

IV

(Vor dem 1. Dezember 2009 in Anwendung des EGV, des EUV und des Euratom-Vertrags angenommene Rechtsakte)

BESCHLUSS DER EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE

Nr. 660/07/KOL

vom 12. Dezember 2007

über Entschädigungszahlungen an die „Hurtigruten-Unternehmen“ für höhere Sozialversicherungsbeiträge (Norwegen)

DIE EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE ⁽¹⁾ —

GESTÜTZT auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum ⁽²⁾, insbesondere auf die Artikel 59 Absatz 2, 61 bis 63 und Protokoll 26,

GESTÜTZT auf das Abkommen zwischen den EFTA-Staaten über die Errichtung einer Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofs ⁽³⁾, insbesondere auf Artikel 24,

GESTÜTZT auf Teil I Artikel 1 Absatz 2 und Teil II Artikel 14 des Protokolls 3 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen,

GESTÜTZT auf die Leitlinien der Überwachungsbehörde ⁽⁴⁾ für die Anwendung und Auslegung der Artikel 61 und 62 des EWR-Abkommens, insbesondere auf das Kapitel über „Staatliche Beihilfen für die Schifffahrt“,

GESTÜTZT auf den Beschluss der Überwachungsbehörde Nr. 417/01/KOL vom 19. Dezember 2001 über Ausgleichszahlungen für Seeverkehrsdienstleistungen im Rahmen des „Hurtigrutenabkommens“ ⁽⁵⁾,

GESTÜTZT auf den Beschluss der Überwachungsbehörde Nr. 172/02/KOL vom 25. September 2002, zweckdienliche Maßnahmen in Bezug auf die staatliche Beihilfe in Form regional differenzierter Sozialversicherungssteuern für Arbeitgeber vorzuschlagen,

GESTÜTZT auf den Beschluss der Überwachungsbehörde Nr. 218/03/KOL vom 12. November 2003 über eine dreijährige Übergangszeit in den Zonen 3 und 4 für die regional differenzierten Sozialversicherungsbeiträge,

GESTÜTZT auf den Beschluss des Ständigen Ausschusses der EFTA-Staaten Nr. 2/2003/SC vom 1. Juli 2003, wonach beschlossen wurde, dass die regional differenzierten Sozialversicherungsbeiträge in Zone 5 aufgrund der außergewöhnlichen Umstände in dieser Zone mit dem EWR-Abkommen vereinbar sind,

GESTÜTZT auf den Beschluss der Überwachungsbehörde Nr. 215/06/KOL vom 5. Juli 2006, das in Teil II Artikel 6 des Protokolls 3 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen vorgesehene förmliche Prüfverfahren einzuleiten,

NACH AUFFORDERUNG der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Bestimmungen ⁽⁶⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. SACHVERHALT

1. Verfahren

Am 2. August 2004 richtete die Überwachungsbehörde ein Auskunftersuchen an die norwegischen Behörden bezüglich einer Zahlung an die Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab ASA und die Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA ⁽⁷⁾ als Ausgleich für die Änderungen des norwegischen Systems differenzierter Sozialversicherungsbeiträge (Vorgang Nr. 289240).

⁽¹⁾ Nachstehend „die Überwachungsbehörde“.

⁽²⁾ Nachstehend als „EWR-Abkommen“ bezeichnet.

⁽³⁾ Nachstehend als „Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen“ bezeichnet.

⁽⁴⁾ Leitlinien für die Anwendung und Auslegung der Artikel 61 und 62 des EWR-Abkommens und des Artikels 1 des Protokolls 3 zum Abkommen zwischen den EFTA-Staaten zur Errichtung einer Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofs, angenommen und bekannt gegeben von der EFTA-Überwachungsbehörde am 19. Januar 1994, veröffentlicht im ABl. L 231 vom 3.9.1994, S. 1, und in der EWR-Beilage Nr. 32 vom 3.9.1994. Die Leitlinien wurden am 3. Mai 2007 zuletzt geändert. Nachstehend als „Leitlinien für staatliche Beihilfen“ bezeichnet.

⁽⁵⁾ Die Beschlüsse der Überwachungsbehörde können unter folgender Adresse eingesehen werden: <http://www.eftasurv.int>

⁽⁶⁾ ABl. C 314 vom 21.12.2006, S. 115, EWR-Beilage Nr. 63/2006, S. 33.

⁽⁷⁾ Nachstehend „die Hurtigruten-Unternehmen“.

Die norwegischen Behörden antworteten mit Schreiben des Handels- und Industrieministeriums vom 1. September 2004, mit dem ein Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Kommunikation gleichen Datums weitergeleitet wurde, und das von der Überwachungsbehörde am 1. September 2004 registriert wurde (Vorgang Nr. 291435).

Mit Schreiben vom 12. Oktober 2004 bat die Überwachungsbehörde um weitere Auskünfte (Vorgang Nr. 294990). In diesem Schreiben erklärt die Direktion Wettbewerb und staatliche Beihilfen der Überwachungsbehörde, dass die Zahlung, da die Maßnahme der Überwachungsbehörde nicht mitgeteilt, sondern offenbar bereits in Kraft gesetzt wurde, als rechtswidrige Beihilfe im Sinne von Teil II Artikel 1 Buchstabe f des Protokolls 3 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen angesehen werden muss.

Die norwegischen Behörden antworteten mit Schreiben der norwegischen Vertretung bei der EU vom 18. November 2004, die Schreiben des Ministeriums für Modernisierung vom 17. November 2004 und des Ministeriums für Verkehr und Kommunikation vom 16. November 2004 weiterleitete. Das Schreiben ist am 22. November 2004 bei der Überwachungsbehörde eingegangen und registriert worden (Vorgang Nr. 300326).

Mit Schreiben vom 26. Oktober 2005 teilte die Direktion Wettbewerb und staatliche Beihilfen der Überwachungsbehörde den norwegischen Behörden mit, dass sie Zweifel an der Vereinbarung der Zahlung an die Hurtigruten-Unternehmen mit dem reibungslosen Funktionieren des EWR-Abkommens hat (Vorgang Nr. 329347).

Die norwegischen Behörden antworteten mit Schreiben der norwegischen Vertretung bei der EU vom 22. Dezember 2005, die Schreiben des Ministeriums für Modernisierung und des Ministeriums für Verkehr und Kommunikation, beide vom 15. Dezember 2005, weiterleitete, welches bei der Überwachungsbehörde am 3. Januar 2006 einging und registriert wurde (Vorgang Nr. 355950).

Mit Schreiben vom 9. März 2006 gab die Überwachungsbehörde Bemerkungen zur norwegischen Antwort ab (Vorgang Nr. 364024). Die norwegischen Behörden antworteten mit Schreiben der norwegischen Vertretung bei der EU vom 29. März 2006, mit dem Schreiben des Ministeriums für Staatsverwaltung und Reform vom 27. März 2006 und des Ministeriums für Verkehr und Kommunikation vom 24. März 2006 weitergeleitet wurden. Das Schreiben ist am 30. März 2006 bei der Überwachungsbehörde eingegangen und registriert worden (Vorgang Nr. 368446).

Mit Beschluss Nr. 215/06/KOL vom 5. Juli 2006 beschloss die Überwachungsbehörde das in Teil II Artikel 6 des Protokolls 3 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen vorgesehene förmliche Prüfverfahren einzuleiten. Die norwegische Regierung wurde aufgefordert, zu diesem Beschluss Stellung zu nehmen. Die norwegischen Behörden übermittelten ihre Bemerkungen mit Schreiben vom 12. Oktober 2006. Das Schreiben ist am 13. Oktober 2006 bei der Überwachungsbehörde eingegangen und registriert worden (Vorgang Nr. 393258).

Der Beschluss der Überwachungsbehörde zur Einleitung des Prüfverfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* und in dessen EWR-Beilage veröffentlicht⁽⁸⁾. Die Überwachungsbehörde forderte alle Interessierten auf, sich dazu zu äußern. Die Überwachungsbehörde hat keine Stellungnahmen von Beteiligten erhalten.

Mit Schreiben vom 3. Dezember 2007, das bei der Überwachungsbehörde am gleichen Tag einging und registriert wurde (Vorgang Nr. 455223), übermittelten die norwegischen Behörden weitere Informationen.

2. Hintergrund

Die Hurtigruten-Unternehmen betrieben Seeverkehrsdienstleistungen an der norwegischen Küste zwischen Bergen und Kirkenes.

Vom 1. Januar 2002 bis zum 31. Dezember 2004 fielen die „Hurtigruten-Leistungen“ unter das zwischen den norwegischen Behörden und den Hurtigruten-Unternehmen geschlossene Abkommen über die Erbringung von Seeverkehrsleistungen entlang der norwegischen Küste⁽⁹⁾. Das „Hurtigruten-Abkommen“ wurde im Juli 2000 von der norwegischen Regierung angemeldet und am 19. Dezember 2001 von der Überwachungsbehörde genehmigt⁽¹⁰⁾.

Nach dem Hurtigruten-Abkommen waren die Hurtigruten-Unternehmen verpflichtet, tägliche Verkehrsdienste für Personen und Waren zwischen Bergen und Kirkenes nach einem festgelegten Routenplan aufrecht zu erhalten. Diese Verpflichtung bedeutete, dass die Hurtigruten-Unternehmen 11 Schiffe betrieben und täglich 34 Häfen entlang der Küste anliefen. 2004 entfielen ca. 8 % des Umsatzes auf die Beförderung von Fracht und 92 % auf die Beförderung von Personen.

Die Hurtigruten-Unternehmen gingen auch kommerziellen Geschäftstätigkeiten nach, die nicht Teil des Hurtigruten-Dienstes waren, wie dem Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfähren. Die Routen des Hurtigruten-Dienstes sind selbst teilweise wirtschaftlich, insbesondere während der Sommersaison. Man kann jedoch davon ausgehen, dass diese Routen, wenn sie in der nach dem Hurtigruten-Abkommen verlangten Frequenz bedient werden, während der Wintersaison nicht wirtschaftlich sind.

In ihrem Beschluss von 2001 vertrat die Überwachungsbehörde die Auffassung, dass die Ausgleichszahlung im Rahmen des Hurtigruten-Abkommens als mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar angesehen werden kann, da die darunter fallenden Dienstleistungen als Dienstleistungen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse angesehen wurden und die Bedingungen des Artikels 59 Absatz 2 EWR-Abkommen eingehalten wurden.

⁽⁸⁾ Siehe Fußnote 6.

⁽⁹⁾ Nachstehend als „Hurtigruten-Abkommen“ bezeichnet.

⁽¹⁰⁾ Beschluss 417/01/KOL, nachstehend der „Beschluss von 2001“.

Am 25. September 2002 beschloss die Überwachungsbehörde, Norwegen zweckdienliche Maßnahmen bezüglich des norwegischen Systems regional differenzierter Sozialversicherungsbeiträge vorzuschlagen⁽¹⁾. In diesem Schreiben schlug die Überwachungsbehörde vor, dass Norwegen bis zum 1. Januar 2004 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsmaßnahmen und sonstigen Maßnahmen erlässt, um die staatlichen Beihilfen aufzuheben, die sich aus dem System regional differenzierter Sozialversicherungsbeiträge ergeben, oder diese Beihilfen so ändert, dass sie mit dem EWR-Abkommen vereinbar sind. In den zweckdienlichen Maßnahmen wurde jedoch auch erklärt, dass die Überwachungsbehörde einem späteren Zeitpunkt zustimmen könne, falls dies von der Überwachungsbehörde als objektiv notwendig und gerechtfertigt angesehen werde, um den betroffenen Unternehmen einen angemessenen Übergang auf die neue Rechtslage zu ermöglichen. Der Vorschlag zweckdienlicher Maßnahmen wurde von Norwegen am 31. Oktober 2002 angenommen.

Am 12. November 2003 genehmigte die Überwachungsbehörde eine dreijährige Übergangszeit für die regional differenzierten Sozialversicherungsbeiträge in den Zonen 3 und 4, um ein sanftes Auslaufen des Systems zu ermöglichen⁽²⁾.

Im Herbst 2003 verabschiedete das norwegische Parlament Änderungen des differenzierten Sozialversicherungssystems, die am 1. Januar 2004 in Kraft traten. Die Änderungen führten zu höheren Sozialversicherungskosten für die Hurligruten-Unternehmen. Der Kostenanstieg fiel teilweise, aber nicht vollständig unter den Beschluss der Überwachungsbehörde vom 12. November 2003.

Abschnitt 10 des Hurligruten-Abkommens enthielt eine Vorschrift, nach der beide Parteien des Abkommens im Falle wesentlicher Änderungen der Voraussetzungen des Abkommens ein Verfahren zur Neuaushandlung des Abkommens beantragen konnten. Das Hurligruten-Abkommen endete wie vorgesehen am 31. Dezember 2004. Der Betrieb des Dienstes in der Zeit vom 1. Januar 2005 bis zum 31. Dezember 2012 war Gegenstand einer Ausschreibung im Juni 2004. Die Hurligruten-Unternehmen gewannen diese Ausschreibung und schlossen sich im März 2006 zu dem Unternehmen zusammen, das jetzt den Dienst betreibt, die Hurligruten ASA.

3. Beschreibung der Maßnahme

Die vorliegende Sache betrifft die in Posten 70, Kapitel 1330 (Særskilte transporttiltak) des norwegischen Staatshaushalts

⁽¹⁾ Beschluss Nr. 172/02/KOL.

⁽²⁾ Beschluss Nr. 218/03/KOL. Die Übergangszeit galt nicht für den äußersten Norden Norwegens (Zone 5 des Sozialversicherungsteuersystems), da die EFTA-Staaten mit Beschluss Nr. 2/2003/SC vom 1. Juli 2003 beschlossen, dass die regional differenzierten Sozialversicherungsbeiträge in diesem Gebiet aufgrund der außergewöhnlichen Umstände in dieser Zone mit dem EWR-Abkommen vereinbar seien.

2004 genannte Zahlung, wonach Hurligruten bis zu 8,5 Mio. NOK (rund 1,1 Mio. EUR) als Ausgleich wegen Änderungen des Systems differenzierter Sozialversicherungsbeiträge erhalten sollte⁽¹³⁾.

Die Zahlung entschädigt die Hurligruten-Unternehmen für den Teil der erhöhten Sozialversicherungsbeiträge, der nicht bereits durch die Regelung über eine dreijährige Übergangszeit ausgeglichen war, die von der Überwachungsbehörde mit Beschluss vom 12. November 2003 genehmigt wurde.

Die Ausgleichszahlung an die Hurligruten-Unternehmen sollte die Erhöhung der Sozialversicherungskosten im Jahr 2004 vollständig ausgleichen. Es wurde nicht zwischen dem die gewerbliche Tätigkeit der Hurligruten-Unternehmen betreffenden Teil der Sozialversicherungskosten und dem die Tätigkeiten, die als öffentliche Dienstleistung im Sinne von Artikel 59 Absatz 2 EWR-Abkommen angesehen werden können, betreffenden Teil unterschieden.

In diesem Zusammenhang wurde ein Betrag von 7,352 Mio. NOK (ca. 900 000 EUR) 2004 tatsächlich an die Hurligruten-Unternehmen ausbezahlt. Dies entspricht den erhöhten Kosten, die den Unternehmen durch die Änderungen des differenzierten Sozialversicherungssystems entstanden sind.

4. Die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens

In ihrem Beschluss Nr. 215/06/KOL zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens kam die Überwachungsbehörde zu dem vorläufigen Schluss, dass die Ausgleichszahlung für die erhöhten Sozialversicherungsbeiträge eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens ist.

Die Überwachungsbehörde bezweifelte, ob die Unterstützungsmaßnahme des norwegischen Staats als mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar erklärt werden könnte, und insbesondere, ob die Beihilfemaßnahme mit Artikel 59 Absatz 2 EWR-Abkommen vereinbar sei. Diese Zweifel betrafen insbesondere die Frage, ob die gewährte Beihilfe notwendig war, damit die Hurligruten-Unternehmen ihre Verpflichtungen im öffentlichen Interesse erfüllen können.

⁽¹³⁾ Die Bemerkungen zu Posten 70 lauten wie folgt: „Av budsjettforslaget på 200,8 mill. kr for 2004, er 192,3 mill. kr direkte relatert til den gjeldende avtalen med hurtigruterederiene. Restbeløpet på 8,5 mill. kr er knyttet til ev. kompensasjon som følge av endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift. Endelig kompensasjonsbeløp vil bli bestemt når forhandlingene mellom hurtigruteselskapene og departementet er avsluttet.“ (Inoffizielle Übersetzung der Überwachungsbehörde: Vom Haushaltsansatz von 200,8 Mio. NOK beziehen sich 192,3 Mio. NOK unmittelbar auf das aktuelle Abkommen mit den Hurligruten-Unternehmen. Die übrigen 8,5 Mio. NOK betreffen den möglichen Ausgleich infolge der Änderungen des Systems differenzierter Sozialversicherungsbeiträge. Der endgültige Ausgleich wird bestimmt, wenn die Verhandlungen zwischen den Hurligruten-Unternehmen und dem Ministerium abgeschlossen sind.)

5. Bemerkungen der norwegischen Behörden

Die norwegischen Behörden sind der Ansicht, dass die Ausgleichszahlung im Rahmen des von der Überwachungsbehörde in ihrem Beschluss von 2001 genehmigten Ausgleichs lag und daher als „bestehende Beihilfe“ im Sinne der Definition des Teils II Artikel 1 Buchstabe b Nummer ii des Protokolls 3 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen einzustufen ist.

Nach Auffassung der norwegischen Behörden fällt die Zahlung unter das zum Zeitpunkt, als die Zahlung gewährt wurde, geltende Hurtigruten-Abkommen. Sie stützen sich dabei auf Abschnitt 10 des Hurtigruten-Abkommens, eine Klausel, nach der beide Parteien des Abkommens im Falle wesentlicher Änderungen der Voraussetzungen des Abkommens ein Verfahren zur Neuaushandlung des Abkommens beantragen können. Die norwegischen Behörden erklären, dass die Änderungen des differenzierten Sozialversicherungssystems nach ihrer Ansicht dieses Kriterium erfüllen. Die Hurtigruten-Unternehmen konnten diese nicht vorhersehen. Nach den Verhandlungen mit den Unternehmen wurde der Ausgleich für diese Kosten für 2004 auf 7,352 Mio. NOK festgelegt, d. h. der tatsächlichen Kostensteigerung aufgrund der Änderungen des Sozialversicherungssystems. Ziel des Ausgleichs für die Änderungen des Sozialversicherungssystems war nach Angaben der norwegischen Behörden die Gewährleistung des Status quo hinsichtlich des vereinbarten Verkehrs entlang der norwegischen Küste, indem die Hurtigruten-Unternehmen in die Lage versetzt werden, die Verpflichtungen im öffentlichen Interesse, mit denen sie im Abkommen betraut waren, weiter zu erfüllen.

Die norwegischen Behörden vertreten die Auffassung, dass Abschnitt 10 des Hurtigruten-Abkommens eine Rechtsgrundlage für die Neuaushandlung des Abkommens darstellt und dass die Klausel von der Überwachungsbehörde in ihrem Beschluss von 2001 anerkannt wurde. Daher sei der Ausgleich für höhere Sozialversicherungsbeiträge nach Ansicht der norwegischen Behörden keine neue Beihilfe, da der Ausgleich mit den Vorschriften für staatliche Beihilfen des EWR-Abkommens vereinbar sei.

Was die Vereinbarkeit der Beihilfe betrifft, erklären die norwegischen Behörden, dass der Ausgleich für die Änderungen des Sozialversicherungssystems den Hurtigruten-Unternehmen gewährt wurde, um den vom norwegischen Parlament festgesetzten Beförderungsstandard aufrecht zu erhalten. Ohne den Ausgleich wäre der Standard der Verpflichtungen im öffentlichen Interesse, mit denen die Unternehmen betraut waren, gesunken; entweder durch höhere Preise oder die Ausdünnung des Verkehrs. Nach Ansicht der norwegischen Behörden ist der Ausgleich daher notwendig.

Die norwegischen Behörden verweisen auf Abschnitt 1 des Hurtigruten-Abkommens, wonach ein wesentlicher Teil der von den Hurtigruten-Unternehmen während der Sommersaison erwirtschafteten Gewinne verwendet werden sollte, um den unwirtschaftlichen Betrieb in der Wintersaison zu finanzieren. Der Ausgleich für öffentliche Dienstleistungen sei dann auf der Grundlage der Rentabilität im Jahresdurchschnitt zu berechnen. Die norwegischen Behörden sind der Ansicht, dass die Über-

wachungsbehörde durch die Annahme des Grundsatzes in Abschnitt 1 des Hurtigruten-Abkommens die Tatsache akzeptiert hat, dass keine klare Trennung zwischen den gewerblichen und öffentlichen Dienstleistungen der Hurtigruten-Unternehmen vorgenommen wird. Nach Aussage der norwegischen Behörden entstand den Hurtigruten-Unternehmen durch das System der Übertragung von Gewinnen aus der gewinnträchtigen auf die unwirtschaftliche Saison ein Nachteil gegenüber anderen Unternehmen, die Seeverkehrsleistungen anbieten, da es das Risiko des Rosinpickens durch andere Unternehmen in der gewinnträchtigen Saison erhöht. Das Risiko hat sich durch die Änderung des Sozialversicherungssystems weiter erhöht, und die norwegischen Behörden halten es für legitim, dem durch die Erhöhung des Ausgleichs entgegen zu wirken.

Die norwegischen Behörden sind des Weiteren der Ansicht, dass die Trennung zwischen rentablen und unrentablen Dienstleistungen nicht entscheidend ist, wenn die Quersubventionierung so offensichtlich wie in diesem Fall den unrentablen Dienstleistungen zugute kommt. Die norwegischen Behörden verweisen in diesem Zusammenhang auf den Jahresbericht der Hurtigruten-Unternehmen für 2004 und die monatlichen Ergebnisse, aus denen hervorgeht, dass die Wintermonate nach Einbeziehung des Ausgleichs für öffentliche Dienste ein Defizit von ca. 211 Mio. NOK auswiesen. Das Defizit belief sich insgesamt auf ca. 45 Mio. NOK. Die norwegischen Behörden weisen außerdem darauf hin, dass der Ausgleich für 2004 nichts an der Tatsache ändert, dass die unter das Hurtigruten-Abkommen fallenden gewerblichen Dienste die Tätigkeiten unterstützen, die mit der öffentlichen Dienstleistungspflicht der Hurtigruten-Unternehmen verbunden sind.

Schließlich weisen die norwegischen Behörden darauf hin, dass sich der durchschnittliche jährliche Ausgleich für den Zeitraum vom 1. Januar 2005 bis 31. Dezember 2012 nach dem Ausschreibungsverfahren im Jahr 2004 auf 237,5 Mio. NOK belief und damit deutlich höher ist als im Zeitraum vom 1. Januar 2002 bis 31. Dezember 2004. Nach Angaben der norwegischen Behörden zeigt dies, dass die Höhe des Ausgleichs 2004 notwendig und nicht unverhältnismäßig war.

Außerdem erklären die norwegischen Behörden, dass 4,29 Mio. NOK des Ausgleichs auf die höheren Sozialversicherungsbeiträge für die Wintersaison entfallen, während die restlichen 3,06 Mio. NOK einem zusätzlichen Ausgleich für Dienstleistungen im öffentlichen Interesse aus dem gleichen Grund entsprechen, da es sich erwiesen hat, dass die Verpflichtung im öffentlichen Interesse für die Hurtigruten-Unternehmen mit höheren Kosten als von beiden Parteien des Hurtigruten-Abkommens erwartet verbunden waren. Das Ministerium für Verkehr und Kommunikation vertritt diese Auffassung, obwohl im Staatshaushalt für 2004 auf den Ausgleich als „möglicher Ausgleich aufgrund der Änderungen des Systems differenzierter Sozialversicherungsbeiträge“⁽¹⁴⁾ hingewiesen wurde. Nach Angabe der norwegischen Behörden sollte die Bezeichnung der Beiträge im Staatshaushalt für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Ausgleichs nicht ausschlaggebend sein.

⁽¹⁴⁾ Übersetzung der Überwachungsbehörde, siehe Fußnote 13.

II. WÜRDIGUNG

1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens

Artikel 61 Absatz 1 EWR-Abkommen lautet wie folgt:

„Soweit in diesem Abkommen nicht etwas anderes bestimmt ist, sind Beihilfen der EG-Mitgliedstaaten oder der EFTA-Staaten oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Funktionieren dieses Abkommens unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Vertragsparteien beeinträchtigen“.

Der den Hurtigruten-Unternehmen gewährte Ausgleich für die Erhöhung der Sozialversicherungsbeiträge wird unmittelbar aus dem Haushalt finanziert und daher vom Staat gewährt. Ferner befreit der Ausgleich die Unternehmen von Sozialversicherungsabgaben, die sie normalerweise im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit zu tragen hätten, und stärkt so die Marktstellung dieser Unternehmen gegenüber anderen im Handel innerhalb des EWR tätigen Unternehmen. Des Weiteren sind die Hurtigruten-Unternehmen auf den Märkten für den Personen- und Frachtverkehr und auf dem Tourismusmarkt tätig und bieten insbesondere Kreuzfahrten und Rundreisen entlang der norwegischen Küste an. Der Hurtigrutendienst zieht überwiegend ausländische Touristen an, und die Hurtigruten-Unternehmen konkurrieren daher mit anderen Unternehmen, die ähnliche Dienstleistungen für diese Kunden anbieten. Der Ausgleich für die Hurtigruten-Unternehmen kann daher Auswirkungen auf den Wettbewerb auf diesen Märkten haben und ist geeignet, den Handel zwischen den Vertragsparteien des EWR-Abkommens zu beeinträchtigen.

Nach Ansicht der Überwachungsbehörde ist die Zahlung von 7,352 Mio. NOK (ca. 900 000 EUR) eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 EWR-Abkommen.

2. Neue oder bestehende Beihilfe

Gemäß Teil II Artikel 1 Buchstabe c des Protokolls 3 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen sind „neue Beihilfen“ „alle Beihilfen, d. h. Beihilferegulungen und Einzelbeihilfen, bei denen es sich nicht um bestehende Beihilfen handelt, einschließlich der Änderungen bestehender Beihilfen“.

In ihrem Beschluss von 2001 vertrat die Überwachungsbehörde die Auffassung, dass die Ausgleichszahlung an die Hurtigruten-Unternehmen im Rahmen des Hurtigruten-Abkommens als mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar angesehen werden kann, da die darunter fallenden Dienstleistungen als Dienstleistungen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse angesehen wurden und die Bedingungen des Artikels 59 Absatz 2 EWR-Abkommen eingehalten wurden.

Beihilfen, die von der Überwachungsbehörde genehmigt wurden, sind bestehende Beihilfen. 2004 gewährten die norwegischen Behörden den Hurtigruten-Unternehmen jedoch weitere 7,352 Mio. NOK. Die Beihilfe wurde gewährt, um den Unternehmen 2004 einen Ausgleich für die gestiegenen Sozialver-

sicherungsbeiträge zukommen zu lassen, und war nicht Teil der durch den Beschluss der Überwachungsbehörde von 2001 genehmigten Beihilfe für die Hurtigruten-Unternehmen.

Die norwegischen Behörden berufen sich darauf, dass der Ausgleich in Einklang mit dem Beschluss der Überwachungsbehörde von 2001 stand, da Abschnitt 10 des Hurtigruten-Abkommens eine Klausel enthält, wonach beide Parteien des Hurtigruten-Abkommens im Falle wesentlicher Änderungen der Voraussetzungen des Abkommens ein Verfahren zur Neuaushandlung des Abkommens initiieren können. Die norwegischen Behörden haben erklärt, dass die Änderungen des differenzierten Sozialversicherungssystems nach ihrer Ansicht eine wesentliche Änderung darstellen. Nach Ansicht der norwegischen Behörden ist der Ausgleich daher als bestehende Beihilfe anzusehen.

Die Überwachungsbehörde weist darauf hin, dass ein jährlicher Ausgleich von 170 Mio. NOK in Preisen von 1999 im Rahmen des Hurtigruten-Abkommens von der Überwachungsbehörde genehmigt wurde. In der Entscheidung der Überwachungsbehörde wurde hingegen nicht auf Abschnitt 10 des Hurtigruten-Abkommens als solchen eingegangen und nichts in der Entscheidung der Überwachungsbehörde deutete darauf hin, dass weitere Änderungen des Hurtigruten-Abkommens auf der Grundlage dieser Klausel, wie von den norwegischen Behörden nahe gelegt wurde, automatisch als den Vorschriften des EWR-Abkommens entsprechend angesehen werde.

Nach Abschnitt 10 des Abkommens ist nur die Möglichkeit einer Vertragsänderung wegen unvorhergesehener wesentlich veränderter Umstände erlaubt. Abschnitt 10 sieht für den Fall gestiegener Kosten keine automatische Erhöhung des Ausgleichs für die Hurtigruten-Unternehmen vor, sondern eröffnet lediglich für beide Parteien des Hurtigruten-Abkommens die Möglichkeit, ein Neuaushandlungsverfahren zu beantragen, ohne das Ergebnis einer solchen erneuten Vertragsverhandlung vorwegzunehmen. Außerdem wird in der Klausel die Kostenerhöhung aufgrund einer Steuererhöhung nicht ausdrücklich als Grund für eine Neuaushandlung erwähnt, oder gar als Tatsache, die eine automatische Anpassung des Abkommens um den genauen Betrag der Steuererhöhung erfordern würde. Eine Änderung der Steuerpflicht einer Vertragspartei ist normalerweise kein Faktor, den die andere Partei zu tragen hat. Selbst wenn das ursprüngliche Hurtigruten-Abkommen der Überwachungsbehörde 2000 vollständig mitgeteilt und 2001 genehmigt wurde, konnte nicht erwartet werden, dass die Überwachungsbehörde alle möglichen Auswirkungen der Klausel vorhersieht, und aus dem Stillschweigen der Überwachungsbehörde über die Klausel im Beschluss von 2001 kann nicht geschlossen werden, dass alle Anwendungen der Klausel in der Folge unter beihilferechtlichen Gesichtspunkten akzeptabel sind.

Die Überwachungsbehörde ist der Ansicht, dass das Bestehen der Vertragsklausel von der Frage zu trennen ist, ob die gewählte Anpassung mit dem EWR-Abkommen, und insbesondere den Vorschriften für staatliche Beihilfen vereinbar ist. Jede Frage ist für sich genommen für jeden Fall der Anpassung zu prüfen, und nur die erste Frage bezieht sich darauf, ob es sich um eine neue oder eine bestehende Beihilfe handelt.

Die Überwachungsbehörde stellt fest, dass infolge der Erhöhung der Sozialversicherungskosten 2004 zusätzliche 7,352 Mio. NOK an die Hurtigruten-Unternehmen gezahlt wurden. Dies war eine Erhöhung und somit auch eine Änderung der durch den Beschluss der Überwachungsbehörde von 2001 genehmigten staatlichen Beihilfe an die Hurtigruten-Unternehmen. Nach Ansicht der Überwachungsbehörde handelt es sich bei der Beihilfe um eine neue Beihilfe im Sinne von Teil II Artikel 1 Buchstabe c des Protokolls 3 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen.

3. Verfahrensanforderungen

Gemäß Teil I Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen „soll die EFTA-Überwachungsbehörde über alle Vorhaben, Beihilfen zu gewähren oder umzugestalten, so rechtzeitig unterrichtet werden, dass sie sich dazu äußern kann (...). Der betreffende Staat wendet die von ihm vorgeschlagenen Maßnahmen nicht an, bevor in dem Verfahren eine abschließende Entscheidung getroffen wurde“.

Wie erwähnt handelt es sich nach Ansicht der Überwachungsbehörde bei der Beihilfe um eine neue Beihilfe im Sinne von Teil II Artikel 1 Buchstabe c des Protokolls 3 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen. Dies bedeutet, dass der Ausgleich der Überwachungsbehörde gemäß Teil I Artikel 1 Absatz 3 und Teil II Artikel 2 des Protokolls 3 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen hätte mitgeteilt werden müssen und nicht hätte in Kraft gesetzt werden dürfen, bevor die Überwachungsbehörde den Ausgleich genehmigt. Die norwegischen Behörden beschlossen jedoch, den Ausgleich ungeachtet dieser Verpflichtung zu gewähren. Der Ausgleich wird daher als „rechtswidrige Beihilfe“ im Sinne von Teil II Artikel 1 Buchstabe f des Protokolls 3 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen betrachtet.

4. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem EWR-Abkommen

4.1. Einleitung

Direkte Beihilfen zur Deckung von Betriebsverlusten sind mit dem EWR-Abkommen im Allgemeinen nicht zu vereinbaren. Da der den Hurtigruten-Unternehmen gewährte erhöhte Ausgleich Kosten des laufenden Betriebs des Hurtigrutendienstes deckt, ist diese Zahlung als Betriebsbeihilfe anzusehen. Solche Betriebsbeihilfen können in Ausnahmefällen genehmigt werden, wenn die Bedingungen in Ausnahmeregelungen des EWR-Abkommens erfüllt werden.

Im Beschluss von 2001 vertrat die Überwachungsbehörde die Auffassung, dass die Beihilfe für die Hurtigruten-Unternehmen nicht für eine Befreiung vom allgemeinen Verbot staatlicher Beihilfen in Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens auf der Grundlage von Artikel 61 Absätze 2 oder 3 des EWR-Abkommens in Betracht kommt. Die Überwachungsbehörde ist jedoch zu dem Schluss gekommen, dass die Beihilfe mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar ist, da die Voraussetzungen des Artikels 59 Absatz 2 des EWR-Abkommens erfüllt wurden.

Im Beschluss, in diesem Fall das förmliche Prüfverfahren einzuleiten, äußerte die Überwachungsbehörde Zweifel an der Vereinbarkeit der den Hurtigruten-Unternehmen gewährten Beihilfe mit Artikel 59 Absatz 2 des EWR-Abkommens.

Im Laufe der Prüfung kam die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass die Vereinbarkeit der den Hurtigruten-Unternehmen als Ausgleich für die zusätzlichen Kosten durch die Änderungen des Sozialversicherungssystems gewährte Beihilfe zunächst auf der Grundlage von Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c des EWR-Abkommens zu prüfen ist.

4.2. Rechtsgrundlage der Prüfung der Vereinbarkeit

Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe des EWR-Abkommens sieht vor, dass Beihilfen als mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar angesehen werden können, wenn sie der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige dienen, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Die Überwachungsbehörde hat Leitlinien für die Anwendung des Artikels 61 Absatz 3 Buchstabe c des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen für den Seeverkehr (nachstehend die „Seeverkehrsleitlinien“) veröffentlicht.

In Abschnitt 3.2 der Seeverkehrsleitlinien wird auf staatliche Beihilfen für Lohnkosten eingegangen. Gemäß Abschnitt 3.2 Absatz 1 sollte es daher vor allem Ziel der Unterstützungsmaßnahmen für den maritimen Sektor sein, Steuern sowie sonstige Kosten und Belastungen von Reedereien und Seeleuten aus dem EWR auf ein Niveau zu senken, das dem allgemeinen Weltstandard entspricht.

Gemäß Absatz 2 dieses Abschnitts sollten in der EWR-Schifffahrt folgende Maßnahmen bezüglich der Personalkosten erlaubt sein:

- geringere Sozialversicherungssätze für EWR-Seeleute auf Schiffen, die in einem EWR-Staat eingetragen sind,
- geringere Lohnsteuersätze für EWR-Seeleute auf Schiffen, die in einem EWR-Staat eingetragen sind.

Für die Zwecke dieses Abschnitts gelten als „Seeleute aus dem EWR“:

- Bürger der EWR-Staaten, im Falle von Seeleuten, die auf Schiffen (einschließlich Ro-Ro-Fahrgastschiffen⁽¹⁵⁾) arbeiten, die im regelmäßigen Personenbeförderungsdienst zwischen Häfen des EWR eingesetzt werden,
- in allen anderen Fällen, alle Seeleute, die in einem EWR-Staat steuerpflichtig sind und/oder Sozialversicherungsbeiträge zu entrichten haben.

⁽¹⁵⁾ Ro-Ro-Fahrgastschiffe werden definiert als „im Seeverkehr eingesetzte Fahrgastfahrtschiffe, die so gestaltet sind, dass Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und die mehr als zwölf Fahrgäste befördern“, siehe Fußnote 22 der Leitlinien, in der auf die Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1), als Punkt 56 ca in Anhang XIII des EWR-Abkommens aufgenommen, hingewiesen wird.

In Absatz 3 wird weiter ausgeführt, dass es einige EWR-Staaten aus internen steuerlichen Gründen vorziehen können, nicht wie oben ausgeführt geringere Steuer- bzw. Sozialabgabensätze einzuführen, sondern den Reedereien — teilweise oder vollständig — die aus diesen Abgaben entstehenden Kosten zu erstatten. Ein solches Konzept kann im Allgemeinen als dem weiter oben beschriebenen System ermäßigter Steuer- und Abgabensätze gleichwertig gelten, sofern ein klarer Zusammenhang mit diesen Steuern und Abgaben besteht, keine zu hohen Ausgleichszahlungen vorliegen, die Regelung transparent ist und keine Möglichkeit des Missbrauchs bietet.

4.3. Würdigung

Wie in Abschnitt I.3 beschrieben, wurden den Hurtigruten-Unternehmen 7,352 Mio. NOK (ca. 900 000 EUR) gewährt, um die höheren Kosten für Sozialbeiträge im Jahr 2004 auszugleichen. Nach dem Staatshaushalt 2004 bestand diese Finanzhilfe für die Hurtigruten-Unternehmen aus einem Ausgleich „infolge der Änderungen des Systems differenzierter Sozialversicherungsbeiträge“⁽¹⁶⁾.

Folglich wurde die Beihilfe den Hurtigruten-Unternehmen gewährt, um sie für die höheren Sozialversicherungsbeiträge im Jahr 2004 zu entschädigen. Die Beihilfen müssen daher als Erstattung der Beiträge für die Sozialversicherung von Seeleuten gemäß Abschnitt 3.2 Absätze 2 und 3 der Seeverkehrsleitlinien angesehen werden.

Nach Abschnitt 3.2 Absatz 2 der Seeverkehrsleitlinien sind nur Beihilfen in Form von geringeren Sozialversicherungssätzen für EWR-Seeleute auf Schiffen, die in einem EWR-Staat eingetragen sind, zulässig.

Die norwegischen Behörden haben bestätigt, dass alle Schiffe, die 2004 für den Hurtigruten-Dienst verwendet wurden, in Norwegen eingetragen waren. Nach Ansicht der Überwachungsbehörde ist die Eintragungsvoraussetzung daher erfüllt.

Was die Bedingung betrifft, dass die Sozialversicherung „EWR-Seeleute“ betreffen muss, so ist dieser Ausdruck definiert als entweder Bürger der EWR-Staaten im Falle von Seeleuten, die auf Schiffen (einschließlich Ro-Ro-Fahrgastschiffen) arbeiten, die im regelmäßigen Personenbeförderungsdienst zwischen Häfen des EWR eingesetzt werden, oder in allen anderen Fällen alle Seeleute, die steuerpflichtig sind und/oder Sozialversicherungsbeiträge in einem EWR-Staat zu entrichten haben.

Im Hurtigruten-Abkommen wurde der Hurtigrutendienst definiert als Dienstleistungen im kombinierten Personen- und Frachtverkehr zwischen Bergen und Kirkenes. Nach den Angaben der norwegischen Behörden entfielen 2004 ca. 92 % des Umsatzes der Hurtigruten-Unternehmen auf die Personenbeförderung und ca. 8 % auf die Frachtbeförderung. Einige der Hurtigruten-Schiffe verfügten über Einrichtungen, die es Personen-

kraftwagen ermöglichen, an und von Bord des Schiffes zu fahren. Für Nutzfahrzeuge (Lastwagen, Anhänger usw.) war es jedoch nicht möglich, an und von Bord der Schiffe zu fahren. Außerdem umfasste der Hurtigrutendienst, wie in Abschnitt I.2 erläutert, regelmäßige Beförderungsdienstleistungen entlang der norwegischen Küste und somit innerhalb des EWR.

Nach Ansicht der Überwachungsbehörde muss daher davon ausgegangen werden, dass die Schiffe der Hurtigruten-Unternehmen unter die erstgenannte Definition fallen, d. h. Schiffe, die im regelmäßigen Personenbeförderungsdienst zwischen Häfen des EWR eingesetzt werden. Dies bedeutet, dass der den Hurtigruten-Unternehmen gewährte Ausgleich für höhere Sozialversicherungsbeiträge nur soweit mit Abschnitt 3.2 der Seeverkehrsleitlinien vereinbar ist, als der Ausgleich für Seeleute gewährt wurde, die Bürger eines EWR-Staates waren.

Die norwegischen Behörden haben Informationen vorgelegt, aus denen hervorgeht, dass alle Beschäftigten auf den 2004 für den Hurtigrutendienst eingesetzten Schiffen Bürger eines EWR-Staates waren.

Im Staatshaushalt wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die zusätzliche Beihilfe für die Hurtigruten-Unternehmen gewährt wurde, um zusätzliche Sozialversicherungskosten für die Unternehmen zu decken. Es gab daher eine eindeutige Verbindung zwischen der Beihilfe und den Sozialversicherungsabgaben. Des Weiteren entsprach die Höhe der Finanzhilfe genau der Erhöhung der Sozialversicherungskosten der Unternehmen. Wie in Abschnitt II.4.4 dargelegt wird, war die Finanzhilfe nicht mit einer Überkompensierung verbunden. Schließlich handelte es sich bei der Beihilfe um eine einmalige Zahlung, die im Staatshaushalt angekündigt worden war. Die Beihilfe wurde somit in transparenter Art und Weise gewährt, die keine Möglichkeit des Missbrauchs bietet. Daraus ergibt sich, dass die Voraussetzungen dafür gegeben sind, die Rückzahlung der Sozialversicherungsbeiträge als einem System geringerer Beitragssätze gleichwertig anzusehen.

Die Überwachungsbehörde kommt daher zu dem Schluss, dass die den Hurtigruten-Unternehmen 2004 für höhere Sozialversicherungsbeiträge gewährte Beihilfe in Einklang mit Abschnitt 3.2 der Seeverkehrsleitlinien steht.

4.4. Überkompensierung und Kumulierung

Gemäß Abschnitt 11 Absatz 2 der Seeverkehrsleitlinien kann eine Ermäßigung der Sozialbeitragssätze von EWR-Seeleuten von bis zu 100 %, d. h. eine Ermäßigung auf null Prozent Sozialbeiträge, gewährt werden. Im vorliegenden Fall wurden von den Hurtigruten-Unternehmen 2004 im Vergleich zu dem in den vorhergehenden Jahren angewandten Beitragssatz höhere Sozialversicherungsbeiträge erhoben.

⁽¹⁶⁾ Übersetzung der Überwachungsbehörde, siehe Fußnote 13.

Die Überwachungsbehörde stellt fest, dass der Betrag der nach den Abschnitten 3 bis 6 der Seeverkehrsleitlinien gewährten Beihilfe den Gesamtbetrag der auf den Seeverkehr und Seeleute erhobenen Steuern und Sozialversicherungsbeiträge nicht überschritt und dass das Kriterium in Abschnitt 11 Absatz 2 dieser Leitlinien erfüllt wurde.

Neben der Beihilfe für arbeitsbezogene Kosten, die den Hurtigruten-Unternehmen gemäß den Seeverkehrsleitlinien gewährt wurde, erhielten die Hurtigruten-Unternehmen auch Beihilfen gemäß dem Hurtigruten-Abkommen über den Erwerb von Verkehrsdienstleistungen und gemäß der Entscheidung der Überwachungsbehörde vom 12. November 2003 zur Genehmigung der Übergangsfrist für die differenzierten Arbeitgeber-Sozialversicherungsbeiträge. Um zu gewährleisten, dass eine Überkompensierung nicht erfolgte, ist es notwendig, zu prüfen, dass die Hurtigruten-Unternehmen nicht unter beiden Maßnahmen für die gleichen Kosten entschädigt wurden.

In diesem Zusammenhang stellt die Überwachungsbehörde fest, dass die Erhöhung der Sozialversicherungskosten der Unternehmen infolge des Beschlusses 172/02/KOL entstand, mit dem Norwegen zweckdienliche Maßnahmen bezüglich des norwegischen Systems differenzierter Sozialversicherungsbeiträge vorgeschlagen wurden. Der norwegische Staat meldete einen Plan zur Regelung des Übergangs zu nicht differenzierten Sozialversicherungsbeiträgen an. Dieser Plan wurde von der Überwachungsbehörde mit dem Beschluss vom 12. November 2003 genehmigt und führte dazu, dass sich die Sozialversicherungskosten der Hurtigruten-Unternehmen 2004 gegenüber dem Zeitpunkt der Aushandlung des Hurtigruten-Abkommens erhöhten. Somit steht fest, dass die zusätzlichen Sozialversicherungskosten, die den Hurtigruten-Unternehmen 2004 entstanden, nicht durch das Hurtigruten-Abkommen gedeckt waren, d. h. der aufgrund des Hurtigruten-Abkommens gezahlte Ausgleich deckte diese zusätzlichen Kosten nicht. Überdies entschädigte der zusätzliche Ausgleich die Hurtigruten-Unternehmen 2004 nur für den Teil der höheren Sozialversicherungsbeiträge, der nicht bereits durch die Regelung über einen dreijährigen Übergangszeitraum ausgeglichen war. Folglich führte der Ausgleich für die höheren Sozialversicherungskosten im Jahr 2004, der gemäß den Seeverkehrsleitlinien gewährt wurde, nicht zu einer Überkompensierung.

Gestützt auf diese Ausführungen kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass der den Hurtigruten-Unternehmen 2004 gewährte Ausgleich für zusätzliche Sozialversicherungskosten mit Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c des EWR-Abkommens in Verbindung mit den Seeverkehrsleitlinien vereinbar ist.

5. Fazit

In Anbetracht der vorstehenden Überlegungen kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass der den Hurtigruten-Unternehmen gewährte Ausgleich von 7,352 Mio. NOK (ca. 900 000 EUR) mit Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c des EWR-Abkommens vereinbar ist.

Die Überwachungsbehörde bedauert jedoch, dass die norwegischen Behörden ihrer Pflicht gemäß Teil I Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen, die Maßnahme anzumelden und bis zur Genehmigung durch die Überwachungsbehörde nicht in Kraft zu setzen, nicht nachgekommen sind —

BESCHLIESST:

Artikel 1

Der den Hurtigruten-Unternehmen gewährte Ausgleich von 7,352 Mio. NOK ist eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens. Die Beihilfe wurde unter Missachtung der Verfahrensvorschriften in Teil I Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshofabkommen gewährt. Die Beihilfe ist mit Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c des EWR-Abkommens in Verbindung mit den Seeverkehrsleitlinien vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss betrifft das Königreich Norwegen.

Artikel 3

Nur der englische Wortlaut dieses Beschlusses ist verbindlich.

Brüssel, den 12. Dezember 2007

Für die EFTA-Überwachungsbehörde

Kristján A. STEFÁNSSON
Mitglied des Kollegiums

Kurt JÄGER
Mitglied des Kollegiums