

Zaproszenie do przedkładania uwag na temat projektu rozporządzenia Komisji w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis*
(Zmiana „transport i przemysł węglowy”)

(2005/C 144/02)

Zainteresowane strony mogą nadsyłać swoje uwagi w terminie jednego miesiąca od daty opublikowania niniejszego projektu rozporządzenia na następujący adres:

Komisja Wspólnot Europejskich
Dyrekcja Generalna ds. Energii i Transportu
Jednostka A1
Biuro DM 28 06/109
B-1049 Bruksela
Faks: (32-2) 296 41 04
E-mail: TREN STATE-AID@cec.eu.int

Projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis*

(Zmiana „transport i przemysł węglowy”)

UZASADNIENIE

1. WPROWADZENIE

1.1. Ogólne ramy prawne wprowadzania zasady *de minimis*

Rozporządzenie Rady (WE) nr 994/98 upoważnia Komisję do ustalania w drodze rozporządzenia pułapu, poniżej którego uważa się, iż środki pomocowe nie spełniają wszystkich kryteriów art. 87 ust. 1 Traktatu. Wśród 4 kryteriów wymienionych w tym ustępie, szczególnie kryterium zakłócenia konkurencji oraz oddziaływania na handel jest uważane za niespełnione. Finansowanie ze środków publicznych nie musi w tej sytuacji podlegać procedurze notyfikacji przewidzianej w art. 88 ust. 3.

Na podstawie tego upoważnienia Komisja przyjęła rozporządzenie (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis*. Rozporządzenie to przewiduje pułap 100 000 EUR pomocy przyznanej jakiegokolwiek przedsiębiorstwu na okres trzech lat, poniżej którego art. 87 ust. 1 może nie mieć zastosowania. Wskazano tam również, że pomoc *de minimis* w żaden sposób nie wpływa na możliwość uzyskania przez przedsiębiorstwo, w ramach tego samego projektu, pomocy państwa, zaakceptowanej przez Komisję lub objętej przepisami o wyłączeniu grupowym, co skutkuje ewentualną kumulacją pomocy znacznej wartości.

1.2. Sytuacja sektora transportu

Podczas redagowania tego rozporządzenia ustalono, że sektor transportu będzie nadal wyłączony z obszaru stosowania rozporządzenia (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis*, jak to miało miejsce w poprzednich⁽¹⁾ ramach prawnych — na równi z sektorem rybołówstwa i rolnictwa. Ważnym powodem nadania tego szczególnego statusu było to, że, w kontekście stosowanych specyficznych unormowań oraz ze względu na osobliwości ekonomiczne tego sektora, nawet niewielka pomoc mogłaby zakłócić konkurencję pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi, a tym samym kryteria art. 87 ust. 1 Traktatu mogłyby tu mieć zastosowanie.

1.3. Sytuacja sektora węglowego

Dopiero od 24 lipca 2002 r. sektor węglowy znajduje się w obszarze stosowania Traktatu WE w wyniku wygaśnięcia Traktatu EWWiS. Od tego momentu sektor ten objęły uregulowania specyficzne⁽²⁾, które uniemożliwiają zastosowanie innych zasad wyłączenia⁽³⁾.

⁽¹⁾ Komunikat dotyczący pomocy *de minimis* (Dz.U. C 68 z 6.3.1996, str. 9) oraz ramy wspólnotowe pomocy państwa małym i średnim przedsiębiorstwom (Dz.U. C 213 z 23.7.1996, str. 4) również dokonały wyłączenia sektora transportowego.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1407/2002 w sprawie pomocy państwa dla przemysłu węglowego (Dz.U. L 205 z 2.8.2002, str. 1).

⁽³⁾ Art. 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1407/2002.

2. UZASADNIENIE

2.1. Sytuacja sektora transportu

Podejście przyjęte w roku 2001 zostało aktualnie uznane jako anachroniczne z następujących powodów:

2.1.1. Kontekst ekonomiczny

W porównaniu z innymi sektorami gospodarki w pierwszym rzędzie należy stwierdzić, iż stopniowa liberalizacja sektorów transportu jest opóźniona, a problemy strukturalne w niektórych segmentach jedynie na początku przewidywały specyficzne zasady. Komisja stwierdza jednak, że kontekst ekonomiczny zmienił się w tym sensie, że niebezpieczeństwo pomocy ze strony państwa, która mogłaby poważnie zniekształcić konkurencję, jest już mniejsze. W rzeczywistości proces otwarcia rynków transportowych jest obecnie zakończony, a struktura rynków ustabilizowała się, umożliwiając wyraźną poprawę kondycji finansowej przedsiębiorstw. W konsekwencji władze publiczne nie są obecnie poddawane już tak silnym naciskom, których celem było wymuszenie udzielenia pomocy przedsiębiorstwom borykającym się z trudnościami bądź przyznawania im nienależnych przywilejów.

Jednakże wyłączenie sektora transportowego nie zwalnia z procedury notyfikacji, a wobec tego nakazuje stosowanie procedury pomocy państwa odnośnie do wszystkich przyznanych kwot. Ponadto Państwa Członkowskie odwołują się coraz częściej do horyzontalnych środków pomocowych, w tym rozporządzenia w sprawie zasady *de minimis*, co wyraźnie odpowiada wymaganiom polityki w zakresie konkurencji polegającej na odstępowaniu od udzielania pomocy doraźnej lub sektorowej. Żadna z ram horyzontalnych mających zastosowanie w dziedzinie pomocy państwa, niezależnie od tego, czy są to komunikaty⁽¹⁾, czy też rozporządzenia wyłączające, poza rozporządzeniem w sprawie zasady *de minimis*⁽²⁾, nie obejmuje jeszcze klauzul wyłączających dla transportu. Aby sytuację tę poprawić oraz zwiększyć bezpieczeństwo prawne na korzyść Państw Członkowskich dążących do stosowania warunków horyzontalnych, należy zastanowić się nad sposobami pogodzenia stosowania zasad pomocy udzielanej przez państwo w sektorze transportu z wyłączeniem, z którego korzystają inne sektory gospodarki.

Ponadto należy zaznaczyć, że pomoc w postaci małych kwot notyfikowana Komisji w ostatnich latach — włącznie z zezwoleniem działów transportu w ujęciu horyzontalnym w sprawie zasady *de minimis*⁽³⁾ — w większości, bez istotnych trudności była uznana za zgodną z postanowieniami Traktatu. Przeciwnie: przedmiot takiej pomocy był zgodny z kierunkiem polityki Wspólnoty — wdrożenie planów modernizacji sprzętu niezgodnego z normami wspólnotowymi⁽⁴⁾, rozpoczęcie stosowania łączonych środków transportu oraz wdrożenie przepisów dotyczących ochrony środowiska⁽⁵⁾ lub nabywanie własnych pojazdów⁽⁶⁾. Inne podobne przypadki są analizowane⁽⁷⁾. Komisja zawsze uważała natomiast za niezgodne z Traktatem pozyskiwanie taboru transportowego przez przedsiębiorstwa transportu drogowego⁽⁸⁾ nieuwzględniające zagadnień z zakresu ochrony środowiska lub bezpieczeństwa o tyle, o ile taka pomoc mogła zaszkodzić konkurencyjności między przedsiębiorstwami.

(1) Np. wytyczne dotyczące pomocy państwa o regionalnym przeznaczeniu (Dz.U. C 74 z 10.3.1998, str. 9), ramy wspólnotowe pomocy państwa dotyczące ochrony środowiska (Dz.U. C 37 z 3.2.2001, str. 3).

(2) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 68/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy szkoleniowej (Dz.U. L 10 z 13.1.2001, str. 20), rozporządzenie Komisji (WE) nr 70/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw (Dz.U. L 10 z 13.1.2001, str. 33), rozporządzenie Komisji (WE) nr 2204/2002 z dnia 12 grudnia 2002 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa w zakresie zatrudnienia (Dz.U. L 337 z 13.12.2002, str. 3) i „proceduralne” rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, str. 1).

(3) Np. decyzja z dnia 16 października 2002 r. w sprawie N 600b/2001 — Hiszpania „Pomoc w zakresie zatrudnienia w sektorze transportowym” itd.

(4) Np. decyzja „Lorenz” z dnia 9 czerwca 2001 r. w sprawie N 409/2001 — Hiszpania „Program ARTE/PYME”.

(5) Np. decyzja z dnia 5 marca 2003 r. w sprawie N 353/2001 — Francja „System pomocy ADEME w sektorze transportowym”.

(6) Np. decyzja z dnia 22 maja 2002 r. w sprawie N 100/2001 — Dania „Pomoc przewoźnikom drogowym”.

(7) Np. Casus N 202/2003 — Szwecja „Zmniejszenie składek społecznych płaconych przez pracodawców w małych i średnich przedsiębiorstwach”.

(8) Decyzje Komisji zwane RENOVE: decyzja w sprawie pomocy państwa C-20/1996 nr 98/693/WE z dnia 1 lipca 1998 r. (system w latach 1994–1996) oraz decyzja w sprawie pomocy państwa C-65/1998 nr 2001/605/WE (przedłużenie systemu na rok 1997); decyzje Komisji, tzw. ulgi podatkowe: decyzja w sprawie pomocy państwa C-32/92 nr 93/496/EWG z dnia 9 czerwca 1993 r. (system z roku 1992) oraz decyzja w sprawie pomocy państwa C-45/95 nr 96/3078 z dnia 22 października 1996 r. (system w latach 1993–1994).

2.1.2. Skutki aktualnie obowiązującego systemu

Do momentu wydania wyroków RENOVE Komisja uważała, iż wyłączenia dotyczyły sektora transportu w całości. W wyrokach RENOVE z 26 września 2002 r. (C-351/98) ⁽¹⁾ i z 13 lutego 2003 r. (C-409/00) w sprawie transportu drogowego ⁽²⁾ Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że wyłączenie z zasady *de minimis* nie ma zastosowania do osób niepracujących zawodowo w transporcie, w przeciwieństwie do stanowiska Komisji uznającego za nieprawidłową pomoc państwa przyznaną na zakup ciężarówek, niezależnie od różnych form organizacji działalności transportowej. Istnieje więc zróżnicowanie w traktowaniu dwóch kategorii przedsiębiorstw. Z jednej strony, przedsiębiorstwa, których głównym przedmiotem działalności jest transport, mogą korzystać jedynie z systemu pomocowego, w którym przedmiot pomocy jest dokładnie określony (na rzecz regionów, środowiska, małych i średnich przedsiębiorstw itd.) i muszą uzyskać zezwolenie Komisji nawet, gdy chodzi o kwoty poniżej pułapu. Z kolei inne przedsiębiorstwa, nienależące do tego sektora *sensu stricto*, prowadzące jednak działalność transportową na własny rachunek ⁽³⁾, korzystają z rozporządzenia *de minimis* bez ograniczeń i bez wcześniejszego zezwolenia Komisji.

2.1.3. Uwzględnienie majątku ruchomego

Jeśli chodzi o majątek ruchomy przedsiębiorstw sektora transportowego (zakup pojazdów, statków i samolotów), celowe jest oszacowanie potencjalnego wpływu na konkurencję pomocy w wysokości 100 000 EUR przypadającej na przedsiębiorstwo co trzy lata. Ze względu na ceny samolotów, statków żeglugi morskiej i rzecznej wpływ na strukturę w tych sektorach można uznać za znikomy. Z kolei w sektorze transportu drogowego pomoc w wysokości 100 000 EUR co trzy lata może być uznana za znaczącą. Jako że struktura tego sektora ma charakter wyjątkowy, liczba drobnych przewoźników jest duża (szczególnie w niektórych Państwach Członkowskich) ⁽⁴⁾, a także ze względu na ceny środków transportu drogowego ⁽⁵⁾, należy uznać, że takie kwoty mają charakter zakłócający wymianę i zniekształcający konkurencję między Państwami Członkowskimi. O ile konsekwencją inwestycji subwencjonowanych byłaby znaczna obniżka kosztów wymiany pojazdów, pomoc taką można by potraktować jako pomoc na funkcjonowanie przedsiębiorstwa. Inwestycje te mogłyby również powiększyć tabor pojazdów drogowych, co na rynku już bardzo konkurencyjnym stwarza ryzyko obniżenia marży. W konsekwencji uznano za pożądane zachowanie wyjątku dla nabycia sprzętu transportowego (zakup ciężarówki) w sektorze transportu drogowego.

Ze względu na różnicę w traktowaniu transportu działającego na rzecz osób trzecich i transportu działającego na własny rachunek ⁽⁶⁾ istnieje jednak ryzyko, że takie wyłączenie może bardziej zakłócić konkurencję pomiędzy wymienionymi dwoma segmentami działalności transportowej. Komisja zobowiązuje się śledzić ten rozwój oraz jego skutki dla rynku transportu drogowego.

⁽¹⁾ Sprawa C-351/98, Hiszpania przeciwko Komisji, wyrok z 26 września 2002 r., Renove I, zbiór I-8031.

⁽²⁾ Sprawa C-409/00, Hiszpania przeciwko Komisji, wyrok z 13 lutego 2003 r., Renove II, zbiór I-1487.

⁽³⁾ W tych sprawach Trybunał potwierdził, że chociaż sektor transportu na własny rachunek nie jest częścią sektora transportu uwzględnionego w uregulowaniach dotyczących pomocy w ramach zasady *de minimis*, sektor ten jest bezpośrednio konkurencyjny wobec sektora transportu profesjonalnego w wypadku pomocy przekraczającej próg pomocy *de minimis*. Ale jednocześnie Trybunał stwierdził, że „Komisja nie może odmówić stosowania reguły *de minimis* w wypadku pomocy przyznanej przedsiębiorstwom działającym w z sektorach, które nie są wyłączone z zastosowania tej zasady przez różne inne obowiązujące przepisy”.

⁽⁴⁾ Ważne segmenty transportu drogowego składają się przede wszystkim z licznych małych firm. Dla takich mikro-przedsiębiorstw pomoc poniżej ustalonego pułapu może stanowić wkład proporcjonalnie ważny do ich działalności. W roku 2000 liczba przedsiębiorstw transportu towarowego wzrosła do 130 141 w Hiszpanii, 112 173 we Włoszech, 32 885 w Niemczech, 36 819 w Anglii oraz 10 290 w Holandii (źródło: Eurostat). Analiza średnich obrotów w odniesieniu do poszczególnych przedsiębiorstw w roku 2000 wykazuje bardzo niską średnią dla Hiszpanii i Włoch, co wskazuje na dużą liczbę małych przedsiębiorstw: 160 000 EUR w Hiszpanii, 280 000 EUR we Włoszech, 1 350 000 EUR w Holandii, 710 000 EUR w Niemczech. Należy odnotować, że chodzi tu o wartości średnie (bez rozróżnienia przedsiębiorstw dużych, małych i średnich). Dokładniejsza analiza sektora wykazałaby niewątpliwie dla (bardzo licznych) przedsiębiorstw rodzinnych obroty wyraźnie niższe od średniej krajowej. Liczba osób zatrudnionych w przedsiębiorstwach również wiele mówi o wielkości przedsiębiorstw transportowych. W skali UE przedsiębiorstwa te liczą średnio 5–6 osób. Liczba ta spada do mniej niż 3 osoby we Włoszech i Hiszpanii. Ponieważ chodzi tu ciągle o wartość średnią, wynik ten prowadzi do wniosku, że istnieje duża liczba przedsiębiorstw zatrudniających tylko jedną osobę.

⁽⁵⁾ W zakresie 90 000–120 000 EUR dla ciężarówki 40-tonowej.

⁽⁶⁾ Ponadto, ponieważ relacje pomiędzy przedsiębiorstwami w tym sektorze są bardzo płynne, wydaje się prawdopodobne, że struktura rynku zareagowałaby szybko na takie finansowe zasilanie, w kierunku sprzecznym z interesem ogólnym.

2.1.4. Wykorzystanie kadr Komisji

Trzeba wreszcie przypomnieć, że uwzględniając z konieczności ograniczone zasoby ludzkie, jakimi dysponuje Komisja w zakresie działalności związanej z pomocą państwa, byłoby pożyteczne skoncentrować działania wspólnotowe na tej pomocy, której kwoty i zakres stosowania w największym stopniu prowadzić mogą do poważnego zniekształcenia konkurencji. Zwłaszcza wobec wzrostu notyfikacji przypadków pomocy państwa oraz zwiększenia liczby członków Unii Europejskiej do 25 Państw Członkowskich Komisja powinna skupić się na najbardziej szkodliwych dla konkurencji przypadkach.

2.1.5. Wnioski

Na podstawie doświadczeń zebranych przez Komisję przy okazji analizy licznych przypadków pomocy państwa w sektorze transportowym w okresie, gdy reguła *de minimis* nie obowiązywała, można ustalić, że z wyjątkiem nabywania sprzętu transportowego przez przewoźników drogowych pomoc przedsiębiorstwom transportowym nieprzekraczająca pułapu 100 000 EUR w okresie trzyletnim nie zakłóca wymiany między Państwami Członkowskimi ani nie zagraża konkurencji. Komisja proponuje więc, aby sytuację tę uzdrowić poprzez zniesienie wyłączenia transportu w rozporządzeniu dotyczącym pomocy w ramach zasady *de minimis*, z wyjątkiem ściśle określonych przypadków (patrz ppkt 2.1.3).

2.2. Sytuacja w sektorze węglowym

Dopiero od 24 lipca 2002 r. sektor węglowy został objęty zakresem stosowania Traktatu WE w związku z wygaśnięciem Traktatu EWWiS. Od tego dnia sektor ten podlega specyficznym zasadom ⁽¹⁾, które unieumożliwiają zastosowanie innych zasad wyłączenia ⁽²⁾. Określają one, że „zakres zezwoleń udzielanych przez Komisję powinien opierać się na dokładnej i pełnej znajomości przedsięwzięć, jakie rządy zamierzają podjąć” oraz że „... Państwa Członkowskie zawiadamiają grupowo Komisję o wszystkich danych dotyczących zamierzonych interwencji pośrednich lub bezpośrednich na rzecz przemysłu węglowego ...”. Biorąc pod uwagę tę specyfikę, wszystkie kwoty pomocowe mogą potencjalnie spełniać kryteria art. 87 ust. 1. Zastosowanie reguły *de minimis* nie wydaje się jednak możliwe do przyjęcia.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1407/2002 w sprawie pomocy państwa dla przemysłu węglowego (Dz.U. L 205 z 2.8.2002, str. 1).

⁽²⁾ Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1407/2002.

Projekt**Rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis***

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 994/98 z dnia 7 maja 1998 r. w sprawie stosowania art. 92 i 93 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską w odniesieniu do niektórych kategorii horyzontalnej pomocy państwa ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 2,

po opublikowaniu projektu rozporządzenia,

po konsultacji z Komitetem Doradczym ds. Pomocy Państwa,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 994/98 upoważnia Komisję do określenia, w drodze rozporządzenia, pułapu, poniżej którego uważa się, iż środki pomocowe nie spełniają wszystkich kryteriów określonych w art. 87 ust. 1 Traktatu i dlatego nie podlegają procedurze notyfikacji przewidzianej w art. 88 ust. 3 Traktatu.
- (2) Komisja zastosowała art. 87 i 88 Traktatu, a w szczególności wyjaśniła w wielu decyzjach pojęcie pomocy w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Komisja, ostatecznie, w rozporządzeniu (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis* ⁽²⁾ określiła również swoją politykę w odniesieniu do pułapu *de minimis*, poniżej którego art. 87 ust. 1 może nie mieć zastosowania.
- (3) Uwzględniając specyficzne zasady stosowane w sektorze rolniczym, rybołówstwa i akwakultury oraz transporcie, a także mając na uwadze ryzyko, że w tych sektorach nawet niewielkie kwoty pomocowe mogą spełnić kryteria art. 87 ust. 1 Traktatu, w swoim czasie Komisja dokonała wyłączenia tych sektorów z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 69/2001. Stopniowa liberalizacja sektora transportu, opóźniona w stosunku do innych sektorów gospodarki, a także strukturalne problemy w niektórych segmentach wymagały stosowania na początku wyłącznie zasad specyficznych.
- (4) Ponadto Trybunał Sprawiedliwości w wyrokach z 26 września 2002 r. (C-351/98) ⁽³⁾ oraz z 13 lutego 2003 r. (C-409/00) ⁽⁴⁾ w sprawach RENOVE I i II dotyczących transportu drogowego orzekł, że reguła *de minimis* wspiera przewoźników działających na własny rachunek. Zdaniem Trybunału ⁽⁵⁾ bowiem, „jeżeli sektor transportowy jest ... wyraźnie wyłączony z zakresu działania reguły *de minimis*, wyjątek taki musi być przedmiotem ścisłej wykładni. Od tego momentu nie może obejmować przewoźników nieprofesjonalnych”. W konsekwencji, zdaniem Trybunału ⁽⁶⁾, „Komisja nie może odmówić zastosowania reguły *de minimis* pomocy przyznanej przedsiębiorstwom podlegającym sektorom, które nie są wyłączone z zastosowania tej zasady w różnych obowiązujących przepisach”. Do momentu wydania wyroku w sprawie RENOVE Komisja uważała, że wyłączenie dotyczyło całego sektora transportowego.
- (5) Biorąc pod uwagę restrukturyzację rynków transportu prowadzoną od momentu ich liberalizacji, ryzyko zakłócenia konkurencji sprzecznego z interesem wspólnym ze względu na stosowanie pomocy *de minimis* nie jest już w zasadzie dzisiaj tak nieuchronne. Istnieje ponadto potrzeba przejrzystości i ugruntowania równości w traktowaniu wszystkich sektorów gospodarki, w tym również transportu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 142 z 14.5.1998, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 10 z 13.1.2001, str. 30.

⁽³⁾ Zbiór I -8031.

⁽⁴⁾ Zbiór I-1487.

⁽⁵⁾ Sprawa C-409/00, wyrok z 13 lutego 2003 r., Renove II, pkt 70, zbiór I-1487.

⁽⁶⁾ Sprawa C-351/98, wyrok z 26 września 2002 r., Renove I, pkt 53, zbiór I -8031.

- (6) Komisja stwierdza ponadto, że Państwa Członkowskie na ogół ustanawiają ogólne systemy pomocy stosowane horyzontalnie do wszystkich sektorów gospodarki, włącznie z sektorem transportowym, który pozostaje poniżej progu pomocy *de minimis*. Toteż ze względu na wyłączenie sektora transportowego z obowiązującej reguły *de minimis* systemy te powinny we wszystkich kwestiach podlegać notyfikacji Komisji, co znacznie ogranicza skuteczność ich zastosowania.
- (7) Można przyjąć, biorąc pod uwagę doświadczenie nabyte przez Komisję w licznych przypadkach pomocy państwa udzielanej w sektorze transportowym w okresie, gdy reguła *de minimis* nie była stosowana, że — z wyjątkiem nabywania sprzętu transportowego przez przewoźników drogowych — pomoc udzielana przedsiębiorstwom transportowym, która nie przekracza pułapu 100 000 EUR w okresie trzyletnim, nie narusza zasad handlu pomiędzy Państwami Członkowskimi i nie zakłóca ani nie grozi zakłóceniem konkurencji.
- (8) Biorąc pod uwagę wyjątkowość struktury sektora drogowego, dużą liczbę drobnych przedsiębiorstw transportowych (w szczególności w niektórych Państwach Członkowskich), a także cenę sprzętu transportowego zbliżoną do progu *de minimis*, należy stwierdzić, że pomoc taka ma jednak charakter mogący zakłócić handel i konkurencję pomiędzy Państwami Członkowskimi, co jest sprzeczne ze wspólnym interesem. W konsekwencji uznaje się za pożądane utrzymanie wyjątkowej sytuacji nabywania sprzętu transportowego w sektorze drogowym.
- (9) Dopiero od 24 lipca 2002 r. sektor węglowy został objęty zakresem stosowania Traktatu WE w związku z wygaśnięciem Traktatu EWWiS. Od tego dnia sektor ten podlega specyficznym zasadom⁽¹⁾ uniemożliwiającym stosowanie innych zasad wyłączeń⁽²⁾. Określają one, że „zakres zezwoleń udzielanych przez Komisję powinien opierać się na dokładnej i pełnej znajomości przedsięwzięć, jakie rządy zamierzają podjąć” oraz że „... Państwa Członkowskie zawiadamiają grupowo Komisję o wszystkich danych dotyczących zamierzonych interwencji pośrednich lub bezpośrednich na rzecz przemysłu węglowego ...”. Biorąc pod uwagę tę specyfikę, wszystkie kwoty pomocowe mogą potencjalnie spełniać kryteria art. 87 ust. 1. Zastosowanie reguły *de minimis* nie wydaje się jednak możliwe do przyjęcia.
- (10) Ze względu na bezpieczeństwo prawne celowe jest określenie skutku rozporządzenia na przyznawaną pomoc, zanim wejdzie ono w życie,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 69/2001 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) W art. 1 lit. a) wyrazy: „sektora transportowego” zastępuje się przez: „sektora węglowego, zgodnie z definicją przyjętą w rozporządzeniu (WE) nr 1407/2002 z dnia 23 lipca 2002 r. w sprawie pomocy państwa dla przemysłu węglowego⁽³⁾”.
- 2) W art. 1 dodaje się, co następuje: „lit. d) pomoc umożliwiająca zakup sprzętu transportowego przez przedsiębiorstwa transportu drogowego”.

W art. 4 po ust. 1 dodaje się ustęp w brzmieniu: „2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się również do pomocy przyznanych przed jego wejściem w życie, jeżeli spełniają one wszystkie warunki określone w art. 1 i 2 niniejszego rozporządzenia. Każda pomoc niespełniająca tych warunków zostanie zbadana przez Komisję stosownie do właściwych ram, kierunków, komunikatów i opinii”.

W art. 4 ust. 2 otrzymuje oznaczenie ust. 3.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1407/2002 w sprawie pomocy państwa dla przemysłu węglowego (Dz.U. L 205 z 2.8.2002, str. 1).

⁽²⁾ Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1407/2002.

⁽³⁾ Dz.U. L 205 z 2.8.2002, str. 1.