, conduit à privilégier le choix du transport maritime. L'absence de routes terrestres intercontinentales et océaniques interdit toute comparaison pertinente de coût global et/ou environnemental avec les transports autoroutiers ou ferroviaires continentaux de métropole. **Les coûts externes pour l'environnement sont donc également pris en considération.**

Ex ante quantification

- (26) Pour ce qui concerne la quantification ex ante, les autorités françaises proposent d'utiliser une méthode en deux temps:

1. **Dans un premier temps**, les surcoûts sont équivalents en l'espèce aux coûts de transport entre les DOM et la France continentale, dans les deux sens. Les transports routiers internes entre la plate-forme de débarquement et l'unité de production ne sont pas inclus.

- (27) Les autorités françaises utilisent la formule suivante:

$$S = T_m \text{ ou plus rare } S = T_a$$

Avec :

I. pour les **intrants**

$$T_m \text{ (ou } T_a) = P_{om} - P_{am}$$

II. pour les **extrants**

$$T_m \text{ (ou } T_a) = P_{vom} - P_{vol}$$

S est le montant du surcoût

T_m est le coût du transport maritime (**T_a** aérien) avec les assurances, les frais de manutention et de stockage temporaire avant enlèvement qui lui sont liés du port (ou de l'aéroport) de métropole jusqu'au port d'un DOM ou du port (ou de l'aéroport) du DOM jusqu'au port (ou aéroport) de métropole dans le cadre des fourchettes tarifaires indiquées par unité de calcul.

P_{om} est le prix d'achat HT de la marchandise par l'entreprise domienne au port (ou aéroport) de destination domien.

Pam est le prix de vente HT de la marchandise par l'entreprise du continent européen livrée au port (ou à l'aéroport) de départ.

Pvom est le prix de vente HT de la marchandise rendue au port de destination à l'acheteur européen

Pvol est le prix de vente HT de la marchandise à un acheteur local

- (28) Les autorités françaises confirment que les dépenses prises en compte au titre des surcoûts de l'ultra-périphérie n'incluent que les frais afférents au transport maritime (ou aérien) du lieu de l'emportement au port (ou aéroport) d'embarquement de métropole jusqu'au lieu de dépotement de la marchandise au port (ou aéroport) régional de destination du DOM. Ces dépenses, afférentes au transport maritime (ou aérien), intègrent l'ensemble des coûts y relatifs (assurances, frais de manutention et de stockage temporaire).
- (29) Le calcul du surcoût est réalisé sur la base du coût d'acheminement de la plate-forme d'embarquement européen à destination des DOM ou de la plate-forme de débarquement européen en provenance des DOM selon le moyen de transport utilisé. Les aides sont proportionnelles au seul coût d'acheminement et ne sont pas pris en compte par exemple, le coût induit par la durée du transport ou encore celui lié au stockage.
- (30) Dans le cas d'acheminement à partir ou à destination d'un port (ou aéroport) européen (non français), ce transport peut bénéficier d'une compensation, sans que l'input ou l'extrait concerné soit tenu de transiter par un port (ou aéroport) français, mais seule la part stricte du coût DOM - France continentale sera prise en compte comme assiette d'intervention éligible afin de compenser les handicaps liés au transport par comparaison avec une entreprise située sur le territoire continental européen. La compensation sera calculée sur la base d'un transport équivalent entre le DOM et la France continentale.
- (31) **2. Dans un second temps**, les références tarifaires retenues à titre de prix plafond pour l'application du régime de soutien au fret sont issues des données relatives aux conférences maritimes.
- (32) Les conférences maritimes ont fait l'objet du règlement d'exemption n° 4056/86 du Conseil du 22 décembre 1986⁵ qui détermine les modalités d'application des articles 85 et 86 du Traité CE au transport maritime en instituant une exemption de groupe en faveur desdites conférences maritimes. L'article 5 (point 4) de ce règlement prévoyait notamment la publication de tarifs.
- (33) Les tarifs pratiqués dans le cas des départements français d'Amérique sont relativement stables car l'encadrement des tarifs de fret est assuré, par les compagnies maritimes soit par la conférence maritime France/Guyane française (port de Degrad des Cannes), soit par la conférence maritime France/Antilles françaises (ports de Fort de France, Pointe à Pitre et Basse-Terre). Ces

⁵ JO L 378 du 31.12.1986, p.4

conférences régissent les tarifs de transport entre ces géographies et les ports européens de l'Atlantique ou de la Méditerranée.

- (34) Pour la Réunion, les pratiques tarifaires sont fortement tributaires des caractéristiques du moment de l'offre et de la demande. La desserte maritime de l'océan indien est davantage façonnée par une logique de type concurrentielle, même si l'essentiel du trafic est assuré par les groupes mondiaux MSC, MAERSK et CMA-CGM.
- (35) Toutefois, selon les autorités françaises, les informations recueillies auprès des socioprofessionnels confirment les données obtenues par des chercheurs en mars 2005⁶ ainsi que les résultats de l'étude réalisée par l'UPEC en 1999⁷ : les constats tarifaires pour La Réunion offrent des résultats équivalents à ceux de la Guyane, voire des Antilles du fait notamment des volumes plus importants et des conditions différentes d'affrètement, malgré une distance sensiblement supérieure.
- (36) Il résulte de ces observations que, s'agissant du transport par container, les références tarifaires proposées par les deux conférences maritimes avec les actualisations d'usage peuvent être utilisées comme modalité objective de référence servant d'encadrement des prix unitaires. Le transport par container tend en effet à constituer désormais la quasi totalité du mode de transport des marchandises destinées ou issues des activités de transformation et de production des marchandises relevant du régime cadre de soutien au fret⁸.
- (37) Les relevés tarifaires officiels qui figurent dans le tableau 1 au point (38) excluent les spécifications propres au transport sous température des produits de l'annexe 1 ou des produits dangereux, explosifs. Ils proposent une fourchette de prix affichée à l'import comme à l'export pour tenir compte des écarts observés à la fois selon le port de provenance avec en moyenne une majoration de +3 % des tarifs de la Méditerranée sur l'Atlantique, mais aussi selon la nature des marchandises transportées. Les tarifs prévoient des frais d'ajustement pour l'aléa énergétique dit BAF.
- (38) Le coût lié au choix du mode de transport doit être justifié pour chaque demande de soutien et calculé sur la base du moyen de transport le plus économique et de la voie la plus directe entre le lieu de départ et le lieu de destination. La vérification des montants supportés sera encadrée par les constats tarifaires officiels dont les principales fourchettes figurent dans le tableau ci-dessous.

⁶ Evaluation des surcoûts économiques de l'ultrapériphéricité dans les DOM : principaux enseignements d'études : novembre 2005

⁷ Organisations professionnelles regroupant les PME industrielles des DOM

⁸ A l'exclusion des produits de l'annexe 1 (céréales, engrais, bananes...) et des produits minéraux (charbon, pétrole)

Tableau 1 : références tarifaires des coûts du transport maritime

Zone	Catégorie de container				
	20* [*]	40 [°]	40 [°] HC**	20' spéciaux	40' spéciaux
Antilles ⁽¹⁾	1809 à 1859	3438 à 3538	3278 à 3698	1474 à 1839	3178 à 3278
Guyane ⁽²⁾	2250	4395	4575	1940 à 2145	4070 à 4375

* mesure en pieds ; ** containers de grande hauteur

(1) tarif pour 2008

(2) tarif 2005

(39) Les tarifs des conférences maritimes incluent selon les éléments de facturation type figurant sur le tarif :

1 - Pré acheminement: du lieu d'emportage dans l'aire portuaire jusqu'au quai d'embarquement :

2 - THC⁹ / CSC¹⁰ à l'embarquement

3 - Fret maritime :

- fret principal
- conditions du service contrat
- surfrets / surcharges
- location de matériel spécialisé
- frais accessoires
- commission payeur du fret

(40) Les dispositions du règlement d'exemption n° 4056/86 du Conseil du 22 décembre 1986 restent applicables jusqu'au 18 octobre 2008, date à laquelle s'achève la période transitoire prévue par le nouveau règlement 1419/2006¹¹ qui a supprimé l'exemption par catégorie dont bénéficiaient les conférences en matière de fixation des prix.

(41) A partir du 18 octobre 2008, les autorités françaises proposent d'adapter la méthode et de demander annuellement aux entreprises bénéficiaires d'un accord de groupe, par exemple négocié par des membres d'un groupement professionnel, de présenter 3 propositions tarifaires alternatives soumises aux contractants en vue du choix de l'armement relevant de l'accord. Une copie de ces documents sera conservée par les autorités françaises à des fins de suivi comparé de l'évolution des prix.

(42) Les petites entreprises n'effectuent pas leurs achats de transport en direct et passent par un transitaire, dont la profession est réglementée par le décret n° 90-200 du 5 mars 1990 (modifié en 1999 et 2002) et par les articles L 132-3 à L 132-9 du Code de commerce, et ne peuvent pas présenter des devis alternatifs.

⁹ Frais de manutention du terminal (Terminal Handling Charges)

¹⁰ contrôle de sécurité du container (Control Security Container)

¹¹ JO L 269, 28.09.2006, p.1

Ce sont les transitaires qui effectuent le choix de l'armement aux conditions fixées et acceptées par l'entreprise pour le transport de ses marchandises.

- (43) Il sera donc demandé à ces petites entreprises de fournir, à l'appui des factures et de la justification des dépenses éligibles correspondant aux importations (ou envois) réalisées dans l'année, un récapitulatif des tarifs moyens pratiqués dans l'année pour chaque catégorie de produits transportés et pour chaque route maritime par au moins deux (voire trois, *en fonction de l'offre existante*) armements, que les entreprises feraient établir par leur transitaire selon un modèle type qui sera fourni en annexe de la convention pour faciliter leur établissement. Une copie de ces documents sera conservée par les autorités françaises à des fins de suivi comparé de l'évolution des prix.
- (44) Les autorités françaises font valoir que l'impact de l'aide au soutien au fret est réduit dans la mesure où¹² :
- le volume d'intrants et d'extrants concerné n'atteint pas 3 % du montant total des importations et exportations de tous les DOM dans les secteurs éligibles.
 - on notera que ces secteurs éligibles ne constituent eux-mêmes que 32,2 % du total des flux transportés en valeur. En conséquence, le soutien au fret représente 0,9% de la valeur totale des marchandises importées et exportées.
- (45) En ce qui concerne les contrôles, il convient de rappeler que pour la période 2007-2013, les aides allouées au titre du soutien au fret seront cofinancées par le FEDER dans le cadre des axes spécifiques dédiés à la compensation des contraintes des RUP.
- (46) Le porteur de projet (entreprise) doit renseigner un dossier de demande de subvention. Ce dossier sera adapté aux demandes concernant le soutien au fret, afin de pouvoir vérifier que la demande est recevable et que les dépenses entrent effectivement dans le champ du régime d'aide (dépenses entrant ou issues d'un cycle de production). La référence du présent régime d'aide sera également mentionnée.
- (47) Les demandes d'aides sont instruites par le service instructeur (Etat ou collectivité) et présentées au comité de programmation (CP) qui se réunit en général tous les mois. Il est coprésidé par le préfet (ou son représentant), le président du conseil régional (ou son représentant) et le président du conseil général (ou son représentant).
- (48) Le comité de suivi, composé de façon identique à celle du CP, se réunit plusieurs fois par an en vue de coordonner le suivi du programme FEDER. Il examine, notamment les recommandations émises par les divers auditeurs suite aux divers contrôles.

¹² Source: Direction nationale des statistiques du commerce extérieur (DNSCE) et INSEE

- (49) La mise en œuvre de ce dispositif n'a pas pour vocation à favoriser les importations ou les exportations de pays tiers mais à compenser les handicaps rencontrés par les entreprises situées dans les DOM dans leur production en raison des coûts de transport substantiels et à les mettre au même niveau qu'une entreprise située en France métropolitaine en termes de compétitivité.
- (50) Le transport inter-DOM est exclu. Cependant, le soutien au fret inter-îles pour la Guadeloupe pourra être compensé pour les coûts suivants:
- le coût de transport des matières premières à l'importation, (produits primaires ou intermédiaires) entrant dans le cycle de production d'une entreprise mais également les matériels de production nécessaires pour produire,
 - le coût de transport des produits finis à l'exportation issus de la production locale et livrés sur le marché continental de la France métropolitaine.
- (51) La Commission en conclut que, dans la mesure où l'avantage conféré par le régime reste de manière significative inférieur aux coûts additionnels supportés par les bénéficiaires, la mesure n'entraîne pas en principe de surcompensation et qu'elle est proportionnelle et ciblée par rapport aux handicaps qu'elle vise à compenser.
- (52) Sur la base de cette analyse, la Commission constate que les conditions suivantes du point 81 des LDR sont remplies, à savoir:
- les aides ne peuvent compenser que les surcoûts de transport de marchandises produites dans les régions ultrapériphériques à l'intérieur des frontières du pays considéré; en l'occurrence des DOM vers la France métropolitaine.
 - l'estimation du surcoût prend pour base le moyen de transport le plus économique et la liaison la plus directe entre le lieu de production ou de transformation et les débouchés commerciaux utilisant cette forme de transport (voir point 24 de cette décision)
 - les coûts externes pour l'environnement doivent également être pris en considération (voir point 25 de cette décision).
 - Elles ne constituent en aucun cas des aides à l'exportation.
 - les aides couvrent également le coût du transport des produits primaires, matières premières ou produits intermédiaires du lieu de leur production en France métropolitaine vers le lieu de transformation final dans le DOM concerné;
 - le transport ou le transfert des produits des entreprises qui ne peuvent être localisées ailleurs (produits d'extraction, centrales hydroélectriques, etc.) sont exclus du bénéfice des aides.
 - Les aides feront l'objet d'un rapport annuel.

- (53) Les autorités françaises s'engagent à suspendre le paiement de l'aide en vertu du régime d'aide en objet, en faveur de toute entreprise qui a reçu une aide illégale et incompatible selon une décision de la Commission et qui n'a pas encore remboursé ou établi un compte séquestre avec ladite aide et ses intérêts.

Cumul

- (54) Les surcoûts de transport supportés par les entreprises domiennes ne donneront pas lieu à compensation par d'autres régimes susceptibles d'entraîner un cumul des niveaux de compensation.
- (55) Les autorités françaises s'engagent à ce que le régime N 199/2007 soit le seul régime visant à compenser les surcoûts de transport supportés par les entreprises domiennes résultant de l'éloignement conjugué à la petite taille des marchés locaux.
- (56) Pour ce faire, les autorités françaises s'engagent à inclure les modifications suivantes dans la future loi pour le développement économique et la promotion de l'excellence outre-mer concernant deux régimes d'aides pour les DOM approuvés par la Commission le 18 juillet 2007¹³:
- (57) – le régime N 524/2006; Déductibilité de la TVA sur certains produits exonérés, ne vise plus à compenser le coût brut de transport lié à l'éloignement et au regroupage pour de petites quantités ainsi que le surstockage des intrants.
- (58) –le régime N 668/2006; Prime à la création d'emploi, est supprimé
- (59) Pour la période qui précède l'adoption de la loi pour le développement économique et la promotion de l'excellence outre-mer, les autorités françaises s'engagent à ce qu'il n'y ait pas de cumul entre l'aide au fret et le régime N 524/2006.
- (60) Afin de garantir le respect des règles relatives au cumul, il y aura un contrôle ex ante de légalité au niveau de l'attribution de l'aide. Puis, il y aura des contrôles en cours de gestion par les services de l'Etat et les corps spécialisés. Dès lors, la Commission considère que, avec ces engagements, les règles de cumul des LDR sont respectées.

Conclusion

- (61) Sur la base de l'analyse qui précède, la Commission considère que le régime notifié: "Aide concernant le soutien au fret dans les DOM" est compatible avec le marché commun conformément à l'article 87, paragraphe 3(a) du Traité CE.

¹³ Voir note de bas de page 2

4. Decision

La Commission a donc décidé de considérer les aides octroyées dans le régime "Aide concernant le soutien au fret dans les DOM" comme compatibles avec le traité CE, sur la base de l'article 87.3.a.

Dans le cas où cette lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invités à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit pas une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la communication à des tiers et avec la publication du texte intégral de la lettre, dans la langue faisant foi, sur le site Internet: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm/

Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à :

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Direction Aides d'Etat I
B-1049 BRUXELLES
Fax : 00 32 2 296 12 42

Veillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Par la Commission

Neelie Kroes
Membre de la Commission

