

**Anmodan att inkomma med synpunkter på utkastet till kommissionens förordning om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd av mindre betydelse
(ändring av "transport och stenkolsindustri")**

(2005/C 144/02)

De berörda parterna kan skicka in sina synpunkter inom en månad från offentliggörandet av utkastet.

Adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för energi och transport
Enhet A4
Kontorsadress: DM 28 06/109
B-1049 Bryssel
Fax (32-2) 296 41 04
E-post: Tren-State-Aid@cec.eu.int

Utkast till förordning om ändring av 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

(ändring av "transport och stenkolsindustri")

MOTIVERING

1. INLEDNING

1.1 Allmän rättslig ram för stöd av mindre betydelse

Enligt rådets förordning (EG) nr 994/98 har kommissionen rätt att genom förordning fastställa en gräns under vilken stöd inte längre anses uppfylla alla kriterier i artikel 87.1 i fördraget. Bland de fyra kriterier som anges där är det framför allt kriterierna avseende snedvridandet av konkurrensen och påverkan av handeln som inte längre anses vara uppfyllda. Sådan offentlig finansiering behöver därför inte genomgå det anmälningsförfarande som avses i artikel 88.3.

Utgående från detta sakläge har kommissionen antagit 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. I den förordningen fastställs en gräns på 100 000 euro i stöd över tre år per företag: under denna gräns anses artikel 87.1 inte vara tillämplig. Där anges också att stöd av mindre betydelse på intet sätt påverkar företags möjligheter att för samma projekt beviljas statligt stöd som godkänts av kommissionen eller omfattas av gruppundtagsförordningen, vilket kan få ganska omfattande kumuleringar av stöd till följd.

1.2 Situationen inom transportsektorn

När förordning (EG) nr 69/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpning av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt sysselsättningsstöd utarbetades hade man kommit överens om att undanta transportsektorn från förordningens tillämpningsområde, på samma sätt som i den tidigare lagstiftningen⁽¹⁾, liksom även fiskeri- och jordbrukssektorn. Den viktigaste orsaken till denna särbehandling var att man med tanke på de särskilda bestämmelser och ekonomiska förhållanden som gäller i denna sektor ansåg att även låga stödbelopp skulle kunna snedvrیدا konkurrensen mellan transportföretag, och därmed uppfylla kriterierna i artikel 87.1 i fördraget.

1.3 Situationen inom stenkolsektorn

Det är först från och med den 24 juli 2002 som stenkolsektorn över huvud taget omfattas av EG-fördraget, till följd av att EKSG-fördraget löpte ut. Sedan dess omfattas sektorn av särskilda bestämmelser⁽²⁾ som utesluter tillämpningen av andra undantagsregler⁽³⁾.

⁽¹⁾ Transportsektorn undantas också i meddelandet om försumbart stöd (EGT C 68, 6.3.1996, s. 9) och i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till små och medelstora företag (EGT C 213, 23.7.1996, s. 4).

⁽²⁾ Rådets förordning (EG) nr 1407/2002 om statligt stöd till kolindustrin (EGT L 205, 2.8.2002, s. 1).

⁽³⁾ Artikel 3.1 i förordning (EG) nr 1407/2002.

2. MOTIVERING

2.1 Situationen inom transportsektorn

Det tillvägagångssätt som valdes 2001 får i dag anses vara föråldrat av följande skäl:

2.1.1 Ekonomisk bakgrund

För det första innebar den gradvisa liberaliseringen av transportsektorerna, som kom sent i jämförelse med andra ekonomiska sektorer, och strukturella svårigheter inom vissa avsnitt, att det i inledningsskedet inte gick att tillämpa andra regler än de speciella. Kommissionen konstaterar emellertid att det ekonomiska läget har förändrats så att risken för att statliga stöd skulle leda till allvarlig snedvridning av konkurrensen inte längre är lika stor. Transportmarknaderna är numera öppnade och marknadsstrukturerna har stabiliserats, vilket innebär att företagens finansiella situation är avsevärt bättre. Följaktligen utsätts inte heller de statliga myndigheterna längre för lika hårda påtryckningar att hjälpa företag i nöd eller att ge dem oberättigade fördelar.

Däremot innebär undantaget för transportsektorn inte att anmälningsförfarandet inte skulle tillämpas; därför skall förfarandet för statliga stöd tillämpas på alla stödbelopp. Dessutom tillämpar medlemsstaterna allt oftare övergripande statliga stödåtgärder, som förordningen om stöd av mindre betydelse, vilket tydligt speglar konkurrenspolitikens krav på att tillfälliga och sektorsrelaterade stöd bör frångås. Inga av de övergripande bestämmelserna om statliga stöd, vare sig meddelanden ⁽¹⁾ eller andra undantagsförordningar än den om stöd av mindre betydelse ⁽²⁾, omfattar ännu undantag för transportsektorn. För att förbättra denna situation och öka rättssäkerheten för de medlemsstater som vill tillämpa övergripande stödsystem är det lämpligt att överväga hur tillämpningen av bestämmelserna om statligt stöd inom transportsektorn kan förenas med det undantag som näringslivets övriga sektorer åtnjuter.

Dessutom har de mindre betydande stöd som anmälts till kommissionen under de senaste åren (inbegripet godkännande av rubrikerna "transport" i övergripande stödsystem av mindre betydelse ⁽³⁾) i de flesta fall utan några större problem bedömts vara förenliga med bestämmelserna i fördraget. Deras syften har till och med gått i samma riktning som gemenskapspolitikerna, nämligen att genomföra planer för modernisering av utrustning utöver gemenskapens normer ⁽⁴⁾, främja kombinerade transporter och införande av miljöbestämmelser ⁽⁵⁾ eller inköp av rena fordon ⁽⁶⁾. Liknande fall genomgår för närvarande granskning ⁽⁷⁾. Däremot har kommissionen alltid ansett att stöd till vägtransportföretagens inköp av rullande materiel ⁽⁸⁾ inte är förenligt med fördraget om inga miljö- eller säkerhetsrelaterade motiv föreligger, eftersom sådant stöd alltid kan ha negativ inverkan på konkurrensen mellan företag.

⁽¹⁾ Se riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål (EGT C 74, 10.3.1998, s. 9) eller Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till skydd för miljön (EGT C 37, 3.2.2001, s. 3).

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 69/2001 av den 12 december 2001 om tillämpning av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt sysselsättningsstöd (EGT L 10, 13.1.2001, s. 20), 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 337, 13.12.2002, s. 3) och 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).

⁽³⁾ Se beslut av den 16 oktober 2002 om mål N 600b/2001 – Spaniens "sysselsättningsstöd inom transportsektorn" osv.

⁽⁴⁾ Se beslut "Lorenz" av den 9 juni 2001 i mål N 409/2001 – Spaniens "ARTE/PYME-program".

⁽⁵⁾ Se beslut av den 5 mars 2003 om mål N 353/2001 – Frankrikes "ADEME-stöd inom transportsektorn".

⁽⁶⁾ Se beslut av den 22 maj 2002 i mål N 100/2001 – Danmarks "stöd till vägtransportföretag".

⁽⁷⁾ Se mål N 202/2003 – Sveriges "minskade arbetsgivaravgifter för små och medelstora företag".

⁽⁸⁾ Kommissionens "Renove"-beslut: beslut om statligt stöd C20/1996, nr 98/693/EG av den 1 juli 1998 (stödperioden 1994–1996) och beslut om statligt stöd C 65/1998 nr 2001/605/EG (förlängning av stödperioden under 1997; kommissionens beslut om skattekrediter: beslut om statligt stöd C 32/92 nr 93/469/EEG av den 9.6.1993 (stödåret 1992) och beslut om statligt stöd C 45/95 nr 96/3078 av den 22.10.1996 (stödperioden 1993-1994).

2.1.2 Det nuvarande systemets följer

Fram till "Renove"-besluten bedömde kommissionen att undantaget kunde gälla hela transportsektorn. Men i sina "Renove"-beslut av den 26 september 2002 (C-351/98) ⁽¹⁾ och den 13 februari 2003 (C-409/00) (om vägtransportsektorn) ⁽²⁾ fastställde domstolen att undantaget från reglerna om stöd av mindre betydelse inte kan tillämpas på personer som inte är yrkesverksamma inom transportsektorn, vilket strider mot kommissionens tillvägagångssätt att förklara alla stöd till inköp av lastbilar oförenliga med gemenskapslagstiftningen, oberoende av hur transportverksamheten är organiserad i de enskilda fallen. Det finns följaktligen skillnader mellan hur olika typer av företag behandlas. Företag som har transport som huvudsyssla å ena sidan kan bara få stöd inom ramen för stödsystem med väl definierade mål (regionalstöd, miljöstöd, stöd till små och medelstora företag osv.), och dessa måste godkännas av kommissionen även om det handlar om stödbelopp under den gräns som gäller för stöd av mindre betydelse. Däremot kan företag som inte i definitionens strängaste mening hör till transportsektorn, men som ändå sysslar med transport för eget bruk ⁽³⁾ komma i åtnjutande av reglerna om stöd av mindre betydelse utan begränsningar och utan förhandsgodkännande från kommissionen.

2.1.3 Hantering av rörliga tillgångar

När det gäller transportsektorns hantering av rörliga tillgångar (köp av fordon, fartyg och flygplan) är det lämpligt att bedöma vilken potentiell effekt på konkurrensen stöd på 100 000 euro per företag över tre år kan få. Med tanke på vad flygplan och fartyg för sjötransport och transport på inre vattenvägar kostar, får sådana stöds inverkan på sektorns struktur anses vara försumbar. Däremot kan stöd på 100 000 euro över tre år mycket väl få betydande effekter inom vägtrafiksektorn. Med tanke på den sektorns särskilda struktur, det stora antalet små transportföretag (särskilt i vissa medlemsstater) ⁽⁴⁾ och priset för rullande materiel ⁽⁵⁾ måste man utgå ifrån att sådana belopp kan påverka handeln och snedvrیدا konkurrensen mellan medlemsstaterna. Om subventionerade investeringar leder till betydligt minskade kostnader för ersättning av fordonsparken kan sådana stöd utgöra driftsstöd. De kan också leda till att fordonsparkerna utökas, vilket ytterligare kan minska vinstmarginalerna på den redan mycket konkurrensutsatta marknaden. Därför anses det lämpligt att behålla undantag för köp av rullande materiel (köp av lastbil) inom vägtrafiksektorn.

Det finns emellertid risk för att ett sådant undantag genom att man skiljer mellan transport för tredje parts räkning och transport för egen räkning ⁽⁶⁾ ytterligare kan snedvrیدا konkurrensen mellan dessa båda marknadssegment på transportmarknaden. Kommissionen åtar sig att övervaka denna utveckling och se vilka effekter den får på vägtrafikmarknaden.

⁽¹⁾ Mål C-351/98, Spanien mot kommissionen, dom av den 26 september 2002, Renove I, Reg. I -8031.

⁽²⁾ Mål C-409/00, Spanien mot kommissionen, dom av 13.02.03, Renove II, Reg. I -1487.

⁽³⁾ I dessa mål har domstolen bekräftat att företag som utför transporter för eget bruk, även om de inte omfattas av definitionen av transportföretag enligt bestämmelserna om stöd av mindre betydelse, ändå direkt konkurrerar med den professionella transportsektorn när det gäller stöd som överskrider gränsen för stöd av mindre betydelse. Däremot fastställer domstolen att kommissionen inte kan vägra tillämpningen av reglerna om stöd av mindre betydelse för stöd till företag inom sektorer som inte undantas från dessa regler genom de olika tillämpliga lagtexterna.

⁽⁴⁾ Stora delar av vägtransportsektorn domineras av ett stort antal små företag. För dessa mikroföretag kan stöd som ligger under det gränsvärde som fastställts för stöd av mindre betydelse proportionellt sett ändå utgöra ett betydande tillskott till verksamheten. År 2000 uppgick antalet godstransportföretag till 130 141 i Spanien, 112 173 i Italien, 32 885 i Tyskland, 36 819 i Förenade kungariket och 10 290 i Nederländerna (källa: Eurostat). Om man analyserar de genomsnittliga affärssiffrorna för dessa företag under 2000 visar det sig också att de är mycket låga i Spanien och Italien, vilket också tyder på ett stort antal små företag. Den genomsnittliga årsomsättningen ligger på 160 000 euro i Spanien, 280 000 euro i Italien, 1 350 000 euro i Nederländerna och 710 000 euro i Tyskland. Det bör betonas att detta är medelvärden (stora och små företag sammanräknade). En mer detaljerad undersökning av sektorn skulle säkerligen visa på årsomsättningar som tydligt ligger under det nationella medelvärdet för de (mycket talrika) familjeföretagen. Antalet anställda säger också mycket om transportföretagens storlek. Räknat över hela EU omfattar företagen i snitt 5-6 personer. I Italien och Spanien ligger antalet emellertid på mindre än 3 personer. Eftersom det även här handlar om medelvärden innebär dessa siffror att det finns ett stort antal enpersonsföretag.

⁽⁵⁾ Mellan 90 000 och 120 000 euro för en lastbil på 40 ton.

⁽⁶⁾ Dessutom ansågs det troligt att marknadsstrukturen genast skulle påverkas negativt av sådana finansieringstillskott (ur allmänintressets synpunkt), eftersom gränserna mellan dessa båda sektorer är ytterst flytande.

2.1.4 Användning av kommissionens resurser

Det bör slutligen påpekas att det med tanke på de begränsade mänskliga resurser som kommissionen av naturliga skäl förfogar över för sin hantering av statliga stöd vore lämpligt att koncentrera gemenskapens insatser på de stöd vars belopp och tillämpningsområde gör det mest sannolikt att de kan leda till allvarlig snedvridning av konkurrensen. Detta är inte minst viktigt med tanke på att kommissionen får att göra med allt fler anmälningar om statligt stöd, och att unionen nu kommer att utvidgas till 25 medlemsstater: man måste därför i första hand ta sig an de fall som är mest skadliga för konkurrensen.

2.1.5 Slutsats

Mot bakgrund av kommissionens erfarenheter i en mängd ärenden rörande statliga stöd inom transportsektorn under de år där reglerna om stöd av mindre betydelse inte har tillämpats kan man fastställa att stöd till transportföretag som inte överstiger 100 000 euro under en treårsperiod, utom när det gäller köp av rullande materiel, inte påverkar handeln mellan medlemsstaterna och inte snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen. Kommissionen föreslår därför att rätta till detta genom att stryka undantaget av transportsektorn från reglerna om stöd av mindre betydelse, utom i vissa, klart definierade fall (se punkt 2.1.3).

2.2 Situationen inom stenkelsektorn

Det är först från och med den 24 juli 2002 som stenkelsektorn över huvud taget omfattas av EG-fördraget, till följd av att EKSG-fördraget löpte ut. Sedan dess omfattas sektorn av särskilda bestämmelser⁽¹⁾ som utesluter tillämpningen av andra undantagsregler⁽²⁾. I dessa särskilda bestämmelser fastställs att kommissionens befogenhet att godkänna statligt stöd bör grunda sig på en exakt och fullständig kännedom om de åtgärder som medlemsstaterna planerar att vidta och att medlemsstaterna på ett samlat sätt [bör] lämna kommissionen alla uppgifter om det direkta eller indirekta stöd som de planerar att bevilja kolindustrin... Med tanke på detta kan alla stödbelopp potentiellt sett uppfylla kriterierna i artikel 87.1. Tillämpning av reglerna om stöd av mindre betydelse förefaller emellertid inte godtagbart.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EG) nr 1407/2002 om statligt stöd till kolindustrin (EGT L 205, 2.8.2002, s. 1).

⁽²⁾ Artikel 3.1 i förordning (EG) nr 1407/2002.

Utkast till

Kommissionens förordning om ändring av 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

EUROPEISKA GEMSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 994/98 av den 7 maj 1998 om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen på vissa slag av övergripande statligt stöd ⁽¹⁾, särskilt artikel 2 i denna,

efter att ha offentliggjort ett utkast till denna förordning,

efter samråd med Rådgivande kommittén för statligt stöd, och

av följande skäl:

- (1) Genom förordning (EG) nr 994/98 bemyndigas kommissionen att i en förordning fastställa ett tröskelvärde under vilket stödåtgärder inte anses uppfylla samtliga kriterier i artikel 87.1 i fördraget och därför inte omfattas av anmälningsförfarandet enligt artikel 88.3 i fördraget.
- (2) Kommissionen har i ett stort antal beslut tillämpat artiklarna 87 och 88 i fördraget och särskilt förtydligt begreppet stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget. Dessutom har kommissionen senast i 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 ⁽²⁾ redogjort för sin politik i fråga om en gräns för stöd av mindre betydelse under vilken artikel 87.1 kan anses vara otillämplig.
- (3) Med beaktande av de särskilda regler som gäller för jordbruks-, fiskeri- och vattenbruks- samt transportsektorerna, och risken för att även små stödbelopp skulle kunna uppfylla kriterierna i artikel 87.1 i fördraget inom dessa sektorer, hade kommissionen tidigare undantagit dessa sektorer från tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 69/2001. Den gradvisa liberaliseringen av transportsektorn, som kom sent i jämförelse med andra ekonomiska sektorer, och strukturella svårigheter inom vissa avsnitt, innebar att det i inledningsskedet inte gick att tillämpa andra regler än de speciella
- (4) Dessutom har domstolen i sina domar av den 26 september 2002 (C-351/98) ⁽³⁾ och den 13 februari 2003 (C-409/00) ⁽⁴⁾ i målen "Renove I och II" rörande vägtransporter fastställt att reglerna om stöd av mindre betydelse främjar stöd till transportörer för egen räkning. Domstolen framhåller ⁽⁵⁾ att "för det fall transportsektorn (...) uttryckligen har undantagits från de minimis-regelns tillämpningsområde, måste detta undantag tolkas strikt. Det kan således inte utsträckas till icke-professionella transportörer." Därför fastställer domstolen också ⁽⁶⁾ att "kommissionen alltså inte [kan] vägra att tillämpa de minimis-regeln på stöd som beviljats företag inom sektorer som inte är uteslutna från tillämpningen av denna regel genom de olika texter som är tillämpliga". Fram till "Renove"-beslutet bedömde kommissionen att undantaget kunde gälla hela transportsektorn.
- (5) Med tanke på den avregleringsnivå som uppnåtts inom vissa segment av transportsektorn efter liberaliseringen tycks risken för snedvridning av konkurrensen i dag mindre överhängande än behovet av större öppenhet och insyn och jämlikare behandling inom alla näringslivets sektorer, inklusive transportsektorn.

⁽¹⁾ EGT L 142, 14.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 10, 13.1.2001, s. 30.

⁽³⁾ Reg. I-8031.

⁽⁴⁾ Reg. I-1487.

⁽⁵⁾ Mål C-409/00, dom av den 13 februari 2003, Renove II, punkt 70, Reg. I-1487.

⁽⁶⁾ Mål C-351/98, dom av den 26 september 2002, Renove I, punkt 53, Reg. I-8031.

- (6) Vidare konstaterar kommissionen att medlemsstaterna i allmänhet inför övergripande stödsystem som gäller för alla näringslivets sektorer, inbegripet transportsektorn, om de ligger under gränsen för stöd av mindre betydelse. Eftersom transportsektorn undantas från denna regel bör dessa stödsystem anmälas till kommissionen för hela beloppet, vilket avsevärt minskar tillämpningens effektivitet.
- (7) Mot bakgrund av kommissionens erfarenheter i en mängd ärenden rörande statliga stöd inom transportsektorn under de år där reglerna om stöd av mindre betydelse inte har tillämpats kan man fastställa att stöd till transportföretag som inte överstiger 100 000 euro under en treårsperiod, utom när det gäller köp av rullande materiel, inte påverkar handeln mellan medlemsstaterna och inte snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen.
- (8) Med tanke på vägtrafiksektorns särskilda struktur, det stora antalet små transportföretag (särskilt i vissa medlemsstater) och priset för rullande materiel som ligger nära gränsen för stöd av mindre betydelse måste man utgå ifrån att sådana stöd trots allt kan påverka handeln och snedvrider konkurrensen mellan medlemsstaterna, vilket strider mot det allmänna intresset. Därför anses det lämpligt att bibehålla undantag för köp av rullande materiel inom vägtrafiksektorn.
- (9) Det är först från och med den 24 juli 2002 som oljesektorn över huvud taget omfattas av EG-fördraget, till följd av att EKSG-fördraget löpte ut. Sektorn omfattas därför av särskilda bestämmelser⁽¹⁾ som hindrar tillämpningen av andra undantagsregler⁽²⁾. Av dessa framgår det att "kommissionens befogenhet att godkänna statligt stöd bör grunda sig på en exakt och fullständig kännedom om de åtgärder som medlemsstaterna planerar att vidta, och ... Därför bör medlemsstaterna på ett samlat sätt lämna kommissionen alla uppgifter om det direkta eller indirekta stöd som de planerar att bevilja". När det gäller de specifika fallen är det möjligt att samtliga stödbelopp uppfyller kriterierna i artikel 87.1. Likväl förefaller det inte möjligt att tillämpa förordningen om stöd av mindre betydelse.
- (10) Av rättssäkerhetsskäl är det lämpligt att klargöra hur de beviljade stöden kommer att påverkas av förordningen innan den träder i kraft.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 69/2001 ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 a skall uttrycket "transportsektorn" strykas och ersättas med "stenkolssektorn enligt definition i förordning (EG) nr 1407/2002 av den 23 juli 2002 om statligt stöd till kolindustrin⁽³⁾".
2. I artikel 1 skall följande punkt läggas till: "d) stöd till vägtransportföretagens köp av rullande materiel."

I artikel 4 skall följande punkt läggas till efter punkt 1: "Denna förordning skall också tillämpas på stöd som beviljats innan den trädde i kraft, om dessa uppfyller samtliga krav i artiklarna 1 och 2 i den här förordningen. Stöd som inte uppfyller dessa villkor kommer att granskas av kommissionen i enlighet med ramarna, riktlinjerna, meddelandena och relevanta yttranden."

I artikel 4 skall den nuvarande punkt 2 betecknas punkt 3.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EG) nr 1407/2002 om statligt stöd till kolindustrin (EGT L 205, 2.8.2002, s. 1).

⁽²⁾ Artikel 3.1 i förordning (EG) nr 1407/2002.

⁽³⁾ EGT L 205, 2.8.2002, s. 1.