

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	<i>I Mitteilungen</i>	
	Kommission	
2001/C 125/01	Euro-Wechselkurs	1
2001/C 125/02	Veröffentlichung des Antrags auf Registrierung gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2081/92 zum Schutz von geografischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel	2
2001/C 125/03	Veröffentlichung des Antrags auf Registrierung gemäß Artikel 8 Absatz 1 zweiter Unterabsatz der Verordnung (EWG) Nr. 2082/92 des Rates über Bescheinigungen besonderer Merkmale von Agrarerzeugnissen und Lebensmitteln	5
2001/C 125/04	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache COMP/M.2433 — Barclays Bank plc/Minimax GmbH) — Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall ⁽¹⁾ ...	7
2001/C 125/05	Einleitung des Verfahrens (Sache COMP/M.2322 — CRH/Addtek) ⁽¹⁾	8
	EUROPÄISCHER WIRTSCHAFTSRAUM	
	EFTA-Überwachungsbehörde	
2001/C 125/06	Staatliche Beihilfen (SAM 020.500.035 Norwegen) — Mitteilung der EFTA-Überwachungsbehörde gemäß Artikel 1 Absatz 2 des Protokolls 3 zum Abkommen zur Errichtung einer Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofs an die übrigen EFTA-Staaten, die EU-Mitgliedstaaten und andere Beteiligte betreffend staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichszahlungen für Expressbusunternehmen (Staatliche Beihilfe SAM 020.500.035)	9

I

(Mitteilungen)

KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾**25. April 2001**

(2001/C 125/01)

1 Euro	=	7,4637	Dänische Kronen
	=	9,166	Schwedische Kronen
	=	0,6227	Pfund Sterling
	=	0,8947	US-Dollar
	=	1,3804	Kanadische Dollar
	=	109,55	Yen
	=	1,532	Schweizer Franken
	=	8,1625	Norwegische Kronen
	=	84,24	Isländische Kronen ⁽²⁾
	=	1,775	Australische Dollar
	=	2,1863	Neuseeland-Dollar
	=	7,2464	Rand ⁽²⁾

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

⁽²⁾ Quelle: Kommission.

Veröffentlichung des Antrags auf Registrierung gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2081/92 zum Schutz von geografischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel

(2001/C 125/02)

Diese Veröffentlichung eröffnet gemäß Artikel 7 der genannten Verordnung die Möglichkeit, Einspruch einzulegen. Der Einspruch muss durch die zuständige Behörde des Mitgliedstaats innerhalb von sechs Monaten nach dieser Veröffentlichung übermittelt werden. Zur Rechtfertigung des Antrags im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2081/92 ist die Veröffentlichung gemäß dem nachstehenden, insbesondere unter 4.6 genannten Punkt zu begründen.

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2081/92 DES RATES

EINTRAGUNGSANTRAG: ARTIKEL 5

g.U. () g.g.A. (x)

Nationales Aktenzeichen: 4/2000

1. Zuständige Behörde des Mitgliedstaats

Name: Ministero delle Politiche agricole e forestali (Ministerium für Landwirtschaft und Forsten)
Anschrift: Via XX Settembre, 20, I-00187 Roma
Tel. (39-06) 481 99 68
Fax (39-06) 420 31 26.

2. Antragstellende Vereinigung

2.1 Name: Associazione Produttori Ortofrutticoli Veneto Friulana scarl
2.2 Anschrift: Via Marconi, 35, I-31021 Mogliano Veneto (TV)
2.3 Zusammensetzung: Erzeuger/Verarbeiter (x) Sonstige ().

3. Art des Erzeugnisses: Gartenbauerzeugnis — Klasse 1.6.

4. Beschreibung der Spezifikation

(Zusammenfassung der Bedingungen gemäß Artikel 4 Absatz 2)

4.1 **Name:** Asparago bianco di Cimadolmo.

4.2 **Beschreibung:** Die geschützte geographische Angabe „Asparago bianco di Cimadolmo“ (weißer Cimadolmo-Spargel) ist Spargel von Anbauflächen vorbehalten, die in einem besonderen Verzeichnis eingetragen sind, das von der im Punkt 4.7 genannten Kontrolleinrichtung geführt wird. Angebaut werden die Sorten Precoce d'Argenteuil, Gladio, Larac, Daraian, JM 2001 und JM 2004 sowie höchstens 20 % andere Sorten.

Der im Handel angebotene weiße Cimadolmo-Spargel muss folgende Merkmale aufweisen:

- Verpackung in Bündeln von 0,5—3 kg oder in mehreren Lagen geschichtet in Packstücken. Die Spargelstangen in den Bündeln bzw. Packstücken sowie die in Packstücken verpackten Bündel müssen in Bezug auf Qualität und Durchmesser von einheitlicher Beschaffenheit sein.
- Die Spargelstangen müssen entsprechend von weißer Farbe, ganz, von frischem Aussehen und Geruch, gesund, frei von Schäden durch Nagetiere und Insekten, praktisch frei von Quetschungen, sauber, frei von äußerer Feuchtigkeit, nach etwaiger Waschung oder Kühlung mit kaltem Wasser ausreichend getrocknet sowie frei von Fremdgeruch und -geschmack sein. Kleine, nach dem Stechen entstandene Risse sind zulässig, sofern die nach den Gütetoleranzen zulässigen Grenzwerte nicht überschritten werden.

- Weißer Cimadolmo-Spargel wird ausschließlich in den Klassen Extra und I der EG-Vermarktungsnorm angeboten.

4.3 **Geographisches Gebiet:** Das geographische Gebiet liegt in der Provinz Treviso und umfasst das gesamte Gebiet der folgenden Gemeinden: Cimadolmo, Breda di Piave, Fontanelle, Mareno di Piave, Maserada sul Piave, Oderzo, Ormelle, Ponte di Piave, Santa Lucia di Piave, Vazzola.

4.4 **Ursprungsnachweis:** Der Anbau von weißem Cimadolmo-Spargel ist in den Werken mehrerer Schriftsteller früherer Jahrhunderte erwähnt, etwa in dem Werk „I 110 Ricordi che formano il Buon Fattore di Villa“ (1600) von Agostinetti und in den Werken, die in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführt sind.

Die Ursprungsbescheinigung für weißen Cimadolmo-Spargel erteilt die in Punkt 4.7 genannte Kontrolleinrichtung, die prüft, ob die für die Erzeugung des Spargels geltenden zahlreichen Auflagen erfüllt sind.

Zur Herkunftssicherung auf jeder Erzeugungs- bzw. Bearbeitungsstufe sind folgende Auflagen vorgesehen:

- Eintragung der Anbauflächen durch die betreffenden Erzeuger in das von der Kontrolleinrichtung eingerichtete, geführte und regelmäßig aktualisierte Verzeichnis;
- Meldung des Erntebeginns, gegebenenfalls unter Angabe des Bearbeitungs- und Verpackungsbetriebs durch die betreffenden Erzeuger;
- wöchentliche Meldung der erzeugten und gegebenenfalls an den Bearbeitungs- bzw. Verpackungsbetrieb gelieferten Mengen; spätestens 30 Tage nach dem angegebenen Ende der Ernte Meldung der Jahresproduktion an die Kontrolleinrichtung;
- vor dem Vertrieb Zertifizierung aller verpackten und mit der g.g.A. „Asparago bianco di Cimadolmo“ versehenen Partien durch die Kontrolleinrichtung.

4.5 **Herstellungsverfahren**

Bodenbeschaffenheit und Witterungsbedingungen in den Anbaugebieten: Die sandigen, lehmigen, neutralen bis subbalkalischen, durchlässigen und dadurch ausreichend entwässerten Schwemmlandböden im Erzeugungsgebiet sind für den Anbau von weißem Cimadolmo-Spargel besonders gut geeignet. Es herrscht ein gemäßigtes, feuchtes Klima; im Frühjahr fallen ergiebige Niederschläge, die das rasche Wachstum des weißen, zarten Spargels begünstigen.

Anbauverfahren: Es muss ein Fruchtwechsel eingehalten werden. Wenn in den beiden vorangegangenen Jahren bereits Spargel oder ein anderes Liliengewächs bzw. im vorangegangenen Jahr Mangold, Kartoffeln, Möhren oder Hülsenfrüchte angebaut wurden, kann kein Spargel angebaut werden. Vor dem Setzen werden die Böden flach gewendet und tief gelockert.

Die Wurzelstöcke bzw. Jungpflanzen müssen frei von Krankheiten sein. Das Setzen erfolgt von März bis April. Es dürfen nicht mehr als 16 000 Jungpflanzen bzw. Wurzelstöcke je Hektar gesetzt werden, wobei zwischen den Reihen ein Abstand von mindestens 2,5 m einzuhalten ist.

Düngung: Mindestens alle fünf Jahre muss eine gründliche Bodenanalyse vorgenommen werden. Die beim Anbau entzogenen Stoffe müssen jedes Jahr wieder zugeführt werden. Zugrunde gelegt werden folgende Durchschnittswerte:

$N = 2,5 \text{ kg}$, $P_2O_5 = 0,7 \text{ kg}$ und $K_2O = 2,25 \text{ kg}$ je 100 kg Erzeugnis, sowie die Ergebnisse der Bodenanalyse.

Stickstoff und Kalium werden von Mai bis Ende Juli ausgebracht, Phosphor und Bor zwischen Herbstende und Winteranfang.

Die mineralische Grunddüngung muss mit organischen Bodenverbesserungsmitteln versetzt sein.

Pflege der Kulturen: Damit sich weiße Spargelstangen bilden, müssen mit Hilfe von geeigneten Geräten und ohne den Einsatz von Pflügen Dämme angelegt werden.

Die Pflanzen müssen mit Stroh bedeckt werden. Gegebenenfalls verwendete schwarze Plastikplanen müssen eine Dicke von mindestens 0,1 mm aufweisen.

Der Spargel muss bewässert werden, wobei in Dürreperioden alle zehn Tage 50 mm Wasser zugeführt werden. Je nach Niederschlagsmenge müssen die Kulturen zwischen Juni und August im Durchschnitt drei- bis viermal bewässert werden.

Beim Pflanzenschutz werden die Vorgaben der zuständigen Behörden für den integrierten bzw. ökologischen Pflanzenschutz berücksichtigt, so dass die Anwendung von chemischen Wirkstoffen auf ein Mindestmaß beschränkt wird.

Ernte: Nach drei Jahren kann der Spargel erstmals geerntet werden. Die Ernte beginnt um den 20. März; im dritten Jahr nach der Anpflanzung dauert die Erntezeit 15 bis 20 Tage, ab dem vierten 40 bis 60 Tage.

Die Ernte endet spätestens am 30. Mai.

Die Erzeugung beträgt höchstens 7 000 kg/ha jährlich.

Weißer Cimadolmo-Spargel wird in den kühlen Morgenstunden bei schwacher Sonneneinstrahlung gestochen.

Haltbarmachung und Verpackung: Nach der Ernte muss der Spargel innerhalb von zwölf Stunden in Bündeln geschnürt oder in loser Schüttung in den Bearbeitungsbetrieb gebracht werden.

Zur Verbesserung der Haltbarkeit muss der Stoffwechsel des Spargels durch rasches Kühlen und Lagerung bei geeigneten Temperaturen verlangsamt werden.

Die Verpackung muss den Spargel ausreichend schützen. Der Spargel muss völlig frei von Verunreinigungen sein.

Für den Handel muss der weiße Cimadolmo-Spargel in Bündeln oder Packungen von gleichmäßiger Größe, Klasse und gleichem Durchmesser gemäß Punkt 4.2 verpackt sein. Die Packstücke müssen ansprechend aufgemacht und gemäß Punkt 4.8 etikettiert sein.

- 4.6 **Zusammenhang:** Durch die besondere Beschaffenheit der Böden und das gemäßigt-feuchte Klima in Verbindung mit den jahrhundertealten Anbauverfahren besteht ein enger Zusammenhang zwischen der Qualität und den besonderen Merkmalen des Erzeugnisses mit dem betreffenden Gebiet, das somit als idealer Standort für den Anbau von weißem Cimadolmo-Spargel anzusehen ist.

4.7 **Kontrollenrichtung**

Name: CSQA srl — Certificazione Qualità Agroalimentare

Anschrift: Via S. Gaetano, 74, I-36016 Thiene (VI).

4.8 **Etikettierung**

Das Etikett wird auf dem Band in der Mitte des Bündels oder — bei den Packstücken für die Einzelpackungen — auf der Oberseite des Packstücks angebracht.

Auf das Etikett ist die Bezeichnung g.g.A. mit den Angaben „Asparago Bianco di Cimadolmo“ und „Geschützte geographische Angabe“ in Druckbuchstaben derselben Größe und Farbe aufgedruckt.

Auf dem Etikett muss das Garantiesiegel mit dem Logo oder das gut erkennbare Emblem der geschützten geographischen Angabe angebracht sein, dessen Beschreibung und Abbildung sowie die Hinweise für die Farbwiedergabe der Spezifikation als Anhang beigefügt sind.

4.9 **Einzelstaatliche Anforderungen:** —

EG-Nr.: G/IT/00135/2001.02.22.

Datum des vollständigen Dossiereingangs: 22. Februar 2001.

Veröffentlichung des Antrags auf Registrierung gemäß Artikel 8 Absatz 1 zweiter Unterabsatz der Verordnung (EWG) Nr. 2082/92 des Rates über Bescheinigungen besonderer Merkmale von Agrarerzeugnissen und Lebensmitteln

(2001/C 125/03)

Diese Veröffentlichung eröffnet gemäß den Artikeln 8 und 9 der genannten Verordnung die Möglichkeit, Einspruch einzulegen. Der Einspruch muss durch die zuständige Behörde des Mitgliedstaats innerhalb von fünf Monaten nach dieser Veröffentlichung übermittelt werden. Zur Rechtfertigung des Antrags im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2082/92 ist die Veröffentlichung gemäß den nachstehenden, insbesondere unter 4.2, 4.3 und 4.4 genannten Bedingungen zu begründen.

VERORDNUNG (EWG) Nr. 2082/92 DES RATES

ANTRAG AUF EINTRAGUNG EINER BESCHEINIGUNG BESONDERER MERKMALE

Einzelstaatliches Aktenzeichen: —

1. Zuständige Behörde

Name: Ministerium für Land- und Forstwirtschaft

Abteilung Landwirtschaft — Referat Entwicklung des ländlichen Raums und Strukturpolitik

Anschrift: PL (PO Box) 30

FIN-00023 Valtioneuvosto

Tel.: (358-9) 16 01

Fax: (358-9) 160 91 66

2. Antragstellende Vereinigung

2.1 Name: Suomen Sahtiseura ry

(Finnische Sahtigesellschaft e. V.)

2.2 Anschrift: Liesontie 554, FIN-16900 Lammi

Tel. (358-3) 633 54 45

2.3 Zusammensetzung: Erzeuger/Verarbeiter () Sonstige (x)

3. Produktkategorie: Bier

4. Beschreibung der Spezifikation

(Zusammenfassung der Bedingungen gemäß Artikel 6 Absatz 2)

4.1 **Name:** Sahti

4.2 **Besondere Art der Erzeugung oder Zubereitung:** Zur traditionellen Herstellung von Sahti werden unter anderem folgende Rohstoffe verwendet: Gerstenmalz, andere Sorten Getreidemalz, Getreide (Roggen, Gerste, Weizen und Hafer) sowie üblicherweise Hopfen. Die Gärung erfolgt mit Hilfe von Backhefe oder gewonnener Hefe.

Das Brauen von Sahti erfolgt stufenweise. Dem Gemisch aus Malz und Getreide wird Wasser zugefügt. Dies geschieht bei einer Anfangstemperatur von etwa 40 °C, die stufenweise erhöht wird und zum Schluss, wenn das letzte Wasser hinzugefügt wird, etwa 100 °C erreicht. Dieser so genannte Maischvorgang beinhaltet unter Umständen, dass die Maische zum Kochen gebracht wird. Das Maischverfahren dauert unterschiedlich lange und reicht vom kurzen Erhitzen bis zum gründlichen Kochen. Anschließend werden in einer Kelter oder einem Trog durch Sieben die gelösten von den ungelösten Bestandteilen getrennt. Die abgeläuterte Würze kann mit Hopfen versetzt werden. Traditionell werden Wacholderzweige und Roggenstroh verwendet, um die Würze abzuläutern, die mit Hilfe von Back- oder Kulturhefe zu Sahti fermentiert wird. Die eigentliche Gärung dieses obergärigen Bieres dauert bei Zimmertemperatur oder etwas niedrigerer Temperatur etwa drei Tage. Zur Nachgärung wird das Sahti mindestens eine Woche lang gekühlt. Der im Sahti enthaltene Alkohol entsteht ausschließlich aus dem Zucker, der im Malz und im übrigen Getreide enthalten ist.

Bei den Verfahren und Rohstoffen, die zur Herstellung von Sahti eingesetzt werden, gibt es traditionell gewisse Unterschiede. Der beschriebene Rahmen wird jedoch in allen Fällen eingehalten. Für die Herstellung von 50 l Sahti werden etwa 20 kg Malz und 50 g Hefe benötigt.

- 4.3 **Traditionelle Besonderheiten:** Sahti wird nach traditionellen Verfahren unter Einsatz traditioneller Rohstoffe und ohne Zusatzstoffe hergestellt. Das Fertigprodukt wird weder gefiltert noch pasteurisiert, sondern frisch getrunken. Sahti hat eine lange Geschichte: Die Brauanweisungen wurden wahrscheinlich seit Jahrtausenden von Generation zu Generation überliefert, selbst wenn die schriftlichen Quellen nicht sehr weit zurückgehen. Sahti wurde und wird bei festlichen Anlässen getrunken und ist in seinen Heimatregionen Kanta-Häme, Päijät-Häme und Pohjois-Satakunta Bestandteil der lebendigen Kultur des ländlichen Raums. Das Brauen von Sahti ist ein Handwerk, für das eine besondere Ausrüstung benötigt wird, zumindest die hölzerne Kelter ist charakteristisch. Die älteste schriftliche Quelle, in der auf die traditionelle Bezeichnung des „Sahti“ und auf seine geografische Verbreitung Bezug genommen wird, stammt aus dem Jahr 1792. Sahti ist eines der außergewöhnlichsten, eigenartigsten Malzgetränke der Welt und eines der letzten „Urbiere“ in Westeuropa. Es könnte auch als „Ethnobier“ bezeichnet werden.
- 4.4 **Beschreibung des Erzeugnisses:** Sahti ist ein traditionelles, leicht trübes Starkbier, das durch Gärung erzeugt wird. Es wird weder pasteurisiert noch gefiltert, und dem Gärungsprozess wird freier Lauf gelassen. Das Bier wird frisch getrunken. Der ursprüngliche Stammwürzegehalt liegt bei mindestens 19 °Plato, und der Alkoholgehalt liegt zwischen 6 % und 12 %. Der pH-Wert ist niedriger als 5. Die Farbe liegt je nach den verwendeten Rohstoffen zwischen gelb und dunkelbraun. Sahti ist trübe, weil es nicht gefiltert wird. Wegen des hohen Restzuckergehalts schmeckt frisches Sahti etwas süß.
- 4.5 **Mindestanforderungen und Verfahren zur Kontrolle der besonderen Merkmale:** Jeder Sahti-Hersteller erstellt einen Plan für die Selbstkontrolle der Produktion. Dieser Plan bedarf der Zustimmung der zuständigen nationalen Behörde. Angaben zu den verwendeten Rohstoffen werden — aufgeschlüsselt nach Malz, Malzextrakt, Getreide, Stärke, Zucker und Zuckererzeugnissen — in Jahresberichten aufgelistet. Außerdem müssen die Hersteller regelmäßige Berichte über die Erzeugung und Vermarktung vorlegen.

Die Hersteller neuer Erzeugnisse müssen diese zunächst durch ein amtlich anerkanntes Laboratorium (ACL, EU-notifiziertes Laboratorium) analysieren lassen. Die Qualität der auf dem Markt befindlichen Erzeugnisse wird anhand von Stichproben überprüft. Kontrolliert werden unter anderem der Alkoholgehalt, der pH-Wert, der Gärungsgrad, äußere Eigenschaften, Stammwürze- und Extraktgehalt.

Jedes Jahr sind bei den Brauereien und Verteilerunternehmen Proben zu nehmen, um zu prüfen, ob die Erzeugnisse dem Plan für die Selbstkontrolle sowie der Produktanalyse entsprechen. Es muss nachgewiesen werden, dass das traditionelle Herstellungsverfahren verwendet wurde. Die Kontrolle erstreckt sich auf den Stammwürze- und Alkoholgehalt, den pH-Wert und den Extraktgehalt. Bei den jährlichen Inspektionen ist außerdem unter anderem Folgendes zu kontrollieren: Rezept, Einsatz von Rohstoffen, Ankäufe und Verbrauch von Rohstoffen, Buchhaltung sowie Selbstkontrolle der Hersteller.

5. **Antrag auf Inanspruchnahme der Vorbehaltsregelung gemäß Artikel 13 Absatz 2:** Ja.

EG-Aktenzeichen: S/FI/00014/98.08.26.

Eingangsdatum des vollständigen Antrags: 7. Juli 2000.

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache COMP/M.2433 — Barclays Bank plc/Minimax GmbH)

Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall

(2001/C 125/04)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Am 11. April 2001 ist die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1310/97 ⁽²⁾, bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Barclays Bank plc („Barclays“) erwirbt mittelbar im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a) der genannten Verordnung die alleinige Kontrolle über die Minimax GmbH („Minimax“) durch den Erwerb von Anteilsrechten.
2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:
 - Barclays: Finanzdienstleistungen;
 - Minimax: Brandmeldeanlagen und Feuerlöschanlagen.
3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass der angemeldete Zusammenschluss unter die Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 fällt. Ihre endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich allerdings vor. Aufgrund der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates ⁽³⁾ ist anzumerken, dass dieser Fall für eine Behandlung nach dem Verfahren, das in der Mitteilung dargelegt wird, in Frage kommt.
4. Alle interessierten Unternehmen oder Personen können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens zehn Tage nach dem Datum dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Kommission durch Telefax (Fax (32-2) 296 43 01 oder 296 72 44) oder auf dem Postweg, unter Angabe des Aktenzeichens COMP/M.2433 — Barclays Bank plc/Minimax GmbH, an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission,
Generaldirektion Wettbewerb,
Direktion B — Task Force Fusionskontrolle,
Rue Joseph II/Jozef II-straat 70,
B-1000 Brüssel.

⁽¹⁾ ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 1; Berichtigung: ABl. L 257 vom 21.9.1990, S. 13.

⁽²⁾ ABl. L 180 vom 9.7.1997, S. 1; Berichtigung: ABl. L 40 vom 13.2.1998, S. 17.

⁽³⁾ ABl. C 217 vom 29.7.2000, S. 32.

Einleitung des Verfahrens**(Sache COMP/M.2322 — CRH/Addtek)**

(2001/C 125/05)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 18. April 2001 hat die Kommission entschieden, in dem oben genannten Fall das Verfahren einzuleiten, nachdem sie festgestellt hat, dass der angemeldete Zusammenschluss Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt gibt. Die Verfahrenseinleitung eröffnet eine zweite Prüfungsphase im Hinblick auf den angemeldeten Zusammenschluss. Die Entscheidung beruht auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates.

Die Kommission gibt interessierten Dritten Gelegenheit, der Kommission ihre Stellungnahme zu dem beabsichtigten Zusammenschluss zu unterbreiten.

Um Stellungnahmen umfassend berücksichtigen zu können, sollten sie spätestens 15 Tage nach dem Datum dieser Veröffentlichung bei der Kommission eingehen. Die Stellungnahme kann der Kommission durch Telefax (Fax (32-2) 296 43 01 oder 296 72 44) oder auf dem Postweg unter Angabe des Aktenzeichens COMP/M.2322 — CRH/Addtek, an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission,
Generaldirektion Wettbewerb,
Direktion B — Task Force Fusionskontrolle,
Rue Joseph II/Jozef II-straat 70,
B-1000 Brüssel.

EUROPÄISCHER WIRTSCHAFTSRAUM
EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE

STAATLICHE BEIHILFEN
(SAM 020.500.035 Norwegen)

Mitteilung der EFTA-Überwachungsbehörde gemäß Artikel 1 Absatz 2 des Protokolls 3 zum Abkommen zur Errichtung einer Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofs an die übrigen EFTA-Staaten, die EU-Mitgliedstaaten und andere Beteiligte betreffend staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichszahlungen für Expressbusunternehmen (Staatliche Beihilfe SAM 020.500.035)

(2001/C 125/06)

Mit Beschluss Nr. 381/00/KOL vom 18. Dezember 2000, der hier im Wesentlichen wiedergegeben wird, leitete die EFTA-Überwachungsbehörde das Verfahren gemäß Artikel 1 Absatz 2 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen ein. Die norwegische Regierung wurde durch eine Kopie von diesem Beschluss unterrichtet.

I. SACHVERHALT

A. Verfahren

Am 23. September 1999 ging bei der Überwachungsbehörde eine Beschwerde (Dok. 99-7028-A) vom 20. September 1999 darüber ein, dass Expressbusunternehmen in Norwegen eine rechtswidrige Beihilfe gemäß der sogenannten „kompensationsordnung for autodieselavgift“ (nachfolgend „Ausgleichsregelung“) erhalten hätten. Mit Schreiben vom 3. Mai 2000 (Dok. 00-3440-D) teilte die Überwachungsbehörde der norwegischen Regierung den Eingang dieser Beschwerde mit und ersuchte sie um Übermittlung sämtlicher Informationen, anhand derer geprüft werden kann, ob die Ausgleichsregelung mit den Bestimmungen über staatliche Beihilfen des EWR-Abkommens vereinbar ist.

Mit Schreiben vom 2. Juni 2000 (Dok. 00-4750-A), von der Überwachungsbehörde registriert am 30. Juni 2000, übermittelte die norwegische Regierung einen Teil der angeforderten Informationen. Bei einem Treffen am 9. Juni 2000 in Oslo ersuchte die Überwachungsbehörde die norwegischen Behörden nachdrücklich um eine Begründung für die staatliche Beihilfe und wiederholte dieses Ersuchen in einem Schreiben vom 27. Juli 2000 (Dok. 00-5307-D), in dem sie die norwegischen Behörden aufforderte anzugeben, welches die rechtliche Begründung dafür sei, dass die Ausgleichsregelung nicht unter das allgemeine Verbot von Beihilfen falle. In ihrer Antwort vom 22. September 2000, von der Überwachungsbehörde am 3. Oktober 2000 registriert, (Dok. 00-6944-A) erklärten die norwegischen Behörden, Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens sei auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar und die Maßnahme sei als bestehende Beihilfe zu betrachten. Auch dieses Mal wurden keine entsprechenden Begründungen geliefert.

In ihrer Antwort vom 6. Oktober 2000 (Dok. 00-7060D) legte die Überwachungsbehörde dar, warum sie die Voraussetzungen für die Anwendung von Artikel 61 Absatz 1 EWR-Abkommen für gegeben hält und warum die Maßnahme ihrer Auffassung nach eine „neue Beihilfe“ im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 des

Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen darstellt. Zugleich wies sie die norwegische Regierung darauf hin, dass die Überwachungsbehörde gemäß Ziffer 6.2 Absatz 2 der Leitlinien für staatliche Beihilfen ermächtigt ist, auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen zu beschließen, und zwar auch im Fall, dass der betreffende EFTA-Staat keinerlei Angaben übermittelt hat. Schließlich wies das Direktorat für Wettbewerb und staatliche Beihilfen der Überwachungsbehörde die norwegischen Behörden darauf hin, dass es gezwungen sei, der Überwachungsbehörde die Eröffnung eines förmlichen Untersuchungsverfahrens gemäß Abschnitt 5.2 Absatz 1 der Leitlinien für staatliche Beihilfen vorzuschlagen, falls binnen 15 Werktagen keine Antwort einginge.

Am 19. Oktober fand in Oslo ein Treffen mit den norwegischen Behörden statt, während dessen die Angelegenheit eingehend diskutiert wurde. Nach einer Fristverlängerung informierten die norwegischen Behörden die Überwachungsbehörde mit Schreiben vom 24. November 2000, registriert am 27. November 2000 (00-8611-A), dass die politischen Parteien, die in der Nationalversammlung die Mehrheit bildeten, sich damit einverstanden erklärt hatten, im Rahmen des Staatshaushalts 2001 keine Zuschüsse aufgrund der Ausgleichsregelung zu gewähren. Mit Schreiben vom 4. Dezember 2000 (Dok. 00-8851-D) bestätigte die Überwachungsbehörde den Eingang des Schreibens und stellte fest, dass eine mögliche künftige Aufhebung der Ausgleichsregelung nicht ausreiche, um die Zweifel bezüglich ihrer Zulässigkeit in der Vergangenheit auszuräumen. Außerdem informierte sie die norwegische Regierung, dass sie in Anbetracht der fortbestehenden Zweifel an der Vereinbarkeit der Ausgleichsregelung mit dem EWR-Abkommen gezwungen sei, ein förmliches Ermittlungsverfahren einzuleiten.

Mit Fax des Handels- und Industrieministeriums vom 11. Dezember 2000, von der Überwachungsbehörde am selben Tag registriert (Dok. 00-9089-A), übermittelten die norwegischen Behörden eine Begründung der Ausgleichsregelung (in diesem Schreiben genannte Anlagen erreichten die Überwachungsbehörde nicht fristgerecht). Außerdem wurde der Über-

wachungsbehörde mitgeteilt, dass entgegen dem Schreiben vom 24. November 2000 die in der Nationalversammlung die Mehrheit bildenden politischen Parteien übereingekommen seien, im Rahmen der Ausgleichsregelung für das Jahr 2001 Zuschüsse in Höhe von 50 Mio. NOK zu gewähren. Die endgültige Entscheidung solle am 13. Dezember 2000 angenommen werden.

B. Beschreibung der Beihilfe

Den derzeit vorliegenden Informationen zufolge waren Busunternehmen bis 1999 von der am 1. Oktober 1993 eingeführten Abgabe auf Dieselmotorkraftstoff („autodieselavgift“) befreit. In einer Gesetzesvorlage betreffend Umweltsteuern (St. prp. nr. 54 (1997—1998) „Grønne Skatter“) vertrat die norwegische Regierung die Auffassung, dass die für Busse geltende Steuerbefreiung aus Umweltschutzgesichtspunkten nicht zu rechtfertigen sei, da es die Busunternehmen von externen, aus der Straßenbenutzung, Unfällen und Umweltverschmutzung entstehenden Kosten befreie und ihnen keinen finanziellen Anreiz biete, diese Kosten zu senken. Die norwegische Regierung schlug daher vor, die Befreiung der Busunternehmen von der Dieselmotorkraftstoffabgabe aufzuheben und sie auf diese Weise dazu anzuregen, ihre Effizienz zu erhöhen und umweltorientierte Investitionsentscheidungen zu treffen.

Damit die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs nicht beeinträchtigt würde, wurde vorgeschlagen, den sogenannten „subventionierten“ Busunternehmen einen Ausgleich für die Aufhebung der Steuerbefreiung zu gewähren. Bei den sogenannten „nicht subventionierten“ Busunternehmen, die Gegenstand des anhängigen Prüfungsverfahrens sind, wurde ein solcher Ausgleich für nicht angemessen gehalten. Die Gesetzesvorlage über Umweltsteuern sah in diesem Zusammenhang vor, dass kein Ausgleich gewährt werden würde, da diese „nicht subventionierten“ Busunternehmen voraussichtlich in der Lage seien, die höheren Kosten entweder durch erhöhte Fahrkartpreise oder durch eine geringere Gewinnspanne auszugleichen. Die Aufhebung der Steuerbefreiung sei ein Anreiz für die Busunternehmen, ihre Effizienz zu erhöhen und umweltfreundlicher zu arbeiten. Die tatsächliche Kostensteigerung liege daher unterhalb der Höhe der Abgaben.

Nach dem Gesetzesvorschlag unterlagen alle Busunternehmen ab dem 1. Januar 1999 der Dieselmotorkraftstoffabgabe. Allerdings erhielten die sogenannten „subventionierten“ Busunternehmen („tilskuddberettiget bussdrift“) einen Ausgleich in voller Höhe der Abgabe entsprechend dem Beschluss des norwegischen Parlaments vom Dezember 1998 über den Staatshaushalt 1999. Die Ausgleichsregelung, die von den Bezirken („Fylkeskommunene“) verwaltet wird, ist nicht Gegenstand des anhängigen Prüfungsverfahrens.

Im Frühjahr 1999 nahm das norwegische Parlament mit einem Beschluss über den revidierten Staatshaushalt für 1999 (St. prp. nr. 67 (1998—1999)) eine zweite Ausgleichsregelung für sogenannte „nicht subventionierte“ Busunternehmen („ikke-tilskuddberettiget bussdrift“) an, obgleich diese in der ursprünglichen Gesetzesvorlage der Regierung über Umweltsteuern nicht vorgesehen gewesen war. Die hierfür vorgesehenen Mittel betragen 45 Mio. NOK. Anscheinend wurde dieser Betrag später auf 71 Mio. NOK aufgestockt. Offenbar blieben aber die tatsächlich ausgezahlten Ausgleichsbeträge deutlich unter diesem Betrag (im Staatshaushalt für 2001 ist ein Betrag von 54,4 Mio. NOK für 1999 angegeben). Im Staatshaushalt für 2000 wurde die entsprechende Haushaltslinie nochmals erhöht, auf 75,4 Mio. NOK. Der Vorschlag für den Haushaltsplan

2001 sieht Mittel in Höhe von 50 Mio. NOK für die Ausgleichsregelung vor. Diese fällt in die Zuständigkeit des Verkehrsministeriums (vgl. St.prp.nr. 1 (1999—2000), Kapitel 1330, Posten 71 „Tilskudd til ekspressbuss“). Die Anträge auf Gewährung eines Ausgleichs sind dagegen an die Bezirksverwaltungen zu richten, so scheint es, die diese dann an das zuständige Ministerium weiterleiten.

In zwei Schreiben vom 21. Februar 2000 wurden den „nicht subventionierten“ Busunternehmen Einzelheiten zu den Ausgleichszahlungen für die Jahre 1999 und 2000 mitgeteilt. Abgesehen von diesen Schreiben gingen bei der Überwachungsbehörde keine weiteren Informationen der norwegischen Regierung ein.

Wie diesen Schreiben zu entnehmen ist, wird der Ausgleich im Laufe des Jahres in vier Raten entsprechend einer sogenannten „Vorauszahlungsvereinbarung“ („on account arrangement“) ausbezahlt. Darüber hinaus wird ein Teil des Geldes für die Schlussabrechnung („sluttavregning“) reserviert, die am Ende des entsprechenden Jahres vorgelegt werden muss. Die entsprechend der „Vorauszahlungsvereinbarung“ vorgenommenen Zahlungen beruhen auf früheren Zahlen, während die auf der Grundlage der Schlussabrechnung erfolgenden Zahlungen die sogenannte „tatsächliche Produktion“ zugrunde legen (in den genannten Schreiben wird auf die „produksjon“ Bezug genommen; die Überwachungsbehörde versteht unter „Produktion“ die entfernungsgebundenen Dienstleistungen des Busunternehmers, die aufgrund einer Genehmigung und entsprechend einem „Streckenplan“ erbracht werden). Bei der Schlussabrechnung müssen verschiedene Formulare mit detaillierten Angaben über die tatsächliche Produktion in dem entsprechenden Jahr ausgefüllt werden. Im Rahmen der Schlussabrechnung wird die „Streckenproduktion“ des entsprechenden Jahres berücksichtigt, die nicht bereits in die „Vorauszahlungsvereinbarung“ aufgenommen wurde.

Der für das einzelne Unternehmen anfallende Ausgleichsbetrag wird entsprechend den Entfernungen des „Streckenplans“ berechnet, wobei ein bestimmter Kilometersatz zur Anwendung kommt. Dieser Satz wird nicht von vornherein sondern erst dann festgelegt, wenn alle Strecken sämtlicher Genehmigungsinhaber erfasst wurden (er wird anscheinend berechnet, indem der gesamte für diesen Zweck veranschlagte Betrag durch die Zahl der Kilometer geteilt wird, für die Ausgleichszahlungen beantragt wurden). Die Angaben zur Streckenproduktion werden von einem Wirtschaftsprüfer geprüft. Wenn eine bestimmte Strecke über die Grenzen eines Bezirks hinausgeht, muss der Bezirk, in dem das Busunternehmen registriert ist, die betreffenden Anträge mit den anderen Bezirken abstimmen. Alle entsprechenden Anträge sind an das Verkehrsministerium zu senden.

Inländische Beförderungsdienstleistungen, die im Zuge internationaler Beförderungsdienstleistungen (Kabotage) erbracht werden, fallen ebenfalls unter die Ausgleichsregelung. Es wird diesbezüglich davon ausgegangen, dass ausländische Unternehmen ihre Kabotage-Dienstleistungen in Zusammenarbeit mit norwegischen Unternehmen anbieten. Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass die norwegischen Unternehmen im Namen der ausländischen Unternehmen tätig werden, wenn sie die Ausgleichszahlungen beantragen. Die Aufteilung der Aus-

gleichszahlungen bleibt den norwegischen und den ausländischen Unternehmen gemeinsam überlassen.

C. Begünstigte

Die sogenannten „nicht subventionierten“ Busunternehmen können nach der Ausgleichsregelung beantragen, im Hinblick auf eine Beihilfe geprüft zu werden. Sowohl „nicht subventionierte“ als auch „subventionierte“ Busunternehmen erbringen Leistungen des Personenlinienverkehrs. Im Gegensatz zu den „subventionierten“ erhalten die „nicht subventionierten“ Unternehmen keine staatlichen Zuschüsse für ihre Leistungen des Personenlinienverkehrs. Nach Auskunft der norwegischen Behörden können „nicht subventionierte“ Linienbusunternehmen eine Genehmigung für den Linienverkehr auf bestimmten Strecken beantragen, für die die Rentabilitätsaussichten gut sind. Die gleichen Busunternehmen können sowohl „subventionierte“ Linienverkehrsleistungen als auch Gelegenheitsverkehrsleistungen anbieten. Nach Aussage des Beschwerdeführers stehen die „nicht subventionierten“ Busunternehmen in Wettbewerb mit den Busdiensten für Touristen. Die norwegischen Behörden bestätigten dies mit den Worten, dass „der Linienverkehr und der Gelegenheitsverkehr . . . in gewissem Ausmaß auf dem selben Markt in Wettbewerb zueinander stehen“. Dies erklärt sich durch die Tatsache, dass es Expressbusunternehmen nach Auskunft des Beschwerdeführers im Winter gestattet ist, ihre Routen zu ändern und Beförderungsdienstleistungen zu touristischen Zielen zu erbringen. Außerdem dürfen die Expressbusunternehmen ihre Routen ändern, wenn dies von einer Gruppe von Personen verlangt wird.

II. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

A. Mitteilungspflicht und Stillhalteverpflichtung

Nach Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen „[wird] die EFTA-Überwachungsbehörde . . . von jeder beabsichtigten Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen so rechtzeitig unterrichtet, dass sie sich dazu äußern kann. . . Der betreffende Staat darf die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen, bevor die EFTA-Überwachungsbehörde eine abschließende Entscheidung erlassen hat.“

Die Mitteilungspflichten wurden im Verkehrsbereich teilweise geändert. Nach Artikel 17 Absatz 2 des in Ziffer 4 von Anhang XIII zum EWR-Abkommen genannten Rechtsakts⁽¹⁾ ist „auf Ausgleichszahlungen, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben, [. . .] das Verfahren zur vorherigen Unterrichtung gemäß Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen nicht anzuwenden“. In allen anderen Fällen, die nicht unter die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallen, bleibt die Mitteilungspflicht nach Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen weiterhin gültig.

Nach den von den norwegischen Behörden übermittelten Informationen fällt der Ausgleich für „nicht subventionierte“ Busunternehmen nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, da die für die Förderung in Frage kom-

menden Unternehmen anscheinend nicht den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne von Artikel 2 der Verordnung unterliegen. Die norwegischen Behörden haben die diesbezügliche Schlussfolgerung der Überwachungsbehörde nicht bestritten. Ferner geht aus den mit den beiden Schreiben vom 21. Februar 2000 mitgeteilten Vorschriften über Ausgleichszahlungen hervor, dass der den Busunternehmen gewährte Ausgleich nicht unter Einhaltung des Verfahrens der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 (insbesondere Art. 9 ff.) gewährt wurde. Auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen ist die Überwachungsbehörde daher der Auffassung, dass Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist und dass die Ausgleichsregelung als neue Beihilfe hätte mitgeteilt werden müssen.

Die norwegischen Behörden haben ursprünglich die Bezeichnung der Ausgleichsregelung als neue Beihilfe und folglich ihre Pflicht, die Beihilfe gemäß Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen mitzuteilen, bestritten. Sie haben das damit begründet, dass die Ausgleichsregelung, die angenommen wurde, um die aus der Aufhebung der Befreiung von den Dieselabgaben entstehenden Kosten zu kompensieren, eine Fortsetzung des bestehenden Steuersystems sei, d. h. der ursprünglichen Befreiung von den Dieselabgaben entspreche.

Nach Auffassung der Überwachungsbehörde kann die Ausgleichsregelung nicht als „bestehende Beihilfe“ im Sinne von Abschnitt 7.2 Absatz 1 erster Punkt der Leitlinien für staatliche Beihilfen betrachtet werden, da die geplante Zahlung nicht aufgrund eines Rechtsakts erfolgt, der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des EWR-Abkommens in Kraft war. Die für Busunternehmen geltende Befreiung von der Dieselabgabe wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1999 aufgehoben. Die bestehende Steuerbefreiung wurde mit demselben Datum aufgehoben. Es wurde eine Ausgleichsregelung für sogenannte „subventionierte“ Busunternehmen eingeführt, die die Auswirkungen der Aufhebung kompensieren sollte. Später, im Zusammenhang mit dem überarbeiteten Haushalt, der am 10. Mai 1999 vorgelegt wurde, beschloss das Parlament, eine zusätzliche Ausgleichsregelung für sogenannte „nicht subventionierte“ Busunternehmen einzuführen. Der Ausgleichsbetrag wird nach bestimmten Regeln festgesetzt, die den betroffenen Busunternehmen teilweise in zwei Schreiben vom 21. Februar 2000 mitgeteilt wurden. Diese neuen Regeln stellen einen neuen rechtlichen Rahmen für die Gewährung von Beihilfen für bestimmte Linienbusunternehmen dar. Daher kann die Ausgleichsregelung nicht als Fortsetzung einer Steuerminderung angesehen werden, die in einem anderen Rechtsakt festgelegt wurde. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass der Ausgleich anderer Natur ist als die Steuerbefreiung nach dem vorherigen Rechtsakt. Die für die Verwaltung und Durchführung der Ausgleichsregelung zuständigen Instanzen sind ferner offenbar andere als die für die Erhebung der Dieselabgabe zuständigen Behörden.

Im Lichte dieser Erwägungen kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass die Ausgleichsregelung eine neue Beihilfe im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen darstellt. Folglich waren die norwegischen Behörden verpflichtet, die Ausgleichsregelung vor ihrer Anwendung mitzuteilen. Die norwegischen Behörden haben darüber hinaus während des Treffens vom 19. Oktober 2000 bestätigt, dass Zahlungen für die Jahre 1999 und 2000 vorgenommen wurden. Die Überwachungsbehörde stellt fest, dass diese Zahlungen gegen die Stillhalte-

⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91, nachfolgend „Verordnung (EWG) Nr. 1191/69“ genannt.

verpflichtung nach Artikel 1 Absatz 3 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen verstoßen. Die Ausgleichsregelung ist daher gemäß Abschnitt 6.1 der Leitlinien für staatliche Beihilfen der Überwachungsbehörde formell rechtswidrig. Die Überwachungsbehörde macht die norwegischen Behörden in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam, dass gemäß Kapitel 6 Abschnitt 6.2.3 der Leitlinien für staatliche Beihilfen die Beihilfe von den Empfängern wieder eingezogen werden muss, falls die Beihilfe nach Auffassung der Überwachungsbehörde mit dem EWR-Abkommen unvereinbar ist. Ferner weist die Überwachungsbehörde die norwegischen Behörden darauf hin, dass diese verpflichtet sind, die Ausgleichsregelung für das Jahr 2001 nicht in Kraft zu setzen. Das bedeutet, dass keine Zahlungen aufgrund der Ausgleichsregelung vorgenommen werden dürfen, solange die Überwachungsbehörde in der Sache eine abschließende Entscheidung getroffen hat.

B. Staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens

Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens lautet: „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.“

Aufgrund der Ausgleichsregelung gewährte Unterstützungsmaßnahmen werden durch den Staatshaushalt finanziert. Die nach der Ausgleichsregelung förderfähige Busunternehmen erhalten eine finanzielle Begünstigung, die sie unter normalen Geschäftsbedingungen nicht erhalten hätten.

Die norwegischen Behörden brachten vor, dass die Ausgleichsregelung den internationalen Wettbewerb deshalb nicht verfälsche, weil von ausländischen Unternehmen angebotene Kabotage im Linienverkehr ebenfalls gefördert werden kann.

Im Allgemeinen beeinträchtigen Fördermaßnahmen den Wettbewerb und Handel zwischen den Vertragsparteien, sofern das begünstigte Unternehmen seine Tätigkeit im Bereich des Handels zwischen den Vertragsparteien fortsetzt und die Beihilfe die Stellung des Unternehmens im Verhältnis zu den Konkurrenzunternehmen stärkt. Daher sind Beihilfen, die Unternehmen begünstigen, die auf einem liberalisierten Markt Verkehrsdienstleistungen anbieten, geeignet, den Wettbewerb und Handel zu beeinträchtigen. Durch den in Punkt 33a von Anhang XIII des EWR-Abkommens genannten Rechtsakt⁽²⁾ wurden besondere Dienstleistungen des Linienverkehrs und des Gelegenheitsverkehrs, die im Rahmen des internationalen Linienverkehrs erbracht werden, vollständig liberalisiert. Außerdem begünstigen die Vorschriften über öffentliche Aufträge in einem gewissen Maß und insbesondere die nationalen Vorschriften in einigen EWR-Staaten den EWR-weiten Marktzugang. Ausländische Firmen interessieren sich zunehmend für inländische

Märkte; sie haben bereits Anteile von nationalen Unternehmen erworben und bieten Verkehrsdienstleistungen außerhalb ihrer Heimatmärkte an⁽³⁾.

Von der Ausgleichsregelung begünstigte Unternehmen können nach Auskunft der norwegischen Behörden Dienstleistungen sowohl im Linienverkehr als auch im Gelegenheitsverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 12/98 erbringen. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass aufgrund der Ausgleichsregelung vorgenommene Zahlungen dazu verwendet werden, Dienstleistungen des Gelegenheitsverkehrs zu erbringen. Auch in Fällen, wo Busunternehmen ausschließlich Dienstleistungen des Linienverkehrs erbringen, können den Wettbewerb verzerrende Wirkungen nicht ausgeschlossen werden, da nach Auskunft sowohl des Beschwerdeführers als auch der norwegischen Behörden „nicht subventionierte“ Busunternehmen — wenn auch nur in gewissem Maße — im Wettbewerb mit Busunternehmen des Gelegenheitsverkehrs stehen. Die norwegischen Behörden haben erklärt, dass Verkehrsunternehmen, die eine Genehmigung für zeitlich befristete „Kabotage“ haben (inländischen Personenlinienverkehr im Rahmen des internationalen Linienverkehrs) ebenfalls Anspruch auf Ausgleichszahlungen im Rahmen dieser Regelung haben. Nach Ansicht der Überwachungsbehörde bestehen jedoch Zweifel daran, dass diese Ausgleichsregelung auch ausländischen Unternehmen auf transparente und nicht diskriminierende Weise zugute kommt. Da die Bestimmungen über Ausgleichszahlungen anscheinend nur durch ein Schreiben an die „nicht subventionierten“ Busunternehmen bekannt gemacht wurden, zu denen vermutlich nur norwegische Unternehmen gehörten, bestehen Zweifel daran, dass ausländische Unternehmen hinreichend über die Möglichkeit informiert wurden, einen Ausgleich zu beantragen. Darüber hinaus ist in der Ausgleichsregelung nicht eindeutig festgelegt, ob ausländische Unternehmen, die nicht gemeinschaftlich mit norwegischen Unternehmen tätig werden, berechtigt sind, in ihrem eigenen Namen entsprechende Anträge einzureichen. Nach dem Wortlaut der der Überwachungsbehörde mitgeteilten Bestimmungen hat es den Anschein, dass ausländische Unternehmen durch Vermittlung norwegischer Unternehmen vorgehen müssen. Aus diesem Grund ist die Überwachungsbehörde nicht davon überzeugt, dass ausländische Unternehmen gleichgestellt sind.

Im Übrigen ist nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass allein die Tatsache, dass die Beihilferegelung ohne Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit bzw. des Sitzes erfolgt, nicht zur Folge hat, dass sie nicht Artikel 61 Absatz 1 EWR-Abkommen unterliegt. Eine solche nicht diskriminierende Behandlung von ausländischen Unternehmen auf dem norwegischen Markt würde Auswirkungen auf den Handel nicht ausschließen, da norwegische Busunternehmen, die in den Genuss von Ausgleichszahlungen gelangen, außerhalb Norwegens sowohl im Bereich des Gelegenheits- als auch des Linienverkehrs mit anderen Unternehmen in Wettbewerb stehen können.

⁽²⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates; in Anhang XIII zum EWR-Abkommen aufgenommen durch den Beschluss Nr. 121/98 (ABl. L 297 vom 18.11.1999, S. 50 und EWR-Beilage); in Kraft getreten am 1.8.1999; nachfolgend „Verordnung (EG) Nr. 12/98“ genannt.

⁽³⁾ Vgl. in diesem Zusammenhang die Kommissionsentscheidungen über staatliche Beihilfen N 575/A/1999 — Deutschland und N 694/99 — Spanien betreffend Beihilfen für die Modernisierung des Stadt- und Regionalverkehrs: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n694-99.pdf (nur auf Spanisch); siehe auch die Begründung zum Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen, KOM(2000) 7 endg. vom 26.7.2000 (http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en_500PC0007.pdf).

In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass infolge der Ausgleichsregelung die Wettbewerbsstellung von Unternehmen, die Personenbeförderungs-Dienstleistungen sowohl in Norwegen als auch außerhalb Norwegens erbringen, gestärkt wird und dass somit der Wettbewerb verzerrt und der Handel zwischen den Vertragsparteien beeinträchtigt wird.

Die Überwachungsbehörde ist daher der Auffassung, dass die Ausgleichsregelung eine Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens darstellt.

C. Vereinbarkeit von Beihilfemaßnahmen mit dem EWR-Abkommen

Nach Auffassung der Überwachungsbehörde reduziert die Ausgleichsregelung die mit dem täglichen Betrieb verbundenen Kosten der förderfähigen Busunternehmen. Daher stellt die im Rahmen dieser Regelung gewährte Beihilfe eine Betriebsbeihilfe (*) dar, die in der Regel nach dem EWR-Abkommen nicht zulässig ist. Dennoch hat die Überwachungsbehörde geprüft, ob die Beihilfe aufgrund der vorliegenden Informationen für eine Ausnahme gemäß Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des EWR-Abkommens in Verbindung mit Kapitel 15 der Leitlinien für staatliche Beihilfen über Beihilfen für den Umweltschutz in Frage kommt. Gemäß Abschnitt 15.4.3 der Leitlinien für staatliche Beihilfen können Betriebsbeihilfen im Bereich der Abfallbehandlung und der Befreiung von Umweltabgaben zulässig sein. Nach den strengen Bedingungen der Leitlinien für staatliche Beihilfen müssen Ausgleichszahlungen grundsätzlich auf Fälle beschränkt werden, in denen besondere Produktionskosten anfallen; die Beihilfe sollte zeitlich begrenzt und grundsätzlich degressiv sein, um einen Anreiz für eine Verringerung der Umweltverschmutzung und die schnellere Einführung einer effizienteren Nutzung der Ressourcen zu bieten. Eine solche Befreiung von neuen Umweltabgaben kann genehmigt werden, wo es gilt, einen Verlust der Wettbewerbsfähigkeit, vor allem auf internationaler Ebene, zu kompensieren. Ein anderer zu berücksichtigender Faktor ist, was die Firmen als Gegenleistung tun müssen, um ihre Umweltverschmutzung zu reduzieren.

Auf zusätzliche Produktionskosten begrenzter Ausgleich

Die norwegischen Behörden haben hierzu erklärt, dass „die Ausgleichsregelung den Streckenplan des Unternehmens zugrunde legt und dass sie folglich nur höhere Kraftstoffkosten kompensiert, die mit bestimmten planmäßigen Strecken verbunden sind“. Dies führt dazu, so die norwegischen Behörden, dass „das neue Ausgleichssystem die Unternehmen dazu anregt, Einsparungen beim Dieserverbrauch vorzunehmen, indem sie u. a. weniger Kraftstoff verbrauchende Motoren und Busse einsetzen und zugleich die allgemeine Umweltverschmutzung reduzieren. Eine andere Ausgleichsregelung, bei der die Zuschüsse u. a. im Verhältnis zum Kraftstoffverbrauch gewährt werden, würde dagegen Unternehmen belohnen, die überdurchschnittlich viel Kraftstoff pro Kilometer verbrauchen.“

Die Überwachungsbehörde kann nicht erkennen, wie diese Regelung sicherstellt, dass kein Unternehmen Ausgleichszahlungen erhält, die seine Ausgaben für Dieselkraftstoff übersteigen. Es ist in der Tat nicht ausgeschlossen, dass Unternehmen, die Zahlungen aufgrund ihres „Streckenplans“ (entsprechend den von ihnen abgedeckten Entfernungen) erhalten und die ihren

Dieselmotorenverbrauch auf diesen Strecken verringern, Ausgleichsbeträge erhalten, die ihre tatsächlichen aufgrund der Dieselmotorenabgabe anfallenden Kosten übersteigen.

Die Überwachungsbehörde ist daher der Auffassung, dass die in den Schreiben vom 21. Februar 2000 genannten Bedingungen für die Gewährung von Ausgleichszahlungen nicht gewährleisten, dass Busunternehmen keine Ausgleichszahlungen erhalten, die ihre tatsächlichen aus der Dieselmotorenabgabe entstehenden Kosten übersteigen. Da keine klaren Regeln oder Leitlinien existieren, die die Höhe der im Rahmen der Regelung gewährten Ausgleichszahlungen begrenzen, ist es zweifelhaft, ob die Ausgleichsregelung geeignet ist, die Ausgleichszahlungen auf die zusätzlichen Produktionskosten zu begrenzen.

Die norwegischen Behörden haben ferner erklärt, dass die notwendige Begrenzung der Ausgleichszahlungen auf die Höhe der Produktionskosten gegeben sei, wenn die Ausgleichsregelung „nicht den höheren Betrag der Dieselmotorenabgaben im Vergleich zu der vorherigen Steuervorschriften übersteige“. Diesbezüglich erklärte die norwegische Regierung, dass der Gesamtbetrag der Ausgleichszahlungen im Jahr 2000 niedriger sei als die Einnahmen aus den Dieselmotorenabgaben nach dem 1. Januar 1999. Im Jahr 2001 sei ein Rückgang der für die Ausgleichsregelung bereitgestellten Mittel von 33 % im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen.

Die Überwachungsbehörde erkennt an, dass der Rückgang der Ausgleichszahlungen im Vergleich zu den vorher gewährten Befreiungen von den Dieselmotorenabgaben möglicherweise ein Hinweis darauf ist, dass die Ausgleichszahlungen die aus der Dieselmotorenabgabe entstehenden Kosten unterschreiten. Dieser Umstand allein liefert jedoch nicht den notwendigen Beweis, dass Expressbusunternehmen nicht zu hohe Ausgleichszahlungen erhalten. Die Erklärung der norwegischen Regierung betreffend den reduzierten Geltungsbereich und reduzierte im Rahmen der Ausgleichsregelung bewilligte Beträge im Vergleich zur früheren Situation beweist also nicht, dass dem genannten Erfordernis entsprochen wurde.

Bezüglich der Situation in den Jahren 1999 und 2000 stellt die Überwachungsbehörde fest, dass trotz ihres Schreibens vom 4. Dezember 2000, in dem sie Zweifel im Hinblick auf die Vereinbarkeit der Ausgleichsregelung mit dem EWR-Abkommen in der Vergangenheit geäußert hatte, keine Informationen von den norwegischen Behörden übermittelt wurden, die belegen, dass Expressbusunternehmen keine Ausgleichszahlungen erhalten haben, die die Dieselmotorenabgaben überstiegen. Die Überwachungsbehörde stellt ferner im Hinblick auf die Fortführung der Ausgleichsregelung im Jahr 2001 fest, dass kein Kontrollmechanismus eingeführt wurde, der die über die Beihilfe entscheidende Stelle in die Lage versetzt, nachzuprüfen, dass die aus der Ausgleichsregelung bezogenen Leistungen nicht die zusätzlichen Kosten übersteigen, die aufgrund der Dieselmotorenabgaben des betreffenden Jahres anfallen. Ohne eine solche Kontrolle kann nicht ausgeschlossen werden, dass Expressbusunternehmen möglicherweise einen zu hohen Ausgleich erhalten.

Vor diesem Hintergrund kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass die norwegischen Behörden nicht nachgewiesen haben, dass Zahlungen im Rahmen der Ausgleichsregelung auf die zusätzlichen Produktionskosten begrenzt sind.

(*) Entsprechend dem Urteil des Gerichtshofs vom 8. Juni 1995, Rs. T-459/93, Siemens SA/Kommission, Slg. 1995, II-1675 Randnr. 48.

Anreiz für eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs

Den Ausführungen der norwegischen Behörden zufolge wird durch die Ausgleichsregelung, da sie weniger extensiv ist als die vorher geltende Steuerbefreiung, die Umwelt besser geschützt und werden Umweltschutzziele schneller erreicht. Wenn Ausgleichszahlungen für z. B. das Jahr 2000 beantragt werden, so die norwegischen Behörden, wird ein Abzug in Höhe von 6 % entsprechend dem Effizienzpotential im Hinblick auf eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs vorgenommen. Die Herausnahme des Gelegenheitsverkehrs aus dem Geltungsbereich der Ausgleichsregelung und dieser 6-prozentige Abzug führten dazu, dass die Ausgleichsregelung weniger extensiv sei als die Erhöhung der Diesellabgaben nach dem 1. Januar 1999. Der für die Ausgleichsregelung im Jahr 2001 vorgesehene Betrag von 50 Mio. NOK liege um 33 % unter dem entsprechenden Betrag des Jahres 2000.

Die Überwachungsbehörde stellt fest, dass die norwegischen Behörden keine einschlägigen Informationen übermittelt haben, die es ihr gestatten würden, zu überprüfen, ob die Gesamthöhe der im Rahmen der Ausgleichsregelung vorgenommenen Zahlungen seit ihrer Einführung laufend und im Vergleich zur Situation vor der Aufhebung der Steuerbefreiung im Jahr 1999 zurückgegangen ist.

Insbesondere wurden keine Zahlen zu Steuereinbußen aufgrund der Befreiung von Expressbusunternehmen von den Diesellabgaben vor der Aufhebung der Befreiung am 1. Januar 1999 übermittelt, die die Überwachungsbehörde in die Lage versetzt hätten, zu überprüfen, ob die Aussagen der norwegischen Behörden betreffend die Geltung der Ausgleichsregelung im Jahr 1999 im Vergleich zur vorherigen Steuerregelung zutreffen. Die Überwachungsbehörde stellt fest, dass die für die Ausgleichsregelung bereitgestellten Mittel im Staatshaushalt 2000 im Vergleich zu 1999 aufgestockt wurden. Dieses widerspricht den Erklärungen der norwegischen Regierung bezüglich des 6-prozentigen Abzugs aufgrund des Effizienzpotentials. Die Aufstockung der Mittel im Staatshaushalt 2000 könnte so ausgelegt werden, dass der tatsächliche Dieserverbrauch nach der Befreiung von der Diesellabgabe eher zu- als abgenommen hat. Ohne weitere Erklärungen zu den Gründen dieser Zunahme kann nur schwer festgestellt werden, wie sie sich auf den Anreiz für Expressbusunternehmen auswirken, ihren Dieserverbrauch zu reduzieren.

Selbst wenn angenommen wird, dass die Ausgleichszahlungen seit Einführung der Ausgleichsregelung 1999 zurückgegangen sind, beruht dieser Rückgang nicht allein auf der Ausgleichsregelung. Die Höhe der für die Ausgleichsregelung bereitgestellten Mittel hängt voll und ganz vom Ermessen des norwegischen Parlaments bei der Annahme des Jahreshaushalts ab. Die Regelung selbst enthält keine Leitlinien bezüglich der Berechnung künftiger Ausgleichszahlungen. Es gibt daher kein klares Signal für eine künftige Reduzierung der staatlichen Unterstützung, die die Busunternehmen zwingen würde, ihren Kraftstoffverbrauch zu verringern.

Der Überwachungsbehörde fehlen ferner detaillierte Angaben über die Berechnung der im Rahmen der Ausgleichsregelung bewilligten Beträge (insbesondere darüber, inwieweit die Beträge mit dem Ziel festgelegt wurden, den Dieserverbrauch deutlich zu verringern) sowie Informationen über eventuelle Änderungen bei den für die Ausgleichsregelung in Frage kom-

menden Linienbusdiensten. Ohne diese Informationen kann nicht mit Gewissheit festgestellt werden, ob eine mögliche allgemeine Reduzierung der als Ausgleich bereitgestellten Mittel tatsächlich zu geringeren Ausgleichszahlungen für das einzelne Expressbusunternehmen führt und diesen Unternehmen folglich einen Anreiz gibt, ihren Kraftstoffverbrauch zu verringern. Vor diesem Hintergrund reicht die Reduzierung der im Rahmen der Ausgleichsregelung für 2001 bereitgestellten Mittel um 33 % nicht aus, um festzustellen, um wie viel geringere Ausgleichszahlungen die Expressbusunternehmen im Rahmen der Regelung erhielten.

Schließlich kann ohne Informationen über die Höhe der im Rahmen der Regelung vorgenommenen Zahlungen kaum festgestellt werden, inwieweit die Regelung einen hinreichenden Anreiz darstellt. Nach Auffassung der Überwachungsbehörde ist grundsätzlich nur ein Ausgleichsniveau, das unter den Kosten liegt, die (aufgrund der Diesellabgabe) für die Busunternehmen anfallen würden, die keine Anstrengungen unternehmen, um ihren Kraftstoffverbrauch zu reduzieren, ein hinreichender Anreiz für Expressbusunternehmen, die Kraftstoffkosten zu reduzieren. Die Überwachungsbehörde stellt fest, dass ihr keine Informationen übermittelt wurden, denen das Niveau der Ausgleichszahlungen zu entnehmen ist, die den Expressbusunternehmen in den Jahren seit Einführung der Ausgleichsregelung gewährt wurden.

Wegen der fehlenden Informationen über den eventuellen Rückgang der Ausgleichszahlungen seit Einführung der Regelung und über das Niveau der Zahlungen an die förderfähigen Busunternehmen hat die Überwachungsbehörde Zweifel, ob die Ausgleichsregelung den Begünstigten genügend Anreiz gibt, in ihre Ausrüstung zu investieren und ihre Geschäftsabläufe in der Weise zu verändern, dass der Kraftstoffverbrauch so gering wie möglich gehalten wird.

Zeitlich befristete Befreiung von neuen Umweltabgaben, um einen Verlust der Wettbewerbsfähigkeit auszugleichen

Was die Umweltschutzziele der Ausgleichsregelung anbelangt, haben die norwegischen Behörden auf den Regierungsvorschlag betreffend Umweltabgaben („Grønne Skatter“, St. prp. nr. 54 (1997—98)) verwiesen. Außerdem führten die norwegischen Behörden — ohne diesen Punkt weiter zu vertiefen — an, dass die Ausgleichsregelung notwendig sei, um die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Busunternehmen zu erhalten.

Die Überwachungsbehörde stellt allerdings fest, dass entsprechend dem genannten Regierungsvorschlag davon ausgegangen wird, dass „nicht subventionierte“ Busunternehmen in der Lage sind, die aus der Abschaffung der Befreiung von der Diesellabgabe entstehenden zusätzlichen Kosten mit Einnahmen aus dem Linienverkehr zu decken. Demnach hielt die norwegische Regierung einen Ausgleich für „nicht subventionierte“ Busunternehmen anscheinend nicht für notwendig. Die übermittelten Unterlagen enthalten keine zufriedenstellende Erklärung dafür, dass — entgegen den Erklärungen der Regierung in ihrem Vorschlag für das Parlament — Ausgleichszahlungen für „nicht subventionierte“ Busunternehmen erforderlich sind. Außerdem stellt die Überwachungsbehörde fest, dass die norwegischen Behörden keinerlei Hintergrundinformationen übermittelt haben, denen zu entnehmen ist, warum eine Ausgleichsregelung auch für diese Busunternehmen eingeführt wurde.

Die Überwachungsbehörde stellt darüber hinaus fest, dass Expressbusunternehmen seit Einführung der Dieselabgabe im Oktober 1993 von ihr befreit sind. Dies bedeutet, dass die Busunternehmen zu dem Zeitpunkt, als die Befreiung abgeschafft und die Ausgleichsregelung angenommen wurde bereits fünf Jahre Zeit gehabt hatten, ihr Unternehmen umzustellen, um die mit den Abgaben verbundenen Kosten zu reduzieren. Ohne weitere Erklärungen seitens der norwegischen Behörden, warum dieser Zeitraum den Busunternehmen nicht genügte, um sich auf die neuen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einzustellen, kann die Überwachungsbehörde nicht beurteilen, ob die Beihilfe notwendig und verhältnismäßig ist. In diesem Zusammenhang wäre es auch interessant, Informationen zu erhalten, aus denen hervorgeht, ob und in welchem Umfang die während dieses Zeitraums von der Dieselabgabe befreiten Expressbusunternehmen Anstrengungen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs unternommen haben.

Betreffend die zeitliche Befristung der Regelung haben die norwegischen Behörden keine Bemerkungen oder Informationen vorgelegt. Die Überwachungsbehörde stellt fest, dass die Regelung selbst keine Befristung enthält. Sie hat Zweifel, ob eine solche zeitlich unbeschränkte Regelung den förderfähigen Unternehmen einen Anreiz bietet, sich auf die neuen steuerlichen Gegebenheiten umzustellen.

Somit haben die norwegischen Behörden nach Auffassung der Überwachungsbehörde nicht nachgewiesen, dass die Ausgleichsregelung zeitlich befristet und degressiv ist, dem Umweltschutz dient und notwendig ist, um einen Verlust der Wettbewerbsfähigkeit zu kompensieren.

D. Schlussfolgerung

Aus den vorstehenden Gründen hat die Überwachungsbehörde Zweifel daran, dass die in der Ausgleichsregelung für Expressbusunternehmen enthaltene Beihilfe mit dem EWR-Abkommen vereinbar ist. Da nicht genügend Informationen vorlagen, konnten diese Zweifel während der Vorprüfung gemäß Kapitel 6 Abschnitt 6.2 der Leitlinien für Beihilfen nicht ausgeräumt werden. Folglich ist die Überwachungsbehörde gemäß Kapitel 5 Abschnitt 5.2 der Leitlinien für staatliche Beihilfen verpflichtet, das Verfahren nach Artikel 1 Absatz 2 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen einzuleiten. Die Ent-

scheidung, das Verfahren einzuleiten, präjudiziert nicht die endgültige Entscheidung der Überwachungsbehörde, die möglicherweise zu dem Schluss kommt, dass die Beihilfe mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar ist.

Die Überwachungsbehörde fordert die norwegischen Behörden auf, ihr alle Informationen zu übermitteln, die notwendig sind, um die Vereinbarkeit der Ausgleichsregelung mit den Bestimmungen über staatliche Beihilfen gemäß dem EWR-Abkommen zu prüfen. Sollte die norwegische Regierung die angeforderten Informationen nicht bis zum nachstehend genannten Zeitpunkt übermitteln, wird die Überwachungsbehörde auf der Grundlage der ihr vorliegenden Angaben eine Entscheidung gemäß Artikel 1 Absatz 2 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtsabkommen treffen.

Schließlich weist die Überwachungsbehörde die norwegische Regierung darauf hin, dass sie gemäß Kapitel 6 Abschnitt 6.2.1 der Leitlinien für staatliche Beihilfen „einen EFTA-Staat mit einer vorläufigen Entscheidung auffordern [kann], die Zahlung der Beihilfe unverzüglich bis zum Abschluss der Überprüfung einzustellen“. Da die Überwachungsbehörde mit der vorliegenden Entscheidung zu dem Schluss gekommen ist, dass die Beihilfe widerrechtlich gewährt wurde, kann sie gemäß Abschnitt 6.2.1 Absatz 2 der Leitlinien für staatliche Beihilfen eine Entscheidung treffen, mit der sie die norwegische Regierung auffordert, die Zahlung der Beihilfe sofort einzustellen, sofern die norwegische Regierung keine hinreichende Sicherheit dafür bietet, dass die Ausgleichsregelung nicht zur Anwendung kommt, bis die Überwachungsbehörde ihre abschließende Entscheidung getroffen hat.

Die EFTA-Überwachungsbehörde fordert die EFTA-Staaten, die EU-Mitgliedstaaten und anderen Beteiligten auf, sich innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung zu den betreffenden Beihilfemaßnahmen zu äußern und ihre Bemerkungen an folgende Anschrift zu senden:

EFTA-Überwachungsbehörde
Rue de Trèves/Trierstraat 74
B-1040 Brüssel.

Die Bemerkungen werden der norwegischen Regierung mitgeteilt.