

STATLIGT STÖD – ITALIEN

Kommissionens meddelande till medlemsstaterna och övriga berörda beträffande statligt stöd
N 376/01 – Stödordning för linbaneanläggningar

Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget

(Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar)

(2002/C 172/02)

(Text av betydelse för EES)

Genom en skrivelse av den 27 februari 2002 underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inte komma med några invändningar avseende det berörda stödet

des de tidigare utvalda stödmottagarna in i små och medelstora företag.

I. Förfarande

1. Genom en skrivelse av den 3 maj anmälde de italienska myndigheterna enligt artikel 88.3 i EG fördraget till kommissionen det stöd som avses i artikel 8 i lag 140/99, ändrad genom artikel 145.45 i lag 388/2000, om innovationsfonden för linbaneanläggningar. Genom en skrivelse av den 15 juni 2001 inkom även regionen Toskana med upplysningar om samma stödordning.
2. Genom en skrivelse av den 9 juli 2001 underrättade kommissionen Italien om att anmälan var ofullständig vid en första granskning. Av denna framgick bland annat att de eventuella stödmottagarna var mycket olika och omfattade anläggningar för stadstransporter och anläggningar som var avsedda för vintersport på turistorter. När det gäller storleken på stödmottagarna rörde det sig om små, medelstora och stora företag. För att underlätta bedömningen uppmanade kommissionen följaktligen de italienska myndigheterna att klassificera de potentiella stödmottagarna i olika kategorier (transportanläggningar och sportanläggningar för lokalt eller icke-lokalt bruk).
3. Genom en skrivelse av den 6 augusti 2001 begärde de italienska myndigheterna en förlängning av tidsgränsen för att svara till och med den 10 december. Denna begäran togs emot av kommissionens tjänstegrenar. Genom en skrivelse av den 5 oktober 2001 klargjorde dessutom de italienska myndigheterna att de upplysningar som regionen Toskana inkommit med måste betraktas som en del av den tidigare inlämnade anmälan.
4. Genom en skrivelse av den 25 oktober 2001 inkom en del av de ytterligare upplysningar som begärdes den 9 juli 2001. Bland annat översändes en förteckning över eventuella stödmottagare som valts ut i samband med det första anbudsproceduren för tillgång till finansiering i följande tre kategorier: i) anläggningar som huvudsakligen är avsedda för person- och varutransporter som ersättning för andra former av transport, ii) anläggningar som är avsedda för sportaktiviteter på turistorter och iii) enstaka anläggningar som är avsedda för lokala sportaktiviteter. Dessutom dela-

5. Genom ett fax av den 16 november 2001 begärde de italienska myndigheterna ett möte med kommissionens tjänstegrenar för att ytterligare förtydliga de upplysningar som inlämnats. Detta möte hölls den 21 november 2001. Genom en skrivelse av den 14 januari 2002 accepterade de italienska myndigheterna att kommissionens tidsfrist för att granska ärendet förlängdes med en månad.
6. Genom en skrivelse av den 28 januari 2002, som inkom den 1 februari, och med avseende på framtida förfaranden för att bevilja stöd åtog sig de italienska myndigheterna att göra den berörda stödordningen förenlig med den gemensamma marknaden enligt vad som beskrivs i beslutet, och inkom med ytterligare upplysningar om stödordningen. Med hänsyn till dessa ytterligare upplysningar underrättade kommissionen Italien om att den fastställda perioden på två månader för granskning av ärendet skulle börja löpa från och med dagen efter den dag då skrivelsen hade mottagits. Genom en skrivelse av den 19 februari 2002 åtog sig de italienska myndigheterna att på nytt anmäla stödet före slutet av 2006.

II. Beskrivning av stödet

7. I artikel 8 i lag 140/99, ändrad genom artikel 145.45 i lag 388/2000, inrättas en fond för teknisk innovation, modernisering och förbättring av säkerheten i fråga om linbaneanläggningar i de icke-autonoma italienska regionerna.
8. Företag som driver linbaneanläggningar kan ansöka om stöd. Stödordningen är inte tidsbegränsad med tanke på att förfaranden för att bevilja stöd kommer att offentliggöras med olika tidsintervall. Regionerna skall ansvara för prövning av ansökningarna. Fondens totala medel skall fördelas mellan de berörda regionerna på grundval av de inkomna ansökningarna. Ansökningarna skall beviljas i kronologisk ordning efter ankomstdatum tills dess att de tillgängliga medlen är uttömda. Vid det första förfarandet valdes 82 projekt ut och lämnades in till industriministeriet före den 12 augusti 1999. Eftersom stöd bara kan beviljas om projekten är förenliga med EU:s regelverk om statligt stöd har ännu inget stöd beviljats.

9. Fondens ursprungliga anslag uppgår till 5,16 miljoner euro per år under 20 år från och med 1999, och dessutom har ytterligare 2,58 miljoner euro per år under 15 år anslagits från och med 2001. Stödmottagande företag kan erhålla årligt stöd på maximalt 3,5 % av de stödberättigade kostnaderna under 20 år, under förutsättning att investeringsprojektet färdigställs inom två år från det att arbetet inleds. Vid en referensränta/diskonteringsränta på 5,02 % ⁽¹⁾ kommer bruttostödet att uppgå till 39,3 % av investeringen.
10. I lagen anges att stödet inte får kombineras med andra stödordningar för samma investeringar.
11. Utgifter i samband med inköp av varor för teknisk innovation, modernisering och förbättring av säkerheten vid linbaneanläggningar är berättigade till stöd. Investeringsprojekt som inte uteslutande avser transport via linbaneanläggningar, till exempel inköp av snökanoner och pistmaskiner, är inte berättigade till stöd.
12. Med avseende på framtida förfaranden för att bevilja stöd åtog sig de italienska myndigheterna att göra den berörda stödordningen förenlig med den gemensamma marknaden enligt vad som beskrivs i beslutet.
- ### III. Allmänna synpunkter på linbaneanläggningar
- #### Förekomst av statligt stöd
13. Enligt artikel 87.1 i EG-fördraget föreligger statligt stöd när ett företag gynnas av stöd som beviljats genom statliga medel, av vilket slag det än är, och som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna.
14. Med tanke på att vissa linbaneanläggningar betraktas som transportinfrastrukturer hävdar man ibland att de inte omfattas av reglerna för statligt stöd. Detta resonemang kan inte accepteras förbehållningslöst. Offentlig finansiering av infrastrukturer som är öppna för alla potentiella användare
- på ett icke-diskriminerande sätt och som förvaltas av staten faller inte inom ramen för tillämpningen av artikel 87.1 i EG-fördraget ⁽²⁾ eftersom inget företag i detta fall gynnas i förhållande till andra företag enligt vad som avses i artikel 87.1. Finansiering av transportinfrastrukturer sker till stor del genom denna form av investeringar, till exempel en offentlig väg som inte är föremål för vägavgifter.
15. När det gäller linbaneanläggningar har företagen dock verklig kontroll över anläggningarna och användarna betalar i regel för att utnyttja dessa. Vanligtvis drivs en linbaneanläggning av en enskild operatör och linbanetransporter är åtminstone i princip en ekonomiskt lönsam affär som privata företag bedriver i vinstsyfte.
16. Transportföretagen och övriga kommersiella användare av transportinfrastrukturer faller inom ramen för definitionen av företag enligt artikel 87.1. Enligt domstolens rättspraxis i fråga om begreppet 'företag' kan man sluta sig till att den centrala frågan gäller att fastställa huruvida den verksamhet som bedrivs är av ekonomisk natur eller inte, medan bolagsformen är mindre relevant. I domen 'Aéroports de Paris mot kommissionen' ⁽³⁾ fastslog förstainstansrätten att förvaltning och tillhandahållande av anläggningar för leverans av tjänster utgör ekonomisk verksamhet enligt artikel 87.1 i fördraget. En privat eller offentlig aktör som förvaltar transportinfrastrukturer som inte är en del av statens administrativa strukturer kommer alltid att betraktas som 'företag'. Från de befintliga eller potentiella konkurrenternas synvinkel kan alla ekonomiska fördelar som ett företag har i princip leda till snedvridningar av konkurrensen.
17. Dessutom används inte alla linbaneanläggningar för allmänhetens transportbehov, utan många är avsedda för en särskild ekonomisk kategori av användare, dvs. konsumenter av en tjänst som inte utgörs av själva transporten. Detta gäller till exempel linbaneanläggningar som huvudsakligen är avsedda för skidåkare. Genom dessa anläggningar tillhandahålls inte en allmän transporttjänst, utan tjänster för att kunna utöva sport.

⁽¹⁾ Stöd som skall betalas ut i olika delbetalningar måste diskonteras till det värde stödet hade när det beviljades ut. Den räntesats som skall användas för diskontering är den referensränta som var tillämplig när stödet beviljades. Ovanstående diskonteringsränta, dvs. den diskonteringsränta som är tillämplig den 1 januari 2002, gäller således bara för stöd som betalats ut under 2002. Se även Meddelande från kommissionen beträffande en teknisk anpassning av metoden för fastställande av referensräntan och diskonteringsräntan (EGT C 241, 26.8.1999).

⁽²⁾ Se kommissionens beslut av den 14 september 2000 i ärende N 208/2000, SOIT (NL). Se dessutom Kommissionens vitbok om rättvisa trafikavgifter: en modell för ett stegvist införande av gemensamma avgiftsprinciper för transportinfrastruktur i EU, KOM(1998) 466 slutlig av den 22 juli 1998, kapitel 5 punkt 43 och Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet – Förbättrad kvalitet på de tjänster som tillhandahålls i kusthamnarna: En förutsättning för europeisk transportverksamhet, KOM(2001) 35 slutlig av den 13 februari 2001, s. 11.

⁽³⁾ Dom av den 12 december 2000 i mål T-128/98.

Snedvridning av konkurrensen och effekter på handeln mellan medlemsstaterna

18. Ett centralt villkor för att en åtgärd skall betraktas som statligt stöd enligt artikel 87.1 är att den leder till snedvridningar av konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna. När det gäller ärendet med linbaneanläggningarna måste snedvridningarna av konkurrensen och effekterna på handeln mellan medlemsstaterna bedömas med hänsyn till anläggningarnas belägenhet, ändamål och storlek.
19. Genom linbaneanläggningar tillhandahålls tjänster enbart på en viss plats. Dessa tjänster kan inte tillhandahållas någon annanstans. Detta faktum utesluter dock inte risken för att handeln påverkas mellan medlemsstaterna. Det skulle kunna vara fråga om internationella företag och den offentliga finansieringen skulle kunna gynna stödmottagaren eller missgynna andra, eventuellt utländska, företag när det gäller att tillhandahålla alternativa tjänster på plats⁽⁴⁾. Offentlig finansiering kan dra till sig användare, till exempel skidåkare från samma land eller från andra länder, genom att de avleds från andra orter med linbaneanläggningar, däribland linbaneanläggningar i andra medlemsstater.
20. Vid bedömningen av dessa element är det lämpligt att göra skillnad mellan linbaneanläggningar som är avsedda för sportaktiviteter och anläggningar som är avsedda att uppfylla allmänhetens krav på transporter.

Anläggningar som är avsedda för sportaktiviteter

21. När det gäller anläggningar som är avsedda för sportändamål påverkar deras antal, pris och kvalitet användarnas val, eftersom dessa i annat fall kan välja andra anläggningar i andra medlemsstater. Linbaneanläggningar påverkar alla användare på liknande sätt och det är lätt att jämföra de olika vintersportorternas anläggningar. Liftkorterna utgör en betydande del av den totala kostnaden för en vintersemester och ofta ingår de i de semesterpaket som säljs av de internationella researrangörerna. Således har finansiering av lifthanläggningar på vintersportorter effekter på tillhandahållandet av tjänster för vintersportaktiviteter, vilket är en internationell affärsverksamhet som karaktäriseras av ett mycket omfattande handelsutbyte mellan medlemsstaterna och kraftig konkurrens.
22. Dessutom finns det exempel på företag som driver anläggningar i andra medlemsstater. Offentlig finansiering med-

för fördelar som skulle kunna utnyttjas på en marknad där det finns gränsöverskridande konkurrens när det gäller utbudet av tjänster.

23. Man kan dock hävda att anläggningar som är avsedda för sportaktiviteter på orter som är föga lämpade för vintersport och som har en begränsad turistkapacitet har en tendens att enbart utnyttjas av en lokal kundkrets och inte lockar användare som har tillgång till alternativa anläggningar i andra medlemsstater. I dessa fall föreligger varken snedvridningar av konkurrensen eller effekter på handelns efterfrågesida. När det gäller utbudssidan bör man undersöka om stödmottagarna enbart är aktiva på lokal nivå och om den offentliga finansieringen av verksamheten i fråga skadar eller snedvrider det lokala utbudet från andra anläggningar som drivs av operatörer från andra medlemsstater. Den sistnämnda omständigheten verkar avlägsen i de fall där det bara rör sig om ett begränsat antal lokala användare, dvs. tjänsten skulle inte vara ekonomisk lönsam och den offentliga finansiering skulle vara det enda sättet att erbjuda denna.
24. Följaktligen leder statligt stöd till linbaneanläggningar som är avsedda för sportaktiviteter på turistorter i regel till snedvridningar av konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Det medges dock att det finns fall där linbaneanläggningar bara utnyttjas av lokalbefolkningen och därför leder inte den offentliga finansieringen till att konkurrensen snedvrids eller påverkar handelsutbytet mellan medlemsstaterna och utgör således inte statligt stöd enligt artikel 87.1.

Linbaneanläggningar som är avsedda att uppfylla allmänna transportbehov

25. Anläggningar som huvudsakligen avser att uppfylla befolkningens allmänna transportbehov påverkar i regel inte valet hos de användare som skulle kunna välja alternativa destinationer i andra medlemsstater. Det statliga stödet skulle dock kunna gynna en internationellt aktiv operatör eller ha negativa effekter på det verkliga eller potentiella lokala utbudet av alternativa transportmedel från operatörer från en annan medlemsstat. Det kan hända att stödmottagaren i vissa fall enbart bedriver lokal verksamhet och att en alternativ transportverksamhet inte är ekonomiskt eller tekniskt genomförbar. I ett sådant fall leder inte åtgärden till snedvridningar av konkurrensen eller till att handeln mellan medlemsstaterna påverkas. I andra fall är transportverksamhet via linbaneanläggningar eller andra transportmedel tekniskt och ekonomiskt genomförbara och lämpar sig för kommersiella operatörer som bedriver ekonomisk verksamhet enligt artikel 87.1 i fördraget. Med tanke på den ökande avregleringen av transportsektorn får man inte utesluta möjligheten att dessa transporter tillhandahålls av operatörer från andra medlemsstater. I det sistnämnda fallet skulle stödåtgärden leda till eller riskera att leda till snedvridningar av konkurrensen och påverka gemenskapshandeln. Således utgör åtgärden stöd enligt artikel 87.1.

⁽⁴⁾ En alternativ tjänst skulle också kunna tillhandahållas genom andra medel än linbaneanläggningar.

Slutsatser

26. Sammanfattningsvis anses det i allmänhet att en anläggning som är avsedd för verksamhet som drar till sig icke-lokala användare har effekter på gemenskapshandeln. Så är dock inte alltid fallet när det gäller anläggningar för sportaktiviteter på orter med få anläggningar och som har begränsad turistkapacitet. Anläggningar som huvudsakligen är avsedda att uppfylla befolkningens allmänna transportbehov har däremot enbart effekter på gemenskapshandeln när det finns gränsöverskridande konkurrens vad gäller utbudet på transporttjänster.

Särskiljande kriterier

27. För att kunna skilja dessa tre kategorier av anläggningar åt bör man ta hänsyn till följande faktorer:

- Anläggningarnas placering (i stadsområden eller som förbindelse mellan orter).
- Anläggningarnas drifttid (på säsongs- eller årsbasis, dagtid eller förlängda driftstider).
- Övervägande lokala användare (antal dagskort jämfört med antalet veckokort).
- Anläggningarnas antal och kapacitet i förhållande till antalet lokala användare.
- Förekomst av andra anläggningar för turiständamål i området.

28. En stödordning som avser en särskild typ av anläggningar eller som ger varierande fördelar beroende på anläggnings-typ bör innehålla objektiva kriterier på grundval av vilka de olika kategorierna av stödmottagare kan fastställas.

Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

29. När linbaneanläggningar gynnas⁽⁵⁾ av statliga medel som leder till snedvridningar av konkurrensen och som påverkar gemenskapshandeln omfattas finansieringen av bestämmelserna om statligt stöd i EG-fördraget. Stödet skall anmälas enligt artikel 88.3 i fördraget och enligt tillämpningsföreläggningen⁽⁶⁾ och dessutom gäller även de allmänna bestämmelserna om förenlighet.

30. Detta gäller även för de anläggningar som byggs och förvaltas av offentliga aktörer då den allmänna princip skall tillämpas enligt vilken den offentliga finansieringen måste beviljas enligt principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. Offentliga medel som beviljats utöver det tillåtna eller till villkor som är bättre än de villkor som

en privat investerare skulle acceptera i en liknande situation utgör med andra ord statligt stöd som skall anmälas enligt artikel 88.3. Detta gäller för alla former av ekonomiska insatser, bland annat kapitaltillskott, lån och garantier.

31. När det har fastställts att det föreligger inslag av statligt stöd måste det granskas om det berörda stödet är förenligt med den gemensamma marknaden i enlighet med ett av undantagen i artikel 87.2 och 87.3 i fördraget. Dessa överväganden påverkar inte tillämpningen av regeln om stöd av mindre betydelse som anges i kommissionens förordning⁽⁷⁾.

32. Inom transportsektorn är det nödvändigt att anta ett särskilt synsätt när det gäller statligt stöd eftersom det krävs att staten ingriper för att säkerställa transporttjänster som motsvarar de sociala och miljömässiga kraven. I artikel 73 i fördraget finns ett undantag för att uppfylla dessa krav.

33. Enligt artikel 86.2 i fördraget kan företag som anförtrotts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse undantas från tillämpning av konkurrensreglerna om dessa regler rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats företagen fullgörs.

Artikel 87

34. Medan villkoren för tillämpning av undantagsklausulerna i artikel 87.2 b (stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser) och 87.2 c (stöd som ges till näringslivet i vissa av de områden i Förbundsrepubliken Tyskland som påverkats genom Tysklands delning) naturligtvis måste bedömas från fall till fall, är inte undantaget i artikel 87.2 a (stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter) relevant i ärendet om stöd till företag som driver linbaneanläggningar.

35. Under normala omständigheter skulle det vara uteslutet att tillämpa artikel 87.3 d i fördraget (stöd för att främja kultur och bevara kulturarvet) på fall som rör linbaneanläggningar, men däremot måste det bedömas från fall till fall om artikel 87.3 a (stöd för att främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarig brist på sysselsättning) och artikel 87.3 b (stöd för att främja genomförandet av viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse eller för att avhjälpa en allvarig störning i en medlemsstats ekonomi) är tillämpliga. Denna bedömning får inte avvika från de regler som fastställts för all ekonomisk verksamhet.

⁽⁵⁾ Om anläggningarna omfattas av en åtgärd av allmän karaktär kan denna naturligtvis inte kvalificeras som statligt stöd eftersom det inte föreligger något urvalsförfarande.

⁽⁶⁾ Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (EGT L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽⁷⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 69/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd av mindre betydelse (EGT L 10, 13.1.2001, s. 30).

36. Enligt vad som avses i artikel 87.3 c är statligt stöd förenligt med den gemensamma marknaden när det underlättar utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Tidigare ansågs dessa krav för undantag vara uppfyllda med hänsyn till skidåkarnas försämrade rörlighet. Numera anses det att den ekonomiska utvecklingsnivån och den gränsöverskridande konkurrensen vad gäller tillhandahållande av tjänster för vintersportaktiviteter är så hög att det inte längre är berättigat med undantag från reglerna som fastställts för ekonomisk verksamhet i allmänhet. Se dock även anmärkningarna under punkterna 44–49.

37. Stödet till linbaneanläggningar kan, beroende på det specifika fallet, dock fortfarande vara förenligt med den gemensamma marknaden enligt de regler som styr till exempel regionalt investeringsstöd, stöd till små och medelstora företag eller omstruktureringstöd för att återställa ett företags ekonomiska lönsamhet⁽⁸⁾. Rent generellt kan det dock inte anses att stödet inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset eftersom det skulle ha en förbättrande effekt på stödmottagarnas konkurrenskraft i en sektor som kännetecknas av kraftig internationell konkurrens.

Artikel 73

38. Till skillnad från artikel 87.3 c i EG-fördraget innebär begreppet samordning i artikel 73 i EG-fördraget något mer än enbart främjande av utveckling i en industrisektor, eftersom det omfattar ett visst mått av planering från statens sida. På en avreglerad marknad kan samordning uppnås genom marknadskrafterna själva, under förutsättning att dessa inte hindras av marknadsstörningar. Begreppet stöd som uppfyller behovet av transportsamordning avser följaktligen kravet på statliga ingrepp till följd av bristen på konkurrenskraftiga marknader eller förekomsten av marknadsstörningar.

39. För att stödet skall uppfylla kraven på samordning av transporter som avses i artikel 73 i EG-fördraget⁽⁹⁾ skall, enligt kommissionens praxis, följande tre krav vara uppfyllda:

⁽⁸⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 70/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd till små och medelstora företag (EGT L 10, 13.1.2001, s. 33). Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (EGT C 288, 9.10.1999). Riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål (EGT C 74, 10.3.1998, s. 9).

⁽⁹⁾ Se Förslag till rådets förordning om stöd till samordning av transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar, KOM(2000) 5 slutlig av den 26 juli 2000.

— Den offentliga delen av den totala investeringen skall vara nödvändig för att det berörda projektet eller den berörda verksamheten skall kunna förverkligas i linje med det gemensamma intresset.

— Stödet beviljas på samma icke-diskriminerande villkor.

— Stödet får inte ge upphov till snedvridning av konkurrensen i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

Artikel 86.2

40. När finansiering av linbanor för allmänna transportändamål sker i form av statligt stöd måste det i regel bedömas enligt artikel 73. Det är dock inte klart om undantaget i artikel 86.2 kan tillämpas på anläggningar av annat slag.

41. I allmänhet tillhandahåller inte linbaneanläggningar för sportaktiviteter tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och finansiering av sådana anläggningar är inte berättigad enligt artikel 86.2 i EG-fördraget. Anläggningarna uppfyller inte befolkningens grundläggande krav, utan syftar till att generera vinster genom vintersportaktiviteter. Den effektiva prisnivån på liftkortet visar att det inte är fråga om någon basvara.

42. I princip tillkommer det naturligtvis medlemsstaterna att definiera vilka tjänster som de anser vara av allmänt ekonomiskt intresse. Begreppet tjänster av allmänt ekonomiskt intresse kan dock inte utvidgas till att omfatta tjänster som är av enbart kommersiell karaktär och som inte motsvarar befolkningens allmänna och grundläggande krav på vad som anses utgöra en viktig del av det dagliga livet.

43. Dessa villkor gäller även om anläggningarnas byggnation och funktion är föremål för godkännande, vilket tvingar företaget att verkligen driva anläggningen och att transportera alla användare till rimliga priser. Det är normal praxis att vissa yrken och verksamheter omfattas av särskilda tillstånd och fastställda krav. I detta avseende uppvisar inte linbaneföretagens situation några avsevärda skillnader i förhållande till situationen för företag i andra sektorer, och det innebär inte att deras situation måste bedömas enligt artikel 86.2.

Övergångsperiod

44. Kommissionen anser att statligt stöd till linbaneanläggningar kan ha stor betydelse när det gäller att stödja balanserad ekonomisk utveckling i ett område. I synnerhet när det gäller bergsregioner har det statliga stödet tidigare underlättat utvecklingen av en av de få lokala ekonomiska verksamheter som är möjlig i dessa områden med positiva effekter på sysselsättningen och senare även på befolkningens stabilitet och på skyddet av miljön.

45. Tillhandahållandet av tjänster för vintersportaktiviteter utsetts dock i allt högre grad för ökande gränsöverskridande konkurrens. Den tilltagande konkurrensen förändrar problemens natur och ökar konkurrensstörningarna som orsakas av det statliga stödet inom linbanesektorn. Efter hand som sektorn uppnår mognadsstadiet uppstår en ökad risk för 'bidragsauktioner' mellan olika områden inom gemenskapen. Därför måste kommissionens politik inom sektorn i framtiden utformas klarare, tolkas striktare och tillämpas enhetligare.

46. Kommissionen är medveten om att de nationella, regionala och lokala myndigheterna tidigare har beviljat olika former av ekonomiskt stöd i stor utsträckning till företagen i denna sektor. Några av dessa åtgärder har ansetts vara förenliga med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c. En förändring av politiken som ställer större krav på förenlighet skulle förmodligen leda till en förändring av priserna på de olika tjänsterna som erbjuds för vintersport, med eventuella prishöjningar för linbanetransporter för att dämpa minskningen av stödet. Denna förändring får inte ske alltför abrupt och bestämmelserna måste tillämpas gradvis.

47. Kommissionen planerar en övergångsperiod på 5 år – från den 1 januari 2002 till den 31 december 2006 – under vilken högre stödnivåer tillfälligtvis skulle beviljas till linbanesektorn. Stöd som beviljats före ovan nämnda period skall bedömas från fall till fall utan hänsyn till de tröskelvärden som tidigare fastställts med avseende på förenligheten.

48. Under övergångsperioden kommer kommissionen att bedöma stödåtgärderna inom linbanesektorn på grundval av de vanliga bestämmelserna i bland annat Kommissionens förordning om statligt stöd till små och medelstora företag, Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter och Riktlinjerna för statligt stöd för regionala ändamål⁽¹⁰⁾. Kommissionen kommer dock ändå att acceptera tillfälliga öknings av stödnivån på grundval av den befintliga lagstiftningen enligt följande:

— Ytterligare 25 % för stöd som beviljas under 2002.

— Ytterligare 20 % för stöd som beviljas under 2003.

— Ytterligare 15 % för stöd som beviljas under 2004.

— Ytterligare 10 % för stöd som beviljas under 2005.

— Ytterligare 5 % för stöd som beviljas under 2006⁽¹¹⁾.

Från 2007 och framåt kommer stödåtgärder som inte är godtagbara enligt något av undantagen i fördraget och i de olika förordningarna och riktlinjerna att vara oförenliga med den gemensamma marknaden. De allmänna synpunkterna under punkt 13–28 och särskilt under punkt 23 kommer fortfarande att gälla.

49. På grundval av de upplysningar som kommissionen har tillgängliga uppfyller de angivna uppgifterna för de tillfälliga ökningarna av stödnivåerna och övergångsperiodens varaktighet på fem år kravet på att, å ena sidan, de olika områdena skall ha en tillräcklig tidsperiod för att kunna utnyttja de tillfälliga bestämmelserna och att stödmottagarna skall anpassa sig till det nya synsättet och, å andra sidan, att sektorns förmånsbehandling anpassas till andra ekonomiska verksamheter inom en rimlig tidsperiod.

Närbesläktad verksamhet

50. När de berörda linbanorna i huvudsak avser skidåkare kan operatörernas verksamhet beskrivas som tillhandahållande av bastjänster för skidåkning. Det är inte ovanligt att det aktuella företaget även erbjuder andra tjänster som är oundgängliga för skidåkning, till exempel preparering av pister och spridning av konstsnö. Således kan den stödbemyndigade investeringen enligt ovan nämnda villkor även omfatta till exempel inköp av snökanoner eller pistmaskiner samt de initiala kostnaderna för att preparera pisterna. Investeringar som inte är beroende av tillhandahållande av anläggningens tjänster – till exempel investeringar i skidmaterial för uthyrning eller material för skidskolor – är inte berättigade till stöd på grundval av ovanstående villkor.

IV. Bedömning av de åtgärder som införs genom lag 140/99

51. Den stödordning som införs genom lag 140/99 är inte tidsbegränsad, utan öppna anbud kommer att offentliggöras med lämpliga tidsintervall för tillgång till offentlig finansiering. Vid det första anbudsförandet sammanställ-

⁽¹⁰⁾ Se fotnot 8.

⁽¹¹⁾ Stöd som beviljas i olika delbetalningar kommer att bedömas i sin helhet med hänsyn till den stödnivå som kan accepteras då stödet beviljas. När det gäller stödordningar som anger att stödet skall beviljas vid olika tidpunkter är referenspunkten den stödnivå som gällde när stödet beviljades. Detta innebär att om samma stödordning medger stöd under 2003 och 2004 skulle den accepterade stödnivån efter vederbörliga ändringar ligga 5 % lägre för det stöd som beviljades för 2004.

- des en preliminär förteckning över 82 potentiella stödmottagare. De italienska myndigheterna har inkommit med en klassificering av de första 82 stödberättigade företagen i tre kategorier, dvs. transportanläggningar, sportanläggningar på turistorter och sportanläggningar för enbart lokal användning. Detta gjordes dock i efterhand i illustrations-syfte. I lag 140/99 görs ingen åtskillnad mellan anläggningarna och den gäller på samma sätt i alla fall.
52. När det gäller framtida tillämpning av stödordningen har de italienska myndigheterna med avseende på kommande anbud för tillgång till stöd enligt lag 140/99 formellt åtagit sig att anpassa sig efter anvisningarna om förenlighet med den gemensamma marknaden i detta beslut. De har också åtagit sig att anmäla stödordningen på nytt före slutet av 2006. Således anser kommissionen att tillämpning av stödet till och med 2006 är förenlig med den gemensamma marknaden under förutsättning att det överensstämmer med de kriterier som fastställts i detta beslut, särskilt i del III, punkterna 27, 28 och 48.
53. Kommissionen måste dock även bedöma stödordningens första ansökan när det gäller fallet med de 82 ovan nämnda stödmottagarna. I detta avseende anför kommissionen att de upplysningar som tillhandahållits av de italienska myndigheterna är tillräckliga för att kommissionen skall kunna godkänna klassificeringen av anläggningarna i tre kategorier. I linje med anvisningarna i del III i beslutet varierar kommissionens bedömning av stödet till anläggningarna således både med hänsyn till förekomsten av statligt stöd och stödets förenlighet med fördraget beroende på vilken kategori av stödmottagare som berörs.
54. Åtgärderna finansieras genom den offentliga budgeten, det vill säga genom statliga medel. Dessa utgör en ekonomisk fördel för mottagaren som befrias från en del av utgifterna i samband med de investeringar som krävs för verksamheten.
55. När det gäller frågan om snedvridningar av konkurrensen och effekter på handeln mellan medlemsstaterna anför kommissionen att statligt stöd till linbaneanläggningar på turistorter i syfte att dra till sig användare som har utländska skidorter som alternativ leder till snedvridningar av konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna.
56. I linje med detta anför kommissionen att linbaneanläggningar som avser att tillfredsställa befolkningens allmänna behov av rörlighet tillhör en sektor som karaktäriseras av gränsöverskridande handel. Bland de stödmottagare som de italienska myndigheterna har identifierat som transportanläggningar är vissa lokaliserade till områden (till exempel Neapel) där alternativa transportmedel både skulle vara tekniskt och ekonomiskt möjliga, men som också skulle kunna drivas av företag från andra medlemsstater. Följaktligen anför kommissionen att även statligt stöd till anläggningar som tillhör kategorin transportanläggningar leder till snedvridningar av konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna.
57. De anläggningar som identifierats som sportanläggningar för enbart lokal användning ligger slutligen i områden med liten eller obefintlig turistkapacitet och med en begränsad infrastruktur som fungerar för vintersportaktiviteter. Användarna utgörs i huvudsak av den bofasta befolkningen som inte har andra skidorter i andra medlemsstater som alternativ. Med tanke på det begränsade antalet användare skulle tjänsten inte kunna tillhandahållas utan statligt stöd. Således kan man i detta sistnämnda fall konstatera att offentlig finansiering inte leder till snedvridningar av konkurrensen och inte påverkar gemenskapshandeln, och följaktligen inte utgör statligt stöd enligt vad som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget.
58. På grundval av ovanstående synpunkter granskar kommissionen om det planerade stödet enligt den första anmälan av lag 140/99 är förenligt med den gemensamma marknaden när det gäller ärendet med de 17 sportanläggningar som avser vintersportaktiviteter på turistorter och de 23 anläggningar som avser att tillfredsställa befolkningens allmänna krav på rörlighet. På basis av de upplysningar som Italien inkommit med anser inte kommissionen att det stöd som avser de 42 anläggningarna för lokal användning utgör statligt stöd enligt vad som avses i artikel 87.1 i fördraget.

Anläggningar som avser sportaktiviteter på turistorter

59. De stödåtgärder som införs genom lag 140/99 omfattas inte av artikel 87.2 och uppfyller inte heller villkoren i artikel 87.3 b, d eller e. Stödåtgärderna är inte ens uttryckligen avsedda att 'främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarig brist på sysselsättning' enligt vad som avses i artikel 87.3 a, utan gäller för alla icke-autonoma italienska regioner, där bland annat en del uppvisar en ganska hög välbefinningsnivå.
60. Dessutom framhåller kommissionen att stödet täcker en stor del av det italienska territoriet och omfattar områden med olika ekonomiska villkor, och därför är det omöjligt att göra en allmän bedömning av förenligheten med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c när det gäller utvecklingen i vissa regioner.
61. Vad beträffar förenligheten med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c med avseende på utvecklingen av viss ekonomisk verksamhet är villkoren för att tillämpa Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter⁽¹²⁾ inte uppfyllda. Stöden har inte anmälts var för sig till kommissionen och ingen omstruktureringsplan har lagts fram. De anläggningar som mottar stöd befinner sig inte nöd-

(12) EGT C 288, 9.10.1999.

- vändigtvis i svårigheter och stödet är inte heller avsett att återställa företagens ekonomiska lönsamhet på lång sikt. I dessa riktlinjer krävs att åtgärder vidtas för att så långt det är möjligt dämpa stödets eventuella negativa effekter på konkurrenterna. I lag 140/99 föreskrivs inte några sådana åtgärder.
62. De italienska myndigheterna betonar dock att alla stöd-mottagare i denna kategori utgörs av små företag som är berättigade till stöd upp till den stödnivå som fastställts i kommissionens förordning för stöd till små och medelstora företag⁽¹³⁾. Enligt artikel 2 c och d i förordningen motsvarar detta en stödnivå brutto på 15 % av investeringen i materiella och immateriella tillgångar.
63. Om man till dessa 15 % lägger den tillfälliga ökningen av stödnivån, som förklaras under punkt 48 och som uppgår till 25 % år 2002, uppgår den tillåtna stödnivån till 40 %, vilket motsvarar den maximala teoretiska stödnivå som beviljas i lag 140/99.
64. Det bör preciseras att utgifter för inköp av snökanoner och pistmaskiner samt initiala utgifter för preparering av pister enligt lag 140/99 inte betraktas som stödberättigade investeringar. Enligt kommissionens bedömning är även dessa investeringar, som operatörerna ofta måste tillhandahålla, berättigade till stöd (se punkt 50). Följaktligen stöds i många fall den totala investeringen i skidanläggningen med ett mindre belopp.
65. Kommissionen drar därför slutsatsen att det stöd som planeras för 2002, inom ramen för lag 140/99, till företag som driver linbaneanläggningar för sportaktiviteter på turistorter är förenligt med bestämmelserna om statligt stöd i fördraget⁽¹⁴⁾.
66. När det gäller den framtida tillämpningen av stödordningen beaktar kommissionen Italiens formella åtagande att minska stödnivån i linje med kraven på förenlighet med den gemensamma marknaden som beskrivs i del III i detta beslut. Kommissionen beaktar även Italiens åtagande att anmäla stödordningen på nytt före slutet av 2006.
- Linbaneanläggningar för allmänna transportändamål**
67. Kommissionen medger att finansiering av en transportanläggning som av ekonomiska och tekniska skäl inte har några lämpliga alternativ inte leder till snedvridningar av konkurrensen och således inte utgör statligt stöd enligt artikel 87.1. Inget sådant fall har dock anmälts till kommissionen.
68. När det gäller linbaneanläggningar som i huvudsak är avsedda att uppfylla befolkningens allmänna transportbehov anser kommissionen dock att det kan vara nödvändigt med en statlig intervention, eftersom det är föga troligt att marknadskrafterna gör nödvändiga investeringar enbart på kommersiell grund. Följaktligen skall stödet till sektorn bedömas enligt artikel 73 i fördraget.
69. Stödnivån – som före beskattning motsvarar cirka 40 % av investeringen – uppgår till ett belopp som är såväl nödvändigt som anpassat för att projektet skall kunna genomföras. Det bör noteras att liknande stödnivåer i regel anses vara berättigade inom transportområdet⁽¹⁵⁾.
70. Dessutom anför kommissionen att det är av gemensamt intresse att öka ansträngningarna för att flytta över trafiken från vägarna till andra transportmedel. När det gäller anläggningar som är lokaliserade till bergsregioner är det även av gemensamt intresse att dessa uppmuntrar befolkningen att bo kvar och slå vakt om miljön. Slutligen anför kommissionen att stödet till dessa anläggningar inte ger upphov till snedvridningar av konkurrensen på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset. Kommissionen drar därför slutsatsen att villkoren för undantag enligt artikel 73 är uppfyllda och att det stöd som beviljats inom ramen för lag 140/99 till företag som driver linbaneanläggningar i syfte att uppfylla den bofasta befolkningens allmänna behov av rörlighet är förenligt med bestämmelserna om statligt stöd i fördraget⁽¹⁶⁾.
71. Kommissionen beaktar dessutom Italiens åtagande att återanmäla stödordningen före slutet av 2006.

V. Beslut

72. Kommissionen har därför beslutat att stödet är förenligt med den gemensamma marknaden.”

⁽¹³⁾ Se fotnot 8.

⁽¹⁴⁾ Detta beslut påverkar inte tillämpningen av annan relevant gemenskapslagstiftning. Kommissionen påminner särskilt de italienska myndigheterna om deras skyldigheter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv av den 20 mars 2000 om linbaneanläggningar för persontransport (EGT L 106, 3.5.2000, s. 21).

⁽¹⁵⁾ Kommissionens beslut N 597/2000 av den 31 januari 2001, NL – Stödordning för privata industriella förbindelser med inre vattenvägar, kommissionens beslut N 208/2000 av den 14 september 2001, NL – SOIT och kommissionens beslut N 755/1999 av den 15 november 2000, IT-Bolzano.

⁽¹⁶⁾ Se fotnot 14.