

II

(Retsakter, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE SAMARBEJDSOMRÅDE

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDEN

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDENS BESLUTNING

Nr. 22/04/KOL

af 25. februar 2004

om anmeldelse af en ny støtteordning for direkte transport (Norge)

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDEN HAR —

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde ⁽¹⁾, særlig artikel 61 til 63 og protokol 26,

under henvisning til aftalen mellem EFTA-staterne om oprettelse af en Tilsynsmyndighed og en Domstol ⁽²⁾, særlig artikel 24 og protokol 3,

under henvisning til Tilsynsmyndighedens retningslinjer for anvendelse og fortolkning af artikel 61 og 62 i EØS-aftalen ⁽³⁾,

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse bestemmelser ⁽⁴⁾ og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFREMSTILLING

1. Indledning

Ved brev af 26. marts 2003 fra Norges mission ved Den Europæiske Union (dok. nr. 03-1846 A), der som bilag indeholdt et brev af 25. marts 2003 fra Nærings- og handelsdepartementet, et brev af 25. marts 2003 fra Finansdepartementet og et brev af 25. marts fra Kommunal- og regionaldepartementet, som alle blev modtaget og registreret af Tilsynsmyndigheden den 26. marts 2003, anmeldte de norske myndigheder en overgangsperiode for de regionalt differentierede socialsikringsbidrag og en ny ordning for direkte transportstøtte.

Ved brev af 16. maj 2003 (dok. nr.: 03-2951 D) anerkendte Tilsynsmyndigheden modtagelsen af ovennævnte breve og anmodede om yderligere oplysninger.

Ved brev af 10. juni 2003 fra Norges mission ved Den Europæiske Union (dok. nr.: 03-3707 A), der som bilag indeholdt et brev af 5. juni 2003 fra Finansdepartementet, som begge blev modtaget og registreret af Tilsynsmyndigheden den 11. juni 2003, fremsendte de norske myndigheder yderligere oplysninger.

⁽¹⁾ I det følgende benævnt »EØS-aftalen«.

⁽²⁾ I det følgende benævnt »aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen«.

⁽³⁾ Proceduremæssige og materielle regler for statsstøtte (retningslinjer for statsstøtte), vedtaget og udstedt af EFTA-Tilsynsmyndigheden den 19.1.1994. Offentliggjort i EFT L 231 af 3.9.1994, s. 1. Retningslinjerne blev sidst ændret den 18.2.2004 (endnu ikke offentliggjort).

⁽⁴⁾ Afgørelse nr. 141/03/KOL af 16. juli 2003, EFT C 216 af 11.9.2003, s. 3, og EØS-tillæg nr. 45 af 11.9.2003, s. 1.

Ved brev af 19. juni 2003 fra Norges mission ved Den Europæiske Union (dok. nr.: 03-3976 A), der som bilag indeholdt et brev fra Nærings- og handelsdepartementet, som begge blev modtaget og registreret af Tilsynsmyndigheden den 20. juni 2003, forelagde de norske myndigheder en undersøgelse, der dokumenterede ekstra transportomkostninger ⁽⁵⁾.

Ved brev af 16. juli 2003 (dok. nr.: 03-4598 D) underrettede Tilsynsmyndigheden de norske myndigheder om sin beslutning om at indlede den procedure, der er fastlagt i artikel 1, stk. 2, i del I i protokol 3 til aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen, over for statsstøtte i form af regionalt differentierede socialsikringsbidrag og direkte transportstøtte (i det følgende »beslutningen om at indlede en undersøgelse«).

Beslutningen om at indlede en undersøgelse blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ⁽⁶⁾. Tilsynsmyndigheden opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til de pågældende støtteordninger.

Det officielle svar fra de norske myndigheder på beslutningen om at indlede en undersøgelse blev modtaget pr. fax fra Nærings- og handelsdepartementet, som er dateret 17. september 2003, og som indeholdt et brev af 17. september 2003 fra Finansdepartementet (dok. nr.: 03-6381 A) som bilag. Brevet fra Finansdepartementet af 17. september 2003 blev også fremsendt som bilag til brev af 18. september 2003 fra Norges mission, som blev modtaget og registreret af Tilsynsmyndigheden den 19. september 2003 (dok. nr.: 03-6451 A). Brevet fra Finansdepartementet indeholdt bl.a. en udvidet version af undersøgelsen af de ekstra transportomkostninger, der blev fremsendt til Tilsynsmyndigheden ved brev af 19. juni 2003.

Tilsynsmyndigheden modtog bemærkninger fra ti interesserede parter til beslutningen om at indlede en undersøgelse.

Ved brev af henholdsvis 16. oktober 2003 (dok. nr.: 03-7071 D) og 17. oktober 2003 (dok. nr.: 03-7135) fremsendte Tilsynsmyndigheden bemærkningerne fra tredjeparterne til de norske myndigheder.

Ved fax af 21. oktober 2003 fremsendte Nærings- og handelsdepartementet et svar af 21. oktober 2003 fra Finansdepartementet (dok. nr.: 03-7243 A) på bemærkningerne fra tredjeparterne. Ved brev af 23. oktober 2003 fra Norges mission, som blev modtaget og registreret af Tilsynsmyndigheden den 24. oktober 2003 (dok. nr.: 03-7360 A), blev Finansdepartementets brev også fremsendt til Tilsynsmyndigheden.

Ved brev af 22. oktober 2003 fra Norges mission ved Den Europæiske Union, der som bilag indeholdt et brev af 20. oktober 2003 fra Kommunal- og regionaldepartementet, som begge blev modtaget og registreret af Tilsynsmyndigheden den 24. oktober 2003 (dok. nr.: 03-7362 A) anmeldte de norske myndigheder en udvidelse af det geografiske område, der kan omfattes af den direkte transportstøtte, der blev anmeldt den 25. marts 2003.

Ved brev af 19. december 2003 (dok. nr.: 03-8952 D) anmodede Tilsynsmyndigheden om yderligere oplysninger og en tydeliggørelse, især med hensyn til de kumuleringsregler, der indgik i den anmeldte ordning.

Ved fax af 21. januar 2004 fremsendte Nærings- og handelsdepartementet et brev af samme dato fra Kommunal- og regionaldepartementet (aktionsnr.: 187224), der indeholdt yderligere oplysninger. Ved brev af 23. januar 2004 fra Norges mission ved Den Europæiske Union, som blev modtaget og registreret den 26. januar 2004 (aktionsnr.: 188041) blev samme brev fremsendt til Tilsynsmyndigheden.

Ved fax af 9. februar 2004 fremsendte Nærings- og handelsdepartementet et brev af samme dato fra Kommunal- og regionaldepartementet (aktionsnr.: 189794). Ved brev af 11. februar 2004 fra Norges mission ved Den Europæiske Union, som blev modtaget og registreret den 12. februar 2004 (aktionsnr.: 191138) blev samme brev fremsendt til Tilsynsmyndigheden. Brevet af 9. februar fra Kommunal- og regionaldepartementet indeholdt en mindre ændring vedrørende administrationen af ordningen.

⁽⁵⁾ Transportøkonomisk institutt (TØI). Arbejdsdokument av 04.06.2003. U-2899. TR1180/2003.

⁽⁶⁾ Se fodnote 4.

Anmeldelsen af 25. marts 2003 og beslutningen om at indlede en undersøgelse (jf. ovenfor) vedrørte en treårig overgangsperiode, fra 2004 til 2007, for de regionalt differentierede socialsikringsbidrag samt indførelse af en ny ordning for direkte transportstøtte. Tilsynsmyndigheden besluttede den 12. november 2003 ved en positiv beslutning at afslutte undersøgelsen af den treårige overgangsperiode for de regionalt differentierede socialsikringsbidrag (beslutning nr. 218/03/KOL) (7).

Følgelig behandler denne beslutning de to aspekter vedrørende ordningen for direkte transportstøtte. For det første anmeldelsen af 25. marts 2003 og den efterfølgende beslutning om at indlede en undersøgelse. For det andet den supplerende anmeldelse af 22. oktober 2003 vedrørende en geografisk udvidelse af ordningen.

2. Beskrivelse af den støtteordning, der blev anmeldt den 25. marts 2003

2.1. Formålet med ordningen

De norske myndigheder påpeger, at de ekstra transportomkostninger er en af de permanente ulemper eller omkostninger ved afstandsrelaterede handicap for virksomheder, der er beliggende i yderkantsområder og i tyndt befolkede områder sammenlignet med virksomheder, der er beliggende i centralt beliggende områder. Ifølge de norske myndigheder er formålet med den nye ordning således delvis at råde bod på de konkurrencemæssige ulemper, som ekstra transportomkostninger udgør for virksomheder, der ligger langt fra deres markeder.

2.2. Foreslået støtteberettiget geografisk område

Følgende amter/kommuner blev foreslået som støtteberettigede i forbindelse med den norske ordning for direkte transportstøtte:

- Troms: Harstad, Tromsø, Kvæfjord, Skånland, Bjarkøy, Ibestad, Gratangen, Lavangen, Bardu, Salangen, Målselv, Sørreisa, Dyrøy, Tranøy, Torsken, Berg, Lenvik og Balsfjord
- Nordland: alle kommuner
- Nord-Trøndelag: Leka, Nærøy, Vikna, Flatanger, Fosnes, Overhalla, Høylandet, Grong, Namsos, Namskogan, Røyrvik, Lierne, Snåsa, Inderøy, Namdalseid, Verran, Mosvik, Verdal, Leksvik, Meråker og Steinkjer
- Sør-Trøndelag: Hemne, Snillfjord, Hitra, Frøya, Ørland, Agdenes, Rissa, Bjugn, Åfjord, Roan, Osen, Oppdal, Rennebu, Meldal, Røros, Holtålen, Midtre Gauldal, Selbu og Tydal
- Møre og Romsdal: Kristiansund, Vanylven, Sande, Herøy, Ulstein, Hareid, Norddal, Stranda, Stordal, Rauma, Nasset, Midsund, Sandøy, Aukra, Eide, Averøy, Frei, Gjemnes, Tingvoll, Sunndal, Surnadal, Rindal, Aure, Halså, Tustna og Smøla
- Sogn og Fjordane: Gulen, Solund, Hyllestad, Høyanger, Vik, Balestrand, Leikanger, Sogndal, Aurland, Lærdal, Årdal, Luster, Askvoll, Fjaler, Gaular, Jølster, Bremanger, Vågsøy, Selje, Eid, Hornindal, Gloppen og Stryn.

De områder, der foreslås støtteberettigede i forbindelse med den direkte transportstøtte, ligger inden for regionalstøtteområdet, som blev godkendt af Tilsynsmyndigheden den 17. december 1999 (327/99/KOL), undtagen kommunerne Herøy (8 374 indbyggere), Ulstein (6 664 indbyggere), Hareid (4 780 indbyggere) og Aukra (3 026 indbyggere) i Møre og Romsdal amt. Regionalstøtteområdet i Norge dækker 25,2 % af den samlede befolkning (8), mens det foreslåede område for den nye ordning for direkte transportstøtte, som den blev anmeldt den 25. oktober 2003, dækker 16 % af den samlede befolkning (721 079 indbyggere).

De norske myndigheder forklarer, at udpegelsen af det område, der kan omfattes af den regionale transportstøtte, er baseret på bilag XI i statsstøtteretningslinjerne, som opstiller kriterier for at yde støtte til at udligne ekstra transportomkostninger i tyndtbefolkede områder, dvs. regioner med mindre en 12,5 indbyggere pr. km².

(7) EUT L 145 af 9.6.2005, s. 25.

(8) Alle befolkningstal i denne beslutning gælder pr. 1. januar 2002. Norges samlede befolkning pr. 1. januar 2002 var 4 503 436 indbyggere.

Amterne Troms, Nordland, Nord-Trøndelag og Sogn og Fjordane har en befolkningstæthed på mindre end 12,5 indbyggere pr. km².

Amterne Sør-Trøndelag samt Møre og Romsdal har ikke en lav befolkningstæthed, men de dele af disse amter, der foreslås støtteberettigede i forbindelse med den direkte transportstøtte, har en lav befolkningstæthed (hhv. 4,1 og 9,6 indbyggere pr. km²). Den samlede befolkning i kommunerne i de to amter, der er taget med i de foreslåede områder, er 179 792.

De norske myndigheder erklærer i anmeldelsen, at den befolkning, der er omfattet af den eksisterende ordning for indirekte transportstøtte (ordningen for geografisk differentierede socialsikringsbidrag) er 23,55 % sammenlignet med en befolkningsdækning på 16,01 % i det nye foreslåede område, og at dette er i overensstemmelse med den første betingelse i femte led i bilag XI (se afsnit II.3 nedenfor) i statsstøttereferenslinjerne for national regionalstøtte.

2.3. Beregning af den regionale direkte transportstøtte

Ifølge anmeldelsen må der kun ydes støtte til ekstraomkostningerne ved at transportere varerne inden for det nationale område, og beregningen foretages på grundlag af den mest direkte og økonomiske transportform mellem produktions- og forarbejdningsstedet og det nærmeste salgssted. Ved transport af varer til bestemmelsessteder i Sverige og Finland omfatter beregningen af den samlede transportafstand også strækninger i Sverige og Finland. Støtten ydes imidlertid kun til transportomkostninger, der opstår inden for de nationale grænser.

Kun dokumenterede transportomkostninger kan udgøre grundlaget for beregning af støtten. Transportstøtten beregnes som en procentdel af de samlede transportomkostninger. Transportomkostningerne skal specificeres i fragtbrevet eller et tilsvarende dokument, og der tages hensyn til transportafstanden inden for de nationale grænser, varernes vægt og varetype samt fragtomkostninger og andre omkostninger, der kan tilskrives den faktiske transport. Der gives kompensation på grundlag af ansøgninger fra virksomhederne, året efter at transportomkostningerne er blevet afholdt.

Støtteintensiteten vil blive differentieret efter to geografiske transportzoner og i overensstemmelse med transportafstanden (mindst 350 km). Den højeste støtteintensitet gives til Troms, Nordland og Nord-Trøndelag (zone 1), mens støtteintensiteten er lavere i Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal samt Sogn og Fjordane (zone 2). Tabel 1 nedenfor viser differentieringen i støtteintensiteterne.

Tabel 1
Støtteintensitet

Transportafstande i km	Støtteintensitet (%)	
	Zone 1	Zone 2
350 – 700	30	20
701–	40	30

2.4. Dokumentation for ekstra transportomkostninger

Ved brev af 10. juni 2003 fremsendte Nærings- og handelsdepartementet en undersøgelse fra Transportøkonomisk institutt (TØI) ⁽⁹⁾ om de ekstra transportomkostninger i de foreslåede støtteberettigede områder. Undersøgelsen er baseret på interviews med 33 virksomheder inddelt i 6 stikprøver (geografiske områder). De 33 virksomheder er udvalgt fra Norges Statistiks erhvervsregister ⁽¹⁰⁾ ved anvendelse af en stikprøvemethode. TØI's konklusion er, at stikprøve 1 (de nordligste amter (Troms, Nordland og Nord-Trøndelag)) og stikprøve 2 (amter i Vestnorge (Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal samt Sogn og Fjordane)) har gennemsnitstransportomkostninger pr. mand/år — i alt og for transportafstande over 350 km — der ligger betydeligt over det sammenlignelige omkostningstal for referenceområdet. Referenceområdet er zone 1 i ordningen for geografisk differentierede socialsikringsbidrag (i overvejende grad Oslo og omegn).

⁽⁹⁾ Interju av industribedrifter i aktuelle transportstøttesoner og i referansesoner. Arbeidsdokument av 4.6.2003.

⁽¹⁰⁾ »Statistisk sentralbyrås bedrifts- og foretaksregister«.

2.5. Ordningens varighed

1. januar 2004-31. december 2006.

2.6. Budget

Budgettet skønnes at ligge på omkring 200 mio. NOK (omkring 24,5 mio. EUR) pr. år.

2.7. Kumulering

Med fastsættelsen af maksimale støtteintensiteter som procentdele af de samlede transportomkostninger (se tabel 1 ovenfor) erklærer de norske myndigheder, at de vil sikre, at virksomheder ikke overkompenseres. Hvis virksomheder drager fordel af et nedsat socialsikringsbidrag i samme periode, vil fordelene ved denne nedsættelse blive fratrukket transportstøtten beregnet i overensstemmelse med tabel 1. Desuden vil virksomhederne ikke samlet modtage mere i transportstøtte fra den nye transportstøtteordning og nedsatte socialsikringsbidrag end det beløb, der svarer til, hvad de ville have modtaget gennem den eksisterende differentiering af socialsikringsbidragene.

2.8. Sektorer, der er undtaget fra ordningen, og følsomme sektorer, for hvilke der gælder specifikke anmeldelseskra

Følgende økonomiske aktiviteter kan ikke ifølge anmeldelsen modtage direkte transportstøtte:

a) Ordningen gælder ikke for transport eller transmission af produkter inden for følgende sektorer og/eller produkter fra virksomheder uden en alternativ beliggenhed:

- produktion og distribution af elektricitet
- udvinding af råolie og naturgas
- serviceaktiviteter i forbindelse med olie- og gasudvinding, dog undtagen kortlægning/opmåling
- brydning af metalholdige malme
- udvinding af industrielle mineraler nephelinsyenit og olivin

b) Industrier, der er omfattet af specifikke sektorregler.

Følgende sektorer kan ikke modtage regional transportstøtte på grund af specifikke sektorregler:

- virksomheder omfattet af den lov, der er omtalt i punkt 1 a) og b) i bilag XV til EØS aftalen (om støtte til stålindustrien og støtte til værftsindustrien).

c) Økonomiske aktiviteter inden for landbrug/skovbrug og fiskerisektoren, som stadig vil være omfattet af det eksisterende system med differentierede satser for socialsikringsbidrag.

Direkte transportstøtte til bilindustrien eller industriproduktion af syntetiske fibre vil ifølge anmeldelsen kræve forhåndsansøgning og godkendelse fra Tilsynsmyndighedens side i overensstemmelse med statsstøttereigningslinjerne.

2.9. Beslutningen om at indlede en undersøgelse

I sin beslutning af 16. juli 2003 om at indlede en undersøgelse udtrykte Tilsynsmyndigheden i to tilfælde tvivl med hensyn til den direkte støtteordning.

For første bemærkede Tilsynsmyndigheden, at fire af kommunerne i anmeldelsen, der var foreslået som støtteberettigede til den direkte transportstøtte, ligger uden for det godkendte regionalstøttekort (Herøy, Ulstein, Hareid og Aukra). Da de norske myndigheder ikke har anmeldt en tilpasning af kortet over støtteområder, fandt Tilsynsmyndigheden, at direkte transportstøtte til disse to områder ville være uforenelig med statsstøttebestemmelserne i EØS-aftalen.

For det andet fandt Tilsynsmyndigheden, at den af de norske myndigheder forelagte dokumentation ikke i tilstrækkelig grad kunne bevise, at der er ekstra transportomkostninger i det sydlige Norge, der er foreslået som støtteberettiget til den direkte transportstøtte (Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag).

2.10. Norges bemærkninger til beslutningen om at indlede en undersøgelse

Ved brev af 17. september 2003 fra Finansdepartementet fremsendte de norske myndigheder deres bemærkninger til Tilsynsmyndighedens beslutning om at indlede en undersøgelse. De norske myndigheder erklærer, at de for at sikre gyldigheden af den tidligere forelagte dokumentation for ekstra transportomkostninger i det for transportstøtte anmeldte område havde gennemført en mere omfattende undersøgelse sammenlignet med den, der blev forelagt ved brev af 19. juni 2003 (vedlagt bemærkningerne). Denne undersøgelse bekræftede ifølge de norske myndigheder resultaterne af den tidligere undersøgelse.

Den udvidede undersøgelse ⁽¹⁾ dækker 39 virksomheder, herunder virksomheder i det område, der ikke er foreslået som støtteberettiget til den nationale transportstøtte. Transportomkostningerne i zone 1 for ordningen for de geografisk differentierede socialsikringsbidrag er fastlagt som referencetransportomkostninger sammenlignet med de ekstra transportomkostninger i de områder, der er foreslået som støtteberettigede til direkte transportstøtte. Konklusionerne i undersøgelsen bekræfter ifølge de norske myndigheder, at virksomhederne i amterne Troms, Nordland, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal samt Sogn og Fjordane har gennemsnitlige transportomkostninger — både samlet og for afstande over 350 km — som er betydeligt højere end for virksomheder i referenceområdet. Transportomkostningerne i amterne Troms, Nordland og Nord-Trøndelag er 220 % højere end referenceområdet for transportafstande over 350 km. Transportomkostningerne i amterne Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal samt Sogn og Fjordane er 143 % højere end for referenceområdet for transportafstande over 350 km.

2.11. Bemærkninger fra interesserede parter til beslutningen om at indlede en undersøgelse

Ti organisationer og virksomheder i Norge fremsendte bemærkninger til beslutningen om at indlede en undersøgelse. De fleste bemærkninger vedrørte ordningen for geografisk differentierede socialsikringsbidrag (overgangsperioden). De interesserede parter, der havde bemærkninger til transportstøtteordningen erklærede bl.a., at de ikke ved, hvordan den direkte transportstøtteordning vil fungere, eller hvad virkningerne af ordningen vil være. I nogle bemærkninger hævdes det også, at den nye ordning for direkte transportstøtte kun i begrænset omfang mindsker de ekstra transportomkostninger for virksomheder, der er beliggende i randområderne i Norge.

Ved brev af 23. oktober 2003 fra Norges mission ved Den Europæiske Union, der som bilag indeholdt et brev af 21. oktober 2003 fra Nærings- og handelsdepartementet, og et brev af 21. oktober 2003 fra Finansdepartementet, som alle blev modtaget og registreret af Tilsynsmyndigheden den 24. oktober (dok. nr.: 03-7360 A) kommenterede de norske myndigheder kort bemærkningerne fra tredjeparterne. De norske myndigheder bemærker, at de overvejelser og tal, som indgår i bemærkningerne fra tredjeparterne, underbygger de argumenter, der tidligere er gjort gældende over for Tilsynsmyndigheden. De norske myndigheder bemærker også, at ingen tredjeparter har rejst nogen indvendinger mod den anmeldte ordning for direkte transportstøtte.

3. Beskrivelse af anmeldelsen af 22. oktober 2003

3.1. Udvidelse af den geografiske dækning

Den 22. oktober 2003 anmeldte de norske myndigheder en udvidelse af den geografiske dækning for den ordning, der blev anmeldt den 25. marts 2003. Følgende 13 kommuner blev også foreslået som støtteberettigede til national direkte transportstøtte:

I Hedmark amt: Rendalen, Engerdal, Tolga, Tynset, Alvdal, Folldal og Os.

I Oppland amt: Dovre, Lesja, Lom, Skjåk, Vågå og Sel.

Den samlede befolkning i disse 13 kommuner er 37 271 personer. Både Hedmark og Oppland har en befolkningstæthed på mindre end 12,5 indbyggere pr. km². Befolkningstætheden for det område i Hedmark, der foreslås som støtteberettiget til direkte transportstøtte er 1,5 indbyggere pr. km², mens den er 2,0 indbyggere pr. km² for det område i Oppland amt, der foreslås som støtteberettiget.

⁽¹⁾ »Arbejdsdokument av 04.06.2003 (rev.01.09.2003-U-2899-TR1180/2003)«.

3.2. Ændret begrundelse for at inkludere kommuner fra amter med højere befolkningstæthed (Møre og Romsdal samt Sør-Trøndelag)

I anmeldelsen af 22. oktober 2003 ændrede de norske myndigheder deres begrundelse for at inkludere kommuner fra amter, der ikke har en lav befolkningstæthed i det område, der er foreslået som støtteberettiget til direkte transportstøtte (se sidste afsnit under punkt I.2.2 ovenfor).

De norske myndigheder anfører nu, at det er rimeligt at inkludere kommunerne i Sør-Trøndelag samt Møre og Romsdal ifølge bilag XI i statsstøtteretningslinjerne, fordi befolkningen i Sør-Trøndelag samt Møre og Romsdal inden for det støtteberettigede område er 179 792 indbyggere, mens befolkningen i andre amter med lav befolkningstæthed⁽¹²⁾ inden for regionalstøttekortet, men uden for det foreslåede direkte transportstøtteområde, er 172 322 indbyggere. Befolkningen inden for det foreslåede støtteberettigede område i Sør-Trøndelag samt Møre og Romsdal (amter med en befolkningstæthed, der er højere end 12,5 indbyggere pr. km²) er således en smule højere (7 470 indbyggere) end befolkningen inden for regionalstøttekortet, men uden for det foreslåede transportstøttekort i amter med en lav befolkningstæthed. De norske myndigheder finder, at det ligger inden for Tilsynsmyndighedens skønsmålinger at godkende denne begrænsede stigning i den af ordningen omfattede befolkning.

3.3. Yderligere dokumentation for transportomkostninger

Som led i den ændrede anmeldelse af 22. oktober 2003 forelagde de norske myndigheder en ny undersøgelse, der dækker virksomheder i anmeldte kommuner i Hedmark og Oppland. Den anvendte metode er den samme som i den første undersøgelse (se punkt 2.4 ovenfor).

Undersøgelsen⁽¹³⁾ — som også er udført af TØI — dækker 13 virksomheder i de nordlige dele af amterne Hedmark og Oppland. Engerdal kommune var ikke omfattet af undersøgelsen, men er inkluderet i den ændrede anmeldelse. Undersøgelsen bekræfter ifølge de norske myndigheder, at virksomhederne i disse 12 kommuner har transportomkostninger — både i alt og for afstande over 350 km — som i gennemsnit er betydeligt højere end referenceområdets virksomheders omkostninger. Referenceområdet er det samme som for den første undersøgelse. Undersøgelsen konkluderer, at transportomkostningerne i de 12 kommuner er 120 % højere end i referenceområdet for transportafstande over 350 km.

II. VURDERING

1. Eksistensen af støtte

Det siges i artikel 61, stk. 1, i EØS-aftalen, at:

»Bortset fra de i denne aftale hjemlede undtagelser er støtte, som ydes af EF-medlemsstater, EFTA-stater eller ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med aftalen i det omfang, den påvirker samhandelen mellem de kontraherende parter«.

Den anmeldte støtte finansieres ved hjælp af statslige midler og vil begunstige visse virksomheder i den i EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, anvendte betydning. De begunstigede virksomheder er reelt eller potentielt i konkurrence med lignende virksomheder i Norge og andre EØS-stater. Da den foreslåede støtte fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen og påvirker handelen inden for EØS, udgør ordningen derfor statsstøtte i den i EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, anvendte betydning.

2. Anmeldelseskrav

I artikel 1, stk. 3, i del I i protokol 3 til aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen hedder det, at »EFTA-Tilsynsmyndigheden skal underrettes så betids om hver påtænkt indførelse eller ændring af støtteforanstaltninger, at den kan fremsætte sine bemærkninger hertil«. Støtte, der ydes uden anmeldelse eller støtte, der anmeldes sent, dvs. anmeldes efter at være »gennemført« betragtes som ulovlig støtte.

⁽¹²⁾ Befolkningen i amterne Aust-Agder, Telemark, Hedmark og Oppland med lav befolkningstæthed.

⁽¹³⁾ »Arbejdsdokument av 22.09.2003-U-2929-TR1194/2003«.

Ved brev fra Norges mission ved Den Europæiske Union af hhv. 26. marts 2003 (dok. nr. 03-1846 A), 10. juni 2003 (dok. nr.: 03-3707 A), 22. oktober 2003 (dok. nr.: 03-7362 A), 23. januar 2004 (ref. nr.: 188041) og 11. februar 2004 (ref. nr.: 191138) opfyldte de norske myndigheder deres forpligtelser i henhold til artikel 1, stk. 3, i del I i protokol 3 til aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen ved at anmelde støtteforanstaltningen, før den blev gennemført.

3. Relevant retsgrundlag

I deres anmeldelser betegnede de norske myndigheder den støtte, der ydes i forbindelse med den foreslåede ordning som transportstøtte.

I kapitel 25.4, stk. 27, i Tilsynsmyndighedens statsstøtteretningslinjer hedder der, at: »I regioner med svag befolkningstæthed, der enten falder ind under artikel 61, stk. 3, litra a), eller — på basis af det under punkt 25.3, stk. 17, nævnte befolkningstæthedskriterium — omfattes af undtagelsen i litra c), kan det accepteres, at der ydes støtte til kompensation for en del af meromkostningerne til transport ⁽¹⁴⁾, dog kun på særlige betingelser. Det er op til EFTA-staten at påvise disse ulemper og deres omfang.«

Kapitel 25.3, stk. 17, i statsstøtteretningslinjerne definerer lav befolkningstæthed som under 12,5 indbyggere pr. km².

Med hensyn til de særlige betingelser for regioner, der kan få undtagelse i henhold til artikel 61, stk. 3, litra c), på grundlag af befolkningstæthedskriteriet, henviser kapitel 25.4., stk. 27, i statsstøtteretningslinjerne til bilag XI, der fastsætter betingelserne for, at der kan indrømmes undtagelse til en støtteforanstaltning, dvs.:

- »— Støtten må kun ydes for at kompensere for ekstra transportomkostninger. Den pågældende EFTA-stat skal bevise, at en sådan kompensation kan begrundes objektivt. Der må aldrig være tale om overkompensation. Der skal tages højde for andre transportstøtteordninger.
- Der må kun ydes støtte til ekstra transportomkostninger af varer inden for det pågældende lands nationale grænser. Der kan ikke ydes eksportstøtte.
- Der skal på forhånd kunne sættes beløb på støtten med udgangspunkt i et støtte-pr.-kilometer-forhold eller en kombination af et støtte-pr.-kilometer- og et støtte-pr.-vægtenhed-forhold, og der skal udarbejdes en årsrapport, af hvilken det bl.a. fremgår, hvilken udregningsmetode der er valgt.
- Vurderingen af ekstraomkostningerne skal baseres på den mest økonomiske transportform og den korteste vej mellem produktions- eller forarbejdningsstedet og afsætningsstedet.
- Støtten kan kun ydes til virksomheder i områder, der er berettiget til statsstøtte med regionalt sigte på grundlag af kriteriet vedrørende ringe befolkningstæthed. Disse områder består fundamentalt af geografiske regioner på NUTS III-niveau, der har en befolkningstæthed på under 12,5 indbyggere pr. km². Disse områder kan imidlertid udvælges med en vis fleksibilitet inden for følgende rammer:
 - fleksibiliteten i valget af områder må ikke medføre en forøgelse af den befolkning, der dækkes af transportstøtte
 - de dele af NUTS III, der får fordel af fleksibiliteten, skal have en befolkningstæthed på under 12,5 indbyggere pr. km²
 - de skal grænse op til NUTS III-regioner, der opfylder kriteriet om en ringe befolkningstæthed
 - deres befolkning skal være ringe i forhold til transportstøtteforanstaltningernes samlede dækning.

⁽¹⁴⁾ Meromkostninger til transport betyder de ekstraomkostninger, der opstår i forbindelse med transport af varer inden for det pågældende lands grænser. Under ingen omstændigheder må en sådan støtte udgøre eksportstøtte, ligesom den ikke må bestå af foranstaltninger med tilsvarende virkning som kvantitative importrestriktioner, jf. EØS-aftalens artikel 11.

- Der må ikke ydes støtte til transport eller fremsendelse af en virksomheds produkter uden en alternativ beliggenhed (produkter fra udvindingsindustrien, vandkraftværker osv.).
- Transportstøtte til virksomheder inden for industrier, som EFTA-Tilsynsmyndigheden anser for at være følsomme (motorkøretøjer, tekstiler, syntetiske fibre, EKSF-produkter og ikke-EKSF-stål), er underkastet de gældende bestemmelser for sektorstøtte for den pågældende industri.«

I kapitel 25.5, stk. 5, i statsstøtteretningslinjerne siges i relation til EFTA-statens regionalstøttekort, at: »Under kortenes gyldighedsperiode kan EFTA-staterne anmode om tilpasning i dem i tilfælde af væsentlige ændringer i den socioøkonomiske situation. Der kan være tale om ændring af støtteintensiteten og de støtteberettigede områder, forudsat at udpegelsen af nye områder opvejes af bortfald af områder med samme indbyggertal. Det tilpassede regionalstøttekort udløber på det tidspunkt, der var fastsat for det oprindelige«.

Tilsynsmyndigheden har undersøgt de to anmeldelser af henholdsvis 25. marts 2003 og 22. oktober 2003 på baggrund af EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra c), og de relevante dele af statsstøtteretningslinjerne om national regionalstøtte som nævnt ovenfor.

4. Anmeldelsen af 25. marts 2003

Vurderingen af anmeldelsen af 25. marts 2003, som var genstand for åbningsbeslutningen af 16. juli 2003, har givet anledning til følgende bemærkninger:

- a) *Støtten er begrænset til regioner med lav befolkningstæthed, der er berettiget til status i henhold til artikel 61, stk. 3, litra c), med undtagelse af fire kommuner (kapitel 25.4, stk. 27, og 25.5, stk. 5, og femte led i bilag XI til statsstøtteretningslinjerne)*

De norske myndigheder har anmeldt fire kommuner uden for det aktuelle regionalstøttekort (Herøy, Ulstein, Hareid og Aukra).

Tilsynsmyndighedens godkendelse af kortet over støtteområder i Norge i 1999 (327/99/KOL) betød indirekte en godkendelse af ydelse af støtte til virksomheder i områder, der er dækket af regionalstøttekortet, i henhold til godkendte regionalstøtteordninger. Det følger heraf, at regionalstøtte (f.eks. direkte transportstøtte) ikke kan ydes uden for det godkendte kort over støtteområder.

Kapitel 25.5, stk. 5, i statsstøtteretningslinjerne forpligter medlemsstaterne til at fjerne eksisterende regioner fra det godkendte regionalstøttekort for at medtage nye regioner. Da de norske myndigheder ikke har anmeldt en tilpasning af kortet over støtteområder i overensstemmelse med kapitel 25.5, stk. 5, i statsstøtteretningslinjerne, er regionalstøtte (direkte transportstøtte) til de fire kommuner uden for regionalstøttekortet (Herøy, Ulstein, Hareid og Aukra, som alle ligger i Møre og Romsdal amt) uforenelig med EØS-aftalens statsstøttebestemmelser. Følgelig kan de norske myndigheder ikke gennemføre den anmeldte støtteordning for disse fire kommuner.

Den samlede befolkningsdækning i anmeldelsen af 25. marts 2003 var 721 079 indbyggere, eller 16,0 % af den samlede befolkning i Norge. Den samlede befolkning i Herøy, Ulstein, Hareid og Aukra er 22 844 indbyggere. Befolkningsdækningen uden disse fire kommuner bliver derfor 698 235 indbyggere, eller 15,5 % af den samlede befolkning.

Befolkningsdækningen i Sør-Trøndelag samt Møre og Romsdal (de amter, der ikke har en lav befolkningstæthed) var 179 792 indbyggere i anmeldelsen af 25. marts 2003. Uden de fire kommuner Herøy, Ulstein, Hareid og Aukra bliver befolkningsdækningen for disse to amter 156 948 ⁽¹⁵⁾ indbyggere, hvilket er lavere end befolkningen inden for regionalstøttekortet i amter med en lav befolkningstæthed, der ikke er foreslået som støtteberettiget til direkte transportstøtte (Hedmark, Oppland, Telemark og Aust-Agder). Den samlede befolkning inden for regionalstøttekortet i disse fire amter er 209 593 indbyggere.

⁽¹⁵⁾ 179 792 – 22 844 = 156 948.

Områderne i Sør-Trøndelag samt Møre og Romsdal, der foreslås som støtteberettigede til direkte transportstøtte, har en befolkningstæthed, der er lavere end 12,5 indbyggere pr. km². De støder op til de amter, der opfylder betingelserne med hensyn til lav befolkningstæthed (Nord-Trøndelag og videre mod nord). Befolkningsdækningen i Sør-Trøndelag samt Møre og Romsdal (156 948 indbyggere) når op på 22,5 % af den samlede befolkningsdækning i den foreslåede ordning (698 235 indbyggere).

Med hensyn til resten af de anmeldte områder drejer det sig om områder omfattet af EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra c), med en lav befolkningstæthed. Betingelserne i kapitel 25.4, stk. 27, og femte led, i bilag XI er opfyldt.

b) *De norske myndigheder har bevist, at der eksisterer ekstra transportomkostninger og har fastlagt beløbet (kapitel 25.4, stk. 27, i statsstøtteretningslinjerne)*

Til dokumentation for de ekstra transportomkostninger har de norske myndigheder forelagt to undersøgelser. Den første ved brev af 19. juni 2003 fra Norges mission ved Den Europæiske Union, den anden, som ligger i forlængelse af den første, ved brev af 18. september 2003 fra Norges mission ved Den Europæiske Union. Begge undersøgelser er stikprøveundersøgelser, hvor et antal virksomheder er blevet udvalgt i overensstemmelse med veletablerede statistiske metoder. For de udvalgte virksomheder er der blevet indsamlet data om transportomkostningerne.

I åbningsbeslutningen (dateret den 16. juli 2003) udtrykte Tilsynsmyndigheden tvivl om den dokumentation, som de norske myndigheder havde forelagt (den første undersøgelse). Tilsynsmyndigheden var af den opfattelse, at undersøgelsen ikke i tilstrækkelig grad beviser, at der eksisterer ekstra transportomkostninger i de geografiske områder i det sydlige Norge, der er foreslået som støtteberettigede til direkte transportstøtte (Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal samt Sør-Trøndelag).

I den anden undersøgelse blev antallet af virksomheder øget. Undersøgelsen bekræfter nu, at virksomheder i det foreslåede støtteberettigede område har ekstra transportomkostninger. Virksomheder i amterne Troms, Nordland, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal samt Sogn og Fjordane har gennemsnitlige transportomkostninger, både i alt og for afstande over 350 km, som er betydeligt højere end for virksomheder i referenceområdet. Virksomheder i Troms, Nordland og Nord-Trøndelag har transportomkostninger, der er 220 % højere end virksomheder i referenceområdet for transportafstande over 350 km. Virksomheder i Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal samt Sogn og Fjordane har transportomkostninger, der er 143 % over referenceområdet for transportafstande over 350 km.

Tilsynsmyndigheden finder, at de norske myndigheder har bevist, at der eksisterer ekstra transportomkostninger, og at betingelserne i kapitel 25.4, stk. 27, i statsstøtteretningslinjerne er opfyldt.

c) *Støtten tjener udelukkende til at kompensere for de ekstra transportomkostninger (første led i bilag XI i statsstøtteretningslinjerne)*

De støtteintensiteter, der fremlægges i tabel 1 under punkt I.2.3 ovenfor sikrer, at virksomhederne kan modtage støtte op til et maksimum af 40 % af deres transportomkostninger (for transportafstande over 701 km). Kun transport på afstande over 350 km vil være transportstøtteberettiget. Tilsynsmyndigheden er af den opfattelse, at dette er i overensstemmelse med resultaterne i de undersøgelser, der er forelagt af de norske myndigheder (se punkt 3.3 ovenfor) og finder, at ordningen ikke yder støtte ud over, hvad der er nødvendigt for at kompensere for disse ekstraomkostninger.

For at sikre, at virksomhederne ikke får overkompensation, vil enhver fordel fra en nedsat socialsikringsbidragssats blive fratrukket transportstøtten som beregnet i overensstemmelse med tabel 1 i punkt I.2.3 ovenfor.

Betingelserne i første led i bilag XI i statsstøtteretningslinjerne er således opfyldt.

d) *Der gives kun støtte til transport af varer inden for de nationale grænser i det pågældende land (andet led i bilag XI i statsstøtteretningslinjerne)*

I henhold til ordningen må der kun gives støtte til de ekstra transportomkostninger inden for de nationale grænser, og de skal være beregnet på grundlag af den direkte og mest økonomiske transportmåde mellem produktions-/ forarbejdningsstedet og salgsstedet. Ved transport af varer til bestemmelsessteder i Finland og Sverige omfatter beregningen af den samlede transportafstand også strækninger i Sverige og Finland, men støtten gives kun til transportomkostningerne inden for de nationale grænser.

Betingelsen i andet led i bilag XI i statsstøttereigningslinjerne er derfor opfyldt.

e) *Støtten er objektivt kvantificerbar på forhånd på grundlag af støtte-pr.-kilometer-forholdet og støtte-pr.-vægtenhedsforholdet; skønnet over de ekstra omkostninger er baseret på den mest økonomiske transportform og den korteste afstand (tredje og fjerde led i bilag XI i statsstøttereigningslinjerne)*

Den foreslåede ordning opfylder disse krav på følgende måde:

- Støtten er beregnet som en procentdel af transportomkostningerne (se tabel 1 i punkt I.2.3 ovenfor).
- Transportomkostningerne forstås som rimelige omkostninger, der er specificeret i fragtbrevet eller tilsvarende dokument, og som er afhængig af transportafstanden inden for de nationale grænser, varernes vægt og varetype og fragtafgifter og andre afgifter, der kan tilskrives den faktiske transport.
- Transportomkostningerne skal beregnes på grundlag af den mest økonomiske transportmåde og den korteste afstand mellem produktionsstedet og bestemmelsesstedet.

Betingelserne i tredje og fjerde led i bilag XI i statsstøttereigningslinjerne er herved opfyldt.

f) *Reglerne om sektorspecifikke ordninger er overholdt (sjette og syvende led i statsstøttereigningslinjerne)*

- Ordningen gælder ikke for transport eller transmission af produkter fra virksomheder uden en alternativ placering: produktion og distribution af elektricitet, udvinding af råolie og naturgas, serviceaktiviteter i forbindelse med olie- og gasudvinding, med undtagelse af olie- og gasudvinding, dog undtagen kortlægning/opmåling, brydning af metalholdige malme, udvinding af de industrielle mineraler nephelinsyenit og olivin.
- Ordningen gælder ikke for virksomheder, der er omfattet af den lov, der er nævnt i punkt 1a) og b) i bilag XV til EØS-aftalen (om støtte til stålindustrien og værftsindustrien).
- Ordningen gælder ikke landbrug, skovbrug og fiskerisektoren, som fortsat vil være omfattet af det eksisterende system med geografiske differentierede socialsikringsbidrag.

Betingelserne i sjette og syvende led i bilag XI til statsstøttereigningslinjerne er således opfyldt.

5. Den ændrede anmeldelse af 22. oktober 2003

Ved brev af 22. oktober 2003 fra Norges mission ved Den Europæiske Union anmeldte de norske myndigheder en geografisk udvidelse af den ordning, der blev anmeldt den 25. marts 2003 (se punkt I.3.1 ovenfor).

For at dokumentere ekstraomkostningerne har de norske myndigheder forelagt en undersøgelse, der dokumenter ekstra transportomkostninger for de 13 foreslåede støtteberettigede kommuner i amterne Hedmark og Oppland. Undersøgelsens konklusion er, at virksomhederne i disse 13 kommuner har transportomkostninger — både i alt og for afstande over 350 km, der i gennemsnit er betydeligt højere end omkostningerne for virksomheder i referenceområdet (120 % for transportafstande over 350 km).

Tilsynsmyndigheden finder, at undersøgelsen beviser, at der eksisterer ekstra transportomkostninger for de anmeldte 13 kommuner.

Tilsynsmyndigheden bemærker, at udvidelsen af ordningens geografiske rækkevidde bringer den samlede befolkningsdækning for ordningen op på 735 506 indbyggere⁽¹⁶⁾, eller 16,3 % af den samlede befolkning (uden kommunerne Herøy, Ulstein, Hareid og Aukra).

Tilsynsmyndigheden bemærker også, at befolkningstætheden i de foreslåede områder fra Hedmark og Oppland er lavere end 12,5 indbyggere pr. km².

⁽¹⁶⁾ 698 235 + 37 271 = 735 506.

Desuden bliver befolkningstallet inden for regionalstøttekortet med en lav befolkningstæthed, der ikke foreslås som støtteberettiget til direkte transportstøtte, 172 322 indbyggere ⁽¹⁷⁾, hvilket er højere end befolkningen i områderne i Møre og Romsdal samt Sør-Trøndelag (de amter, der ikke har en lav befolkningstæthed), som foreslås som støtteberettigede til direkte transportstøtte (156 948 indbyggere).

Med hensyn til anmeldelsen af 22. oktober 2003 konkluderer Tilsynsmyndigheden, at befolkningstætheden i de 13 kommuner er lavere end 12,5 indbyggere pr. km², og at de befinder sig inden for det eksisterende regionalstøttekort. Inddragelse af disse 13 kommuner bringer ikke befolkningsdækningen i amterne Møre og Romsdal samt Sør-Trøndelag (156 948 indbyggere) med en højere befolkningstæthed op over befolkningsdækningen i amterne med lav befolkningstæthed, nemlig Hedmark, Oppland, Telemark og Aust-Agder, der ikke foreslås som støtteberettigede til direkte transportstøtte (172 322 indbyggere). De norske myndigheder har også bevist, at der eksisterer ekstra transportomkostninger for de 13 yderligere kommuner. Med hensyn til de resterende krav, der skal opfyldes, henviser Tilsynsmyndigheden til vurderingen i punkt 4 ovenfor, som har samme gyldighed, når de 13 kommuner inkluderes i ordningen.

6. Konklusion

Tilsynsmyndigheden konkluderer med henvisning til ovennævnte argumenter, at direkte transportstøtte til de fire kommuner Herøy, Ulstein, Hareid og Aukra er uforenelig med statsstøttebestemmelserne i EØS-aftalen, og støtten må ikke gennemføres for disse fire kommuner. Bortset herfra er den anmeldte direkte transportstøtteordning forenelig med EØS-aftalen.

De norske myndigheder mindes om, at de er forpligtede til at underrette Tilsynsmyndigheden om enhver plan om at ændre eller udvide ordningen. De norske myndigheder anmodes også om at forelægge en årlig beretning med detaljerede oplysninger om gennemførelsen af ordningen og især om støtte-pr.-kilometer-forholdet eller støtte-pr.-kilometer- og støtte-pr.-vægtenhed-forholdet —

TRUFFET FØLGENDE BESLUTNING:

1. Direkte transportstøtte til de fire kommuner Herøy, Ulstein, Hareid og Aukra er uforenelig med statsstøttebestemmelserne i EØS-aftalen. Støtten må ikke gennemføres for disse fire kommuner.
2. Ordningen for direkte transportstøtte som anmeldt af de norske myndigheder den 25. marts 2003 og den 22. oktober 2003, med undtagelse af den direkte transportstøtte til de fire kommuner nævnt i punkt 1 ovenfor, er forenelig med artikel 61, stk. 3, litra c), i EØS-aftalen.
3. Denne beslutning er rettet til Kongeriget Norge.
4. Den engelske udgave af beslutningen er autentisk.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. februar 2004.

På EFTA-Tilsynsmyndighedens vegne

Formand
Hannes HAFSTEIN

Medlem af kollegiet
Einar M. BULL

⁽¹⁷⁾ 209 593 – 37 271 = 172 322.