

Suomenkielinen laitos

## Tiedonantoja ja ilmoituksia

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö	Sivu
	I Tiedonantoja	
	<b>Komissio</b>	
2001/C 125/01	Euron kurssi .....	1
2001/C 125/02	Alkuperänimityksen ja maantieteellisten merkintöjen suojasta annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2081/92 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu rekisteröintihakemuksen julkaiseminen .....	2
2001/C 125/03	Erityisluonnetta koskevista todistuksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2082/92 8 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu rekisteröintihakemuksen julkaiseminen .....	5
2001/C 125/04	Ennakkoilmoitus yrityskestittymästä (Asia COMP/M.2433 – Barclays Bank plc/Minimax GmbH) – Asiaan sovelletaan mahdollisesti yksinkertaistettua menettelyä <sup>(1)</sup> .....	7
2001/C 125/05	Menettelyn aloittaminen (Asia COMP/M.2322 – CRH/Addtek) <sup>(1)</sup> .....	8
	EUROOPAN TALOUSALUEEN	
	<b>EFTAn valvontaviranomainen</b>	
2001/C 125/06	Valtiontuki (SAM 020.500.035 Norja) – Valvonta- ja tuomioistuinsopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 2 kohdan mukainen EFTAn valvontaviranomaisen ilmoitus muille EFTA-valtioille, EU:n jäsenvaltioille sekä muille asianomaisille hyvitysmaksujen muodossa pikalinja-autoille myönnetystä valtiontuesta Norjassa (valtiontuki SAM 020.500.035) .....	9

## I

*(Tiedonantoja)*

## KOMISSIO

**Euron kurssi** <sup>(1)</sup>**25. huhtikuuta 2001**

(2001/C 125/01)

<b>1 euro</b>	=	7,4637	Tanskan kruunua
	=	9,166	Ruotsin kruunua
	=	0,6227	Englannin puntaa
	=	0,8947	Yhdysvaltain dollaria
	=	1,3804	Kanadan dollaria
	=	109,55	Japanin jeniä
	=	1,532	Sveitsin frangia
	=	8,1625	Norjan kruunua
	=	84,24	Islannin kruunua <sup>(2)</sup>
	=	1,775	Australian dollaria
	=	2,1863	Uuden Seelannin dollaria
	=	7,2464	Etelä-Afrikan randia <sup>(2)</sup>

---

<sup>(1)</sup> *Lähde:* Euroopan keskuspankin ilmoittama viitekurssi.

<sup>(2)</sup> *Lähde:* Komissio.

**Alkuperänimityksen ja maantieteellisten merkintöjen suojasta annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2081/92 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu rekisteröintihakemuksen julkaiseminen**

(2001/C 125/02)

Tämä julkaiseminen sisältää oikeuden vastustaa rekisteröintiä mainitun asetuksen 7 artiklassa tarkoitettulla tavalla. Väitteet hakemusta vastaan on tehtävä jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen välityksellä kuuden kuukauden kuluessa julkaisemisesta. Julkaiseminen perustellaan seuraavilla tekijöillä ja erityisesti 4 kohdan 6 alakohdalla, joiden mukaan hakemus katsotaan perustelluksi asetuksessa (ETY) N:o 2081/92 tarkoitettulla tavalla.

NEUVOSTON ASETUS (ETY) N:o 2081/92

REKISTERÖINTIHAKEMUS: 5 ARTIKLA

SAN ( ) SMM (x)

**Asiakirjan kansallinen numero: 4/2000**

**1. Jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen**

Nimi: Ministero delle Politiche agricole e forestali  
Osoite: Via XX Settembre, 20, I-00187 Roma  
Puhelin (39-06) 481 99 68  
Faksi (39-06) 420 31 26.

**2. Hakijaryhmittymä**

2.1 Nimi: Associazione Produttori Ortofrutticoli Veneto Friulana scarl  
2.2 Osoite: Via Marconi, 35, I-31021 Mogliano Veneto (TV)  
2.3 Kokoonpano: tuottaja/jalostaja (x) muu ( )

**3. Tuotelaji: Kasvikset, luokka 1.6**

**4. Tavaraerittely**

(tiivistelmä 4 artiklan 2 kohdan edellytyksistä)

4.1 **Nimi:** Asparago bianco di Cimadolmo

4.2 **Kuvaus:** Suojattu maantieteellinen merkintä "Asparago bianco di Cimadolmo" on varattu parsan versoille, jotka tuotetaan asianomaiseen luetteloon merkityillä tiloilla. Luetteloa ylläpitää 4.7 kohdassa mainittu valvontaviranomainen; viljellyt lajikkeet ovat Precoce d'Argenteuil, Gladio, Larac, Dariana, JM 2001 ja JM 2004. Tiloilla saa viljellä myös muita lajikkeita enintään 20 prosenttia tuotannosta.

Kulutukseen saatettaessa Asparago bianco di Cimadolmo -parsalla on oltava seuraavat kaupan pitämistä ja laatua koskevat ominaisuudet:

- tuote on pakattu 0,5–3 kilon versoinippuihin, jotka on sidottu tukevasti, tai yksittäispakkauksiin (versot on asetettu kerroksittain). Sekä nippujen että yksittäispakkauksien sisältämien versojen on oltava homogeenisiä eli niiden on oltava samaa laatuluokkaa ja samaa kokoa. Lisäksi samassa pakkauksessa olevien nippujen on oltava homogeenisiä edellä esitetyllä tavalla,
- versojen on oltava täysin valkoisia. Lisäksi versojen on oltava kokonaisia, ulkoasultaan tuoreita ja tuoksultaan raikkaita. Niiden on myös oltava terveitä, eikä niissä saa näkyä jyrssiöiden tai hyönteisten aiheuttamien tuhojen jälkiä; niiden on oltava lähes vahingoittumattomia, puhtaita eikä niiden ulkopinnassa saa olla kosteutta eli versojen on siis oltava riittävän kuivia mahdollisen pesun tai kylmässä vedessä tapahtuneen jäähdytyksen jäljiltä. Ne eivät saa olla onttoja, eikä niitä saa halkaista eikä kuoria eikä paloittaa. Lievät pintahalkeamat ovat keruun jälkeen pinnalla sallittuja, mutta ne eivät saa ylittää asetettuja rajoja.

- Asparago bianco di Cimadolmo -parsa on parsan kaupan pitämistä koskevissa yhteisön säännöksissä luokiteltu ainoastaan seuraaviin kahteen luokkaan:

”Ekstraluokka” ja ”Ensimmäinen luokka”.

- 4.3 **Maantieteellinen alue:** sijaitsee Trevison provinssin alueella ja käsittää seuraavien kuntien koko alueen: Cimadolmo, Breda di Piave, Fontanelle, Mareno di Piave, Maserada sul Piave, Oderzo, Ormelle, Ponte di Piave, Santa Lucia di Piave ja Vazzola.
- 4.4 **Alkuperätodisteet:** Historiallisen perinteen tasolla valkoisen Asparago bianco di Cimadolmo -parsan viljelystä ovat todisteena joidenkin kirjailijoiden, esimerkiksi Agostinettin vuonna 1600 ilmestyneessä teoksessa ”I 110 Ricordi che formano il Buon Fattore di Villa” esittämät maininnat, sekä tämän asiakirjan liitteenä olevat asiakirjat.

Suojatun maantieteellisen merkinnän saaneen tuotannon alkuperää vahvistava valvonta: 4.7 kohdassa tarkoitettu valvontaelin vahvistaa, että Asparago bianco di Cimadolmo I.G.P. (SAM) -parsa on peräisin rajatulta ja määrättyltä maantieteelliseltä tuotantoalueelta, jos kyseiset tuottajat noudattavat asiaankuuluvia säännöksiä täysimääräisesti tuotantoprosessin aikana.

Tuotteen kaikkien tuotantovaiheiden – viljelyn, käsittelyn ja pakkaamisen – jäljitettävyyden takavien säännösten perustana ovat seuraavat tekijät:

- asianomaiset tuottajat kirjaavat viljelyalueet alustavasti valvontaelimen käyttöönottaisiin, säilyttämiin ja ylläpitämiin luetteloihin,
- asianomaiset tuottajat esittävät edellä mainitulle elimelle ilmoituksen sadonkorjuun aloittamisesta; ilmoituksessa on oltava merkintä käsittelystä ja pakkauksesta vastaavasta laitoksesta,
- asiaankuuluvaan rekisteriin merkitään viikoittain asianomaisten tuottajien ilmoittamat tuotantomäärät, jotka on saatettu mahdollisesti myös edellä mainitun keskuksen tietoon; tuottajan on lopuksi esitettävä valvontaelimelle vuotuista tuotantomäärää koskeva lopullinen ilmoitus 30 päivän kuluessa sadonkorjuun päättymisestä,
- valvontaelin vahvistaa johdonmukaisesti, että kaikki tuotantoerät on ennen markkinoille saattamista pakattu ja varustettu suojattua maantieteellistä merkintää osoittavalla Asparago bianco di Cimadolmo -merkinnällä kulutukseen saattamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi.

#### 4.5 **Tuotantomenetelmä**

Viljelyalueiden säätötilan vaikutus maaperän ylimpien kerrosten olosuhteisiin: rajoitetulla maantieteellisellä tuotantoalueella ”Asparago bianco di Cimadolmo” -parsan viljelyyn soveltuvat maalajit, jotka ovat hiekan ja liejunsekaisia, tulvavesien mukanaan kuljettamia, irtonaisia, pehmeitä, neutraaleja tai vähäemäksisiä, läpäiseviä ja asianmukaisesti ojitettuja. Ilmasto on lauhkea ja kostea, mikä on tyyppillistä rajoitetulle maantieteelliselle tuotantoalueelle. Sen ominaispiirteisiin kuuluvat myös runsasasteiset kevät, jotka edistävät parsan nopeaa kasvua ja mahdollistavat valkoisten ja pehmeäsyisten versojen tuotannon.

Viljelytekniikka: Edellytyksenä on vuoroviljely, minkä vuoksi saman lajin tai muiden liiaceae-heimon kasvien viljely ei ole mahdollista ainakaan 24 kuukauteen. Viljely ei myöskään ole mahdollista mangoldin, perunan, porkkanan ja hernekasvien jälkeen. Maaperän muokkaukseen ennen istutusta kuuluu kevyt äestäminen, jota edeltää tai seuraa syvemmälle ulottuva auraus.

Istutuksessa on käytettävä terveitä juurakkoja tai taimia. Juurakkojen uudelleenistutusaika on maaliskuun huhtikuussa. Istutusstiheys ei saa ylittää 16 000:ta tainta tai juurakkoa hehtaarilla, ja istutusrivien välien on oltava vähintään kaksi ja puoli metriä.

Lannoitus: Viljelyyn aiotusta maaperästä on tehtävä täydellinen analyysi, joka on uusittava vähintään viiden vuoden kuluttua. Maaperää lannoitetaan vuosittain viljelyn aiheuttaman ravinnehävikin vuoksi. Perustana ovat seuraavassa esitetyt hävikkikeskiarvot:

N = 2,5 kg/100 kilo tuotetta; P<sub>2</sub>O<sub>5</sub> = 0,7 kg/100 kg tuotetta; K<sub>2</sub>O = 2,25 kg/100 kg tuotetta sekä maaperän analysista saadut tulokset.

Typeä ja kaliumia levitetään toukokuusta heinäkuun loppuun, fosforia ja booria loppusyksyllä tai alkutalvella.

Mineraalipitoista lannoitusta on täydennettävä lisäämällä orgaanisia aineita.

Viljelymenetelmät: Valkoisen parsan tuotannossa tarvittavat maaharjanteet voidaan muodostaa ilman auraa asianmukaisen työkalun avulla.

Valkoisten parsaversojen tuotannossa kateviljely on välttämätöntä. Jos käytetään mustaa muovikalvoa, sen vähimmäispaksuuden on oltava 0,1 mm.

Parsan viljely edellyttää kastelua. Kuivana aikana kasvualuetta on kasteltava 10 päivän välein 50 mm kerrallaan. Sadeveden määrästä riippuen kesäkuusta elokuun loppuun tarvitaan keskimäärin 3–4 kastelukertaa.

Tuholaisten torjunnan on perustuttava maatalousmenetelmien oikeaan käyttöön. Siinä on turvauttava tuholaisten torjuntapalveluiden esittämiin torjuntamenetelmiin tai biologisiin torjuntamenetelmiin, jotta kemiallisten aineiden käyttö olisi mahdollisimman vähäistä.

Sadonkorjuu: Parsan sadonkorjuu alkaa komannen vuoden alussa. Ensimmäiset versot ovat korjattavissa maaliskuussa (noin 20. päivänä), ja satokausi kestää 15–20 päivää kolmantena vuonna istutuksesta ja 40–60 päivää neljännessä vuodesta lähtien.

Satokausi ei saa missään tapauksessa jatkua toukokuun 30. päivän jälkeen.

Odotettavissa oleva vuosituotanto on enintään 7 000 kg/ha.

Asparago bianco di Cimadolmo -parsan versot kerätään päivän viileimpinä hetkinä, jolloin valon määrä on vähäistä.

Säilytys ja ilmastointi: Sadonkorjuun jälkeen parsa on kuljetettava jälkikäsittelypaikkaan nipuissa tai irrallaan 12 tunnin kuluessa.

Säilyvyyden kannalta on välttämätöntä hidastaa tuotteiden aineenvaihduntaa jäädyttämällä ne nopeasti ja säilyttämällä ne sopivassa lämpötilassa.

Ilmastoinnin on taattava tuotteelle riittävä suoja. Tällöin tuotteen pitää olla vailla kaikkia ulkoisia epäpuhtauksia.

Kulutukseen saatettaessa Asparago bianco di Cimadolmo -parsa on pakattava nippuihin tai yksittäispakkauksiin, joiden sisältämät versot ovat homogeenisiä, samaan laatuokkaan kuuluvia ja samankokoisia 4.2 kohdassa esitettyjen vaatimusten mukaisesti. Edellä mainitut myyntipakkaukset on viimeistelyt asianmukaisesti, ja niissä on 4.8 kohdan mukainen päällyserkintä.

- 4.6 **Yhteys maantieteelliseen alkuperään:** Maaperän erikoislaatuinen koostumus ja tuotantoalueelle tyypillinen lauhkea ja kostea ilmasto sekä valkoisen parsan perinteiset viljelymenetelmät (antiikin ajoilta siirtynyt kokemus) saavat aikaan sen, että tuotteen laatu ja tyypilliset ominaisuudet ovat kiinteässä yhteydessä rajoitettuun maantieteelliseen alueeseen, jota on siten pidettävä ihanteellisena Asparago bianco di Cimadolmo -parsan tuotantoalueena.

#### 4.7 **Valvontaelin**

Nimi: CSQA srl – Certificazione Qualità Agroalimentare

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

#### 4.8 **Merkintä**

Merkintä on kiinnitettävä nipun keskivaiheille nauhaan tai pakkauksen päälle (jos tuotteet on pakattu yksittäin).

Suojattu maantieteellinen merkintä on ilmaistava merkinnässä sanoilla "Asparago Bianco di Cimadolmo" ja "suojattu maantieteellinen merkintä", samankokoisin ja samanvärisin painokirjaimin.

Merkinnässä on oltava takuusinetti, jossa on suojatun maantieteellisen merkinnän tunnus tai tunniste-merkki; merkinnän kuvaus, kuva ja väritiedot ovat tuotantoeritelmän liitteessä.

#### 4.9 **Kansalliset vaatimukset:** –

**EY-asiakirjannumero:** G/IT/00135/2001.02.22.

**Täydellisen asiakirjan vastaanottopäivä:** 22. helmikuuta 2001.

**Erityisluonnetta koskevista todistuksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2082/92 8 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu rekisteröintihakemuksen julkaiseminen**

(2001/C 125/03)

Tämä julkaiseminen sisältää oikeuden vastustaa rekisteröintiä mainitun asetuksen 8 ja 9 artiklassa tarkoitettulla tavalla. Väitteet hakemusta vastaan on tehtävä jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen välityksellä viiden kuukauden kuluessa julkaisemisesta. Julkaiseminen perustellaan seuraavilla tekijöillä, erityisesti 4 kohdan 4.2, 4.3 ja 4.4 alakohdalla, joiden mukaan hakemus katsotaan perustelluksi asetuksessa (ETY) N:o 2082/92 tarkoitettulla tavalla.

NEUVOSTON ASETUS (ETY) N:o 2082/92

ERITYISLUONNETTA KOSKEVAN TODISTUKSEN REKISTERÖINTIHAKEMUS

**Asiakirjan kansallinen numero: –**

**1. Toimivaltainen viranomainen**

Nimi: Maa- ja metsätalousministeriö  
MAO/Maaseutu- ja rakenneyksikkö  
Osoite: PL (PO Box) 30  
FIN-00023 Valtioneuvosto  
Puhelin (358-9) 16 01  
Faksi (358-9) 160 91 66

**2. Hakijaryhmittymä**

2.1 Nimi: Suomen Sahtiseura ry  
2.2 Osoite: Liesontie 554, FIN-16900 Lammi  
Puh. (358-3) 633 54 45  
2.3 Kokoonpano: tuottajia/jalostajia ( ) muita (x)

**3. Tuotelaji: Oluet**

**4. Yhteenveto tavaraerittelystä**

(yhteenveto 6 artiklan 2 kohdan edellytyksistä)

4.1 **Nimi:** Sahti

4.2 **Erityinen tuotanto- tai valmistustapa:** Sahti valmistetaan perinteen mukaisista raaka-aineista, joihin kuuluvat ohramaltaan lisäksi muu viljamallas ja vilja (ruis, ohra, vehnä ja kaura) sekä usein humala. Alkoholikäymiseen käytetään leiviniivaa tai kerättyä hiivaa.

Valmistus tapahtuu lisäämällä vesi maltaan ja viljan joukkoon siten että veden lämpötila on alussa noin 40 astetta ja viimeisessä lisäyksessä noin 100 astetta Celsiusta. Tätä kutsutaan imellyttämiseksi (mäskääminen). Joillakin paikkakunnilla tähän vaiheeseen kuuluu myös mäsikin kuumennus keittämällä. Kuumennusajat vaihtelevat lyhyestä kuumennuksesta perusteelliseen keittämiseen. Seuraavaksi erotetaan vierre kuurnassa tai saavissa (siiviläamme) ja vierteen sekaan voidaan lisätä humalaa. Valmistuksen apuaineina on perinteisessä menetelmässä käytetty siivilöinnissä katajaa ja rukiin olkia. Vierre käytetään valmiiksi sahdiksi hiivan (leivinhiiwa tai kerätty hiiwa) avulla. Käyminen tapahtuu pintahiivamenetelmällä, jossa pääkäyminen on noin 3 vrk huoneenlämmössä tai viileämmässä ja varastoinen viileässä vähintään viikon. Sahdin alkoholi muodostuu yksinomaan siitä sokerista, joka on syntynyt valmistuksessa käytetyistä maltaista ja niiden ohella käytetyistä muista viljatuotteista.

Sahdin tekotavat ja raaka-aineet ovat perinteisesti hieman vaihdelleet eri paikkakunnilla, mutta yllä mainitun ohjeen rajoissa. Noin 50 litran sahtiannokseen käytetään noin 20 kg viljamaltaita ja 50 g hiivaa.

- 4.3 **Perinteinen luonne:** Sahdin valmistus perustuu perinteiseen valmistustapaan. Se on valmistettu perinteisistä raaka-aineista ilman lisäaineita. Valmista sahtia ei suodateta eikä pastöroida, vaan se nautitaan tuoreoluenaa. Sahdilla on pitkät perinteet, jopa tuhansia vuosia se on säilyttänyt tekotapansa sukupolvesta toiseen, vaikka kirjallisia todisteita ei olekaan kovin kaukaisilta ajoilta. Sahtia on käytetty ja käytetään edelleen juhla-juomana ja osana elävää maaseutukulttuuria kotialueellaan Kanta- ja Päijät-Hämeessä sekä Pohjois-Satakunnassa. Sahdin tekotapa on käsityövaltainen ja siihen liittyy myös omia valmistusvälineitä, joista ainakin puukuurna on omintakeinen. Varhaisin kirjallinen maininta sahdin perinteisestä luonteesta ja maantieteellisestä esiintymisestä on vuodelta 1792. Sahti lukeutuu maailman epätavallisimpiin ja selkeimmin erottuviin mallasjuomiin, ja se on yksi Länsi-Euroopan viimeisistä "alkuperäisistä" oluista. Sahtia voitaisiin myös kuvailla termillä "etnolut".
- 4.4 **Tuotekuvaus:** Sahti on käymisteitse valmistettu sameahko vahva perinneolut, jota ei ole pastöroitu eikä suodatettu eikä sen käymistä ole keskeytetty eli se nautitaan tuoreoluenaa. Sahtivierteen kantavierreväkevyyden on vähintään 19 Plato-astetta, alkoholipitoisuus tilavuusprosentteina liikkuu välillä 6–12. Sahdin pH on alle 5. Väri vaihtelee raaka-aineiden käytön mukaan vaalean keltaisesta tumman ruskeaan. Sahti on sameaa, koska se on suodattamatonta. Korkean jäännössokeripitoisuutensa vuoksi sahti on tuorena mauultaan makeahkoa.
- 4.5 **Erityisluonteen täyttymisen edellyttämät vähimmäisvaatimukset ja valvontamenetelmät:** Jokainen sahdin valmistaja laatii valmistusvalvonnastaan omavalvontasuunnitelman, jonka kansallinen akkreditoitu viranomais hyväksyy päätöksellään. Vuosittaisia määräaikaissraportteja ovat: raaka-aineilmoitus jaottelulla: mallas, mallasuute, vilja, tärkkelys sekä sokeri ja sokerivalmisteet. Lisäksi vaaditaan valmistajalta määrääjain valmistusilmoitus sekä toimistusilmoitus.

Jokaisesta uudesta tuotteesta valmistaja teettää ensivalvonta-analyysin virallisessa laboratorioissa (ACL, EU:n notifioima laboratorio). Kaupan olevista tuotteista tehtävien markkinavalvontanäytteiden avulla valvotaan tuotteen laatua. Tällöin on tutkittava mm. alkoholipitoisuus, pH, käymisaste, ulkoiset ominaisuudet, kantavierre ja näennäinen uutepitoisuus.

Vuosittain panimoissa ja jakelurytyksissä pitää toteuttaa näytteiden otto, mikä suoritetaan tuotteen valmistuksen omavalvontasäännösten ja tuotteen erittelyn mukaisuuden varmistamiseksi. Tässä yhteydessä on todettava, että valmistuksessa noudatetaan perinteistä valmistustapaa. Tarkastukseen kuuluu kantavierreväkevyyden, alkoholipitoisuuden, pH-arvon ja uutepitoisuuden valvonta. Vuosittaisilla tarkastuksilla pitää tarkastaa mm. reseptit, raaka-ainekäyttö, raaka-aineiden ostot ja käyttö, kirjanpito ja valmistajan suorittama omavalvonta.

5. **Asetuksen 13 artiklan 2 kohdan mukainen suojauspyyntö:** Kyllä.

**EY-numero:** S/FI/00014/98.08.26.

**Täydellisen asiakirjan vastaanottopäivä:** 7. heinäkuuta 2000.

**Ennakoilmoitus yrityskeskittymästä**  
**(Asia COMP/M.2433 – Barclays Bank plc/Minimax GmbH)**

Asiaan sovelletaan mahdollisesti yksinkertaistettua menettelyä

(2001/C 125/04)

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

1. Komissio vastaanotti 11. huhtikuuta 2001 neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 <sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1310/97 <sup>(2)</sup>, 4 artiklan mukaisen ilmoituksen ehdotetusta yrityskeskittymästä, jolla Barclays Bank plc (Barclays) hankkii välillisesti mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua yksinomaista määräysvallan Minimax GmbH:ssä (Minimax) ostamalla osakkeita.
2. Kyseisten yritysten liiketoiminnan sisältö on seuraava:
  - Barclays: rahoituspalvelut,
  - Minimax: palohäytin- ja sammutusjärjestelmät.
3. Komissio katsoo alustavan tarkastelun perusteella, että ilmoitettu keskittymä voi kuulua asetuksen (ETY) N:o 4064/89 soveltamisalaan. Asiaa koskevan lopullisen päätöksen tekoa on kuitenkin lykätty. On huomattava, että asiaan sovelletaan mahdollisesti yksinkertaistettua menettelyä komission yksinkertaistetusta menettelystä tietyjen keskittymien käsittelemiseksi neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 mukaan antaman tiedonannon <sup>(3)</sup> mukaisesti.
4. Komissio kehottaa asianomaisia kolmansia osapuolia esittämään sille mahdolliset ehdotettua toimenpidettä koskevat huomautuksensa.

Huomautusten on oltava komissiolla 10 päivän kuluessa tämän ilmoituksen julkaisupäivästä. Huomautukset voidaan lähettää faksina ((32-2) 296 43 01/296 72 44) tai postitse viitteellä COMP/M.2433 – Barclays Bank plc/Minimax GmbH seuraavaan osoitteeseen:

Euroopan komissio  
Kilpailun pääosasto  
Linja B – Yrityskeskittymien valvontaryhmä  
Rue Joseph II/Jozef II-straat 70  
B-1000 Bruxelles/Brussel.

---

<sup>(1)</sup> EYVL L 395, 30.12.1989, s. 1; oikaisu: EYVL L 257, 21.9.1990, s. 13.

<sup>(2)</sup> EYVL L 180, 9.7.1997, s. 1; oikaisu: EYVL L 40, 13.2.1998, s. 17.

<sup>(3)</sup> EYVL C 217, 29.7.2000, s. 32.



**Menettelyn aloittaminen****(Asia COMP/M.2322 – CRH/Addtek)**

(2001/C 125/05)

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

Komissio päätti 18. huhtikuuta 2001 aloittaa menettelyn edellä mainitussa asiassa todettuaan, että ilmoitettu yrityskeskittymä herättää vakavia epäilyjä sen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille. Menettelyn aloittaminen johtaa ilmoitetun yrityskeskittymän osalta tutkimuksen toisen vaiheen aloittamiseen. Päätös on tehty neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla.

Komissio kehottaa niitä, joita asia koskee, esittämään sille mahdolliset huomautuksensa ehdotetun yrityskeskittymän osalta.

Huomautusten on oltava komissiolla 15 päivän kuluessa tämän ilmoituksen julkaisemisesta. Huomautukset voidaan lähettää faksitse ((32-2) 296 43 01 tai 296 72 44) tai postitse viitteellä COMP/M.2322 – CRH/Addtek seuraavaan osoitteeseen:

Euroopan komissio  
Kilpailun pääosasto  
Linja B – Yrityskeskittymien valvontaryhmä  
Rue Joseph II/Jozef II-straat 70  
B-1000 Bruxelles/Brussel.

---

EUROOPAN TALOUSALUEEN  
EFTAN VALVONTAVIRANOMAINEN

VALTIONTUKI

(SAM 020.500.035 Norja)

**Valvonta- ja tuomioistuin sopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 2 kohdan mukainen EFTAn valvontaviranomaisen ilmoitus muille EFTA-valtioille, EU:n jäsenvaltioille sekä muille asianomaisille hyvitysmaksujen muodossa pikalinja-autoille myönnetystä valtiontuesta Norjassa (valtioneuvoston päätös SAM 020.500.035)**

(2001/C 125/06)

EFTAn valvontaviranomainen on 18 päivänä joulukuuta 2000 tehdyllä päätöksellä N:o 381/00/KOL, jonka olennaiset kohdat esitetään jäljempänä, aloittanut valvonta- ja tuomioistuin sopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn. Jäljennös päätöksestä on toimitettu Norjan hallitukselle tiedoksi.

I TOSISEIKAT

A Menettely

Valvontaviranomainen vastaanotti 20 päivänä syyskuuta 1999 päivätyssä ja 23 päivänä syyskuuta 1999 saapuneeksi kirjatussa kirjeessä (viite 99-7028-A) kantelun, jossa väitettiin, että Norjan pikalinja-autoliikenteen harjoittajat olivat saaneet luvatonta tukea niin kutsutun hyvitysjärjestelmän (kompensasjonsordning for autodieselavgift) nojalla. Valvontaviranomainen ilmoitti Norjan hallitukselle kantelusta 3 päivänä toukokuuta 2000 päivättyllä kirjeellä (viite 00-3440-D) ja pyysi Norjan viranomaisia toimittamaan kaikki mahdolliset tiedot, joiden avulla voidaan arvioida hyvitysjärjestelmän yhteensopivuutta ETA-sopimuksen valtioneuvoston päätösten kanssa.

Norjan viranomaiset antoivat osan pyydytyistä tiedoista 2 päivänä kesäkuuta 2000 päivätyssä ja 30 päivänä kesäkuuta 2000 saapuneeksi kirjatussa kirjeessä (viite 00-4750-A). Osassa 9. kesäkuuta 2000 pidetyssä kokouksessa valvontaviranomainen korosti, että Norjan viranomaisten on esitettävä perustelut tuen myöntämiselle. Pyyntö toistettiin 27 päivänä heinäkuuta 2000 päivätyssä kirjeessä (viite 00-5307-D), jossa valvontaviranomainen pyysi Norjan viranomaisia selvittämään, millä oikeudellisella perusteella ne katsovat, ettei yleinen tukikielto koske hyvitysjärjestelmää. Syyskuun 22 päivänä 2000 päivätyssä ja 3 päivänä lokakuuta 2000 saapuneeksi kirjatussa vastauskirjeessä (viite 00-6944-A) Norjan viranomaiset väittivät, että ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohta ei sovellu kyseessä olevaan tapaukseen ja että tukitoimi olisi joka tapauksessa katsottava olemassa olevaksi tueksi. Taaskaan ei esitetty mitään selvityksiä mahdollisista perusteluista.

Valvontaviranomainen vahvisti saaneensa kyseisen kirjeen ja ilmoitti 6 päivänä lokakuuta 2000 päivätyssä kirjeessään (viite 00-7060-D) syyt, joiden vuoksi se katsoi ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdan ehtojen täyttyvän ja tukitoimien olevan valvonta- ja tuomioistuin sopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1

artiklan 3 kohdassa tarkoitettua ”uutta tukea”. Samalla valvontaviranomainen huomautti Norjan hallitukselle, että valtioneuvoston päätöksen koskevien suuntaviivojen 6.2.2 kohdan mukaan valvontaviranomaisella on oikeus aloittaa menettely ja tehdä päätöksensä saatavilla olevien tietojen perusteella, vaikka asianomainen EFTA-valtio ei olisikaan antanut siihen suostumustaan. Lopuksi valvontaviranomaisen kilpailu- ja valtioneuvoston varoitti Norjan viranomaisia, että ellei se saa asiaan tyydyttävää vastausta 15 työpäivän kuluessa kirjeen vastaanottamisesta, sen on esitettävä valvontaviranomaiselle valtioneuvoston päätöksen suuntaviivojen 5.2.1 kohdan mukaisen virallisen tutkintamenettelyn aloittamista.

Huolenaiheista keskusteltiin perinpohjaisesti Norjan viranomaisten kanssa 19 päivänä lokakuuta 2000 Oslossa pidetyssä kokouksessa. Määräajan pidentämisen jälkeen Norjan viranomaiset ilmoittivat valvontaviranomaiselle 24 päivänä marraskuuta 2000 päivätyssä ja 27 päivänä marraskuuta 2000 saapuneeksi kirjatussa kirjeessä (viite 00-8611-A), että Norjan suurkäräjillä enemmistönä olevat poliittiset puolueet olivat sopineet keskenään, että valtion talousarviosta vuodelle 2001 ei myönnetä varoja hyvitysjärjestelmään. Joulukuun 4 päivänä 2000 päivätyssä kirjeessään (viite 00-8851-D) valvontaviranomainen vahvisti saaneensa mainitun kirjeen. Valvontaviranomainen huomautti, että hyvitysjärjestelmän mahdollinen poistaminen tulevaisuudessa ei riitä poistamaan epäilyksiä järjestelmän aikaisemmasta yhteensopivuudesta ETA-sopimuksen kanssa. Valvontaviranomainen ilmoitti Norjan hallitukselle myös, että mikäli epäilyitä hyvitysjärjestelmän yhteensopivuudesta ETA-sopimuksen kanssa ei pystytä kumoamaan, sen on aloitettava virallinen tutkintamenettely.

Norjan kauppa- ja teollisuusministeriön suoraan valvontaviranomaiselle lähettämässä 11 päivänä joulukuuta 2000 päivätyssä ja samana päivänä saapuneeksi kirjatussa faksissa (viite 00-9089-A) Norjan viranomaiset esittivät perustelujaan hyvi-

tysjärjestelmälle (liitteet, joihin kirjeessä viitattiin, eivät saaneet perille annettuun määräaikaan mennessä). Lisäksi valvontaviranomaiselle ilmoitettiin, että vastoin 24 päivänä marraskuuta 2000 päivätyssä kirjeessä annettuja tietoja Norjan suurkäräjien enemmistö oli hyväksynyt 50 miljoonan Norjan kruunun määrärahan hyvitysjärjestelmään vuodeksi 2001. Lopullinen päätös tehdään 13 päivänä joulukuuta 2000.

## B Tukitoimen kuvaus

Tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen perusteella näyttää siltä, että pikalinja-autoliikenteen harjoittajat olivat vuoteen 1999 asti vapautettuja dieselverosta (autodieselavgift), joka otettiin alun perin käyttöön 1 päivänä lokakuuta 1993. Ympäristöveroja koskevassa lakiehdotuksessaan (St. prp. nr. 54 (1997–1998) "Grønne Skatter") Norjan hallitus piti linja-autoille aikaisemmin myönnettyä vapautusta ympäristön kannalta perusteettomana, koska siinä linja-autoliikenteen harjoittajat vapautettiin teiden käytöstä, onnettomuuksista ja ympäristön pilaantumisesta aiheutuvista ulkoisista kustannuksista eikä siinä tarjottu taloudellista kannustinta näiden kustannusten vähentämiseen. Näin ollen Norjan hallitus ehdotti linja-autoliikenteen harjoittajille dieselverosta myönnetyn vapautuksen poistamista, jotta alan yritykset saisivat kimmokkeen tehokkuuden lisäämiseen ja ympäristölähtöisten investointipäätösten tekemiseen.

Julkisen liikenteen kilpailukyvyyn heikentymisen välttämiseksi ehdotuksessa esitettiin verovapauden poistamisesta aiheutuvien kustannusten korvaamista "tukikelpoisille" linja-autoliikenteen harjoittajille. Tulevan tutkintamenettelyn kohteena olevien "tukea saamattomien" linja-autoliikenteen harjoittajien osalta vastaavanlaista hyvitystä ei pidetty tarpeellisena. Niiden osalta ympäristöveroja koskevassa lakiehdotuksessa todettiin, että hyvitystä ei myönnetä, koska ei-tuettujen linja-autoliikenteen harjoittajien katsottiin pystyvän kattamaan kohonneet kustannukset joko korottamalla lippujen hintoja tai pienentämällä voittoa. Edelleen ehdotuksessa väitettiin, että verovapautuksen poistaminen tarjoaisi linja-autoyhtiöille kannustimen toimintansa tehokkuuden ja ympäristöystävällisyyden lisäämiseen. Sen vuoksi väitettiin, että todellinen kustannusten nousu olisi verojen lisäystä alhaisempi.

Tämän ehdotuksen jälkeen kaikilta linja-autoliikenteen harjoittajilta alettiin 1 päivästä tammikuuta 1999 lähtien kantaa dieselveroa. Tukikelpoisille linja-autoliikenteen harjoittajille (tilskuddberettiget bussdrift) maksettiin kuitenkin täysi korvaus verovapauden menettamisestä aiheutuvista kustannuksista Norjan suurkäräjien joulukuussa 1998 tekemän vuoden 1999 valtion talousarviota koskevan päätöksen mukaisesti. Tämä läänien (Fylkeskommunene) hallinnoima hyvitysjärjestelmä ei kuulu tuossa olevan tutkintamenettelyn piiriin.

Vaikka ympäristöverojen uudistusta koskeva hallituksen ehdotus ei alun perin sisältänyt toista hyvitysjärjestelmää tukea saamattomille linja-autoliikenteen harjoittajille (ikke-tilskuddberettiget bussdrift), Norjan suurkäräjät kuitenkin hyväksyi sellaisen keväällä 1999 tekemässään päätöksessä tarkistetusta valtion talousarviosta vuodelle 1999 (St. prp. nr. 67 (1998–1999)). Tarkoitukseen myönnetty määräraha oli 45 miljoonaa Norjan kruunua. Summaa nostettiin myöhemmin 71 miljoonaan Norjan kruunuun. Näyttäisi kuitenkin siltä, että todellisuudessa

maksetut hyvitykset jäivät huomattavasti alle kyseisen summan (valtion talousarviossa vuodelle 2001 mainitaan 54,4 miljoonaa Norjan kruunua vuoden 1999 aikana). Valtion talousarviossa vuodelle 2000 vastaavaa budjettikohtaa korotettiin entisestään 75,4 miljoonaan Norjan kruunuun. Vuoden 2001 talousarvioesityksessä hyvitysjärjestelmään on varattu 50 miljoonaa Norjan kruunua. Järjestelmä kuuluu liikenneministeriön vastuualueeseen (vrt. St. prp. nr. 1 (1999–2000), luku 1330, kohta 71 "Tilskudd til ekspressbuss"). Hyvityshakemukset on kuitenkin jätettävä läänin viranomaisille, jotka toimittavat ne edelleen asiasta vastaavaan ministeriöön.

Vuosilta 1999 ja 2000 maksettavien hyvitysten yksityiskohdista ilmoitettiin tukea saamattomille linja-autoliikenteen harjoittajille kahdessa 21 päivänä helmikuuta 2000 päivätyssä kirjeessä. Näiden kirjeiden lisäksi Norjan hallitus ei ole toimittanut valvontaviranomaiselle muita tietoja.

Kirjeiden mukaan hyvitys maksetaan vuoden aikana neljässä erässä ennakkoselvityksen perusteella. Lisäksi tietty rahasumma varataan kunkin vuoden lopussa esitettävää lopputilitystä (sluttavregning) varten. Ennakkoselvityksen mukaisesti suoritettavat maksut perustuvat aiempiin toteutuneisiin kuluihin, kun taas lopputilityksen perusteella suoritettavat maksut perustuvat "todelliseen palvelutuotantoon" (edellä mainituissa kirjeissä käytetään termiä "produksjon"); valvontaviranomainen tulkitsee "palvelutuotannon" tarkoittavan kuljetuspalveluja, joita liikenneluvan saanut liikenteenharjoittaja harjoittaa reittisuunnitelman mukaisesti). Lopputilitykseen on liitettävä useita erilaisia lomakkeita, jotka sisältävät tarvittavat yksityiskohtaiset tiedot vuoden aikana toteutuneesta todellisesta palvelutuotannosta. Vuoden aikana ajettut reitit, jotka eivät sisällyneet ennakkoselvitykseen, otetaan huomioon lopputilityksen yhteydessä.

Kunkin yhtiön saaman hyvityksen määrä lasketaan reittisuunnitelman mukaisesti ajettujen matkojen perusteella tietyn kilometritaksan perusteella. Taksaa ei määritellä etukäteen, vaan vasta sitten, kun kaikkien luvanhaltijoiden ajamat kilometrimäärät on laskettu (taksa lasketaan jakamalla tarkoitukseen varattu kokonaissumma jätetyissä hyvityshakemuksissa mainittujen kilometrimäärien yhteissummalla). Ajettuja reittejä koskevat luvut tarkastaa tilintarkastaja. Kun tietty ajoreitti ulottuu useamman läänin alueelle, se lääni, jossa liikennöitsijällä on kotipaikka, on velvollinen koordinoimaan reittisuunnitelman mukaista palvelutuotantoa koskevia hyvitysvaatimuksia muissa läänneissä. Lopuksi kaikki asiaankuuluvat hyvityshakemukset lähetetään liikenneministeriöön.

Kansainvälisen liikenteen yhteydessä tarjottavat kotimaan liikennepalvelut (kabotaasiliikenne) sisältyvät myös hyvitysjärjestelmään. Niiden osalta oletetaan, että kabotaasiliikennettä harjoittava ulkomainen liikennöitsijä toimii yhteistyössä norjalaisten liikenteenharjoittajien kanssa. Edelleen oletetaan, että norjalainen liikennöitsijä toimii ulkomaisen liikennöitsijän puolesta hyvityksiä haettaessa. Hyvityshakemusta jättäessään norjalaisen liikennöitsijän on ilmoitettava, mikä osuus kokonaisliikenteestä on norjalaisten ja mikä ulkomaisten liikennöitsijöiden toteuttamaa. Hyvitysmaksujen jakaminen norjalaisten ja ulkomaisten

liikennöitsijöiden kesken on katsottu osapuolten keskinäiseksi asiaksi.

### C Tuensaajat

Niin kutsutut tukea saamattomat linja-autoliikenteen harjoittajat ovat oikeutettuja kyseessä olevan hyvitysjärjestelmän mukaisiin hyvityksiin. Näyttäisi siltä, että sekä tukea saamattomat että tukikelpoiset linja-autoliikenteen harjoittajat harjoittavat säännöllistä henkilöliikennettä. Toisin kuin tukikelpoiset liikenteenharjoittajat, nämä muut liikenteenharjoittajat eivät kuitenkaan saa valtiontukea säännöllisten liikennepalvelujen hoitamiseen. Norjan viranomaisten mukaan nämä muut säännöllistä linja-autoliikennettä harjoittavat liikennöitsijät voivat hakea lupaa säännöllisten palvelujen tarjoamiseen tietyillä reiteillä, joilla kaupalliset liikennöintimahdollisuudet ovat hyvät. Lisäksi samat liikennöitsijät voivat myös harjoittaa tuettua säännöllistä liikennettä tai satunnaisliikennettä. Kantelun tekijän mukaan tukea saamattomat linja-autoliikenteen harjoittajat kilpailevat turistikilpailijoiden kanssa. Tätä näkemystä tukevat myös Norjan viranomaiset, jotka tunnustavat, että *sekä säännölliset että satunnaiset palvelut . . . kilpailevat osittain samoilla markkinoilla*. Tätä selittää ehkä se, että kantelun tekijän mukaan pikalinja-autoliikenteen harjoittajat voivat muuttaa reittejään talviaikaan ja tarjota liikennepalveluja matkailukohteisiin. Lisäksi liikennöitsijät voivat muuttaa ajoreittejään, jos riittävän iso osa matkustajista niin haluaa.

## II ARVIOINTI

### A Ilmoitusvelvollisuus ja lykkäysvelvoite

Valvonta- ja tuomioistuinsopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 3 kohdan mukaan *"EFTAn valvontaviranomaiselle on ilmoitettava tuen myöntämistä tai sen muuttamista koskevasta suunnitelmasta niin ajoissa, että se voi esittää huomautuksensa. (. . .) Valtio, jota asia koskee, ei saa toteuttaa ehdottamiaan toimenpiteitä ennen kuin menettelyssä on annettu lopullinen päätös"*.

Liikenteen alalla ilmoitusvelvollisuutta on osittain muutettu. ETA-sopimuksen liitteen XIII 4 kohdassa <sup>(1)</sup> mainitun säännöksen 17 artiklan 2 kohdan mukaan *"tämän asetuksen nojalla maksettavia hyvityksiä ei koske valvonta- ja tuomioistuinsopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu alustava ilmoitusmenettely . . ."*. Kaikissa niissä tapauksissa, joita neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69 ei koske, valvonta- ja tuomioistuinsopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 3 kohdassa säädetty ilmoitusvelvollisuus säilyy voimassa.

Norjan viranomaisten antamien tietojen perusteella näyttää siltä, että tukea saamattomille linja-autoliikenteen harjoittajille

<sup>(1)</sup> Neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1969, julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevasta jäsenvaltioiden toimenpiteistä, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 20 päivänä kesäkuuta 1991 annetulla asetuksella (ETY) N:o 1893/91; jäljempänä "asetus (ETY) N:o 1191/69".

maksettavat hyvitykset eivät kuulu asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamisalaan, koska kyseisen asetuksen 2 artiklassa tarkoitettujen julkisen palvelun velvoitteet eivät näyttäisi koskevan hyvitykseen oikeutettuja liikennöitsijöitä. Norjan viranomaiset eivät ole kiistäneet valvontaviranomaisen päätelmiä tältä osin. Lisäksi 21 päivänä helmikuuta 2000 päivätyissä kahdessa kirjeessä määrättyjen hyvitysmaksuja koskevien sääntöjen perusteella on ilmeistä, että kyseisille linja-autoliikenteen harjoittajille myönnettyä hyvitystä ei ole määritelty asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 (erityisesti sen 9 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa) säädetyn menettelyn mukaisesti. Näin ollen käytettävissä olevien tietojen perusteella valvontaviranomainen katsoo, että asetuksen (ETY) N:o 1191/69 17 artiklan 2 kohta ei sovellu kyseessä olevaan tapaukseen ja että hyvitysjärjestelmä olisi pitänyt ilmoittaa uutena tukena.

Norjan viranomaiset ovat kiistäneet hyvitysjärjestelmän määrittelyä uudeksi tueksi ja siten myös velvollisuutensa ilmoittaa tuesta valvonta- ja tuomioistuinsopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Ne väittävät, että hyvitysjärjestelmä, joka otettiin käyttöön dieselveroa koskevan vapautuksen poistamisesta aiheutuvien kustannusten hyvittämissä, oli itse asiassa olemassa olevan verotusjärjestelmän eli dieselveroa koskevan vapautuksen jatke.

Valvontaviranomaisen mielestä hyvitysjärjestelmää ei voida pitää valtiontukea koskevien suuntaviivojen 7.2.1 kohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa tarkoitettuna olemassa olevana tukena, koska maksut eivät perustu ETA-sopimuksen voimaantulon aikaan voimassa olleeseen säädökseen. Linja-autoliikenteen harjoittajia koskenut vapautus dieselverosta poistettiin 1 päivästä tammikuuta 1999. Voimassa olleet verovapautukset lakkautettiin tästä päivästä lähtien. Tukikelpoisille linja-autoliikenteen harjoittajille tarkoitettu hyvitysjärjestelmä luotiin tasoittamaan lakkauttamisen vaikutuksia. Myöhemmin suurkäräjät päätti perustaa täydentävän hyvitysjärjestelmän muita linja-autoliikenteen harjoittajia varten 10 päivänä toukokuuta 1999 esitetyn tarkastetun talousarvion yhteydessä. Hyvitys määräytyy erityisten sääntöjen mukaan, joista osasta ilmoitettiin asianomaisille liikennöitsijöille kahdessa 21 päivänä helmikuuta 2000 päivätyssä kirjeessä. Nämä säännöt muodostavat uuden lainsäädäntökehityksen tuen myöntämiseen tietyille säännöllistä linja-autoliikennettä harjoittaville liikennöitsijöille. Näin ollen hyvitystä ei voida pitää eri säädökseen perustuvana verovapautuksen jatkeena. Tässä yhteydessä on myös syytä huomata, että hyvitys on luonteeltaan erilainen kuin aikaisemman lain nojalla myönnetty verovapautus. Lisäksi hyvitysjärjestelmän hallinnoinnista ja toteutuksesta näyttäisivät olevan vastuussa eri viranomaiset kuin dieselveron keräämisestä.

Edellisen perusteella valvontaviranomainen päättelee, että hyvitysjärjestelmä on valvonta- ja tuomioistuinsopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua uutta tukea. Näin ollen Norjan viranomaisilla oli velvollisuus ilmoittaa hyvitysjärjestelmästä etukäteen. Lisäksi Norjan viranomaiset ovat 19 päivänä lokakuuta 2000 pidetyssä kokouksessa vahvistaneet, että maksuja on suoritettu myös vuosilta 1999 ja 2000. Valvontaviranomainen huomauttaa näiden maksujen tapahtuneen

vastoin valvonta- ja tuomioistuinten sopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 3 kohdassa määrättyä lykkäysvelvoitetta. Hyvitysjärjestelmä on näin ollen menettelytapavirheen vuoksi sääntöjenvastainen valtiontukea koskevien suuntaviivojen 6.1 kohdan mukaisesti. Valvontaviranomainen haluaa kiinnittää Norjan hallituksen huomion siihen, että valtiontukea koskevien suuntaviivojen 6 luvun 6.2.3 kohdan mukaan tuki on perittävä takaisin sen saajilta, mikäli valvontaviranomainen toteaa sen olevan ETA-sopimuksen vastainen. Hyvitysjärjestelmän jatkamisesta vielä vuonna 2001 valvontaviranomainen muistuttaa Norjan viranomaisia siitä, että niillä on velvollisuus olla panematta tukea täytäntöön. Tämä merkitsee sitä, että hyvitysjärjestelmästä ei saa maksaa maksuja ennen kuin valvontaviranomainen on tehnyt asiasta lopullisen päätöksensä.

## B ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valtiontuki

ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa: *"Jollei tässä sopimuksessa toisin määrätä, EY:n jäsenvaltion tai EFTA-valtion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suuromalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu tämän sopimuksen toimintaan, siltä osin kuin se vaikuttaa sopimuspuolten väliseen kauppaan."*

Hyvitysjärjestelmään kuuluvat tukitoimet rahoitetaan valtion talousarviosta. Hyvityksiin oikeutetut liikennöitsijät saavat taloudellista etua, jota ei syntyisi tavanomaisessa liiketoiminnassa.

Norjan viranomaiset ovat väittäneet, että hyvitysjärjestelmä ei vääristänyt kansainvälistä kauppaa, koska ulkomaisten liikennöitsijöiden harjoittama säännöllinen kabotaasiliiikenne oli myös oikeutettu tukeen.

Yleisesti ottaen tukitoimet vaikuttavat aina sopimuspuolten väliseen kilpailuun ja kauppaan, jos vastaanottajayritys jatkaa toimintaansa, johon liittyy sopimuspuolten välistä kauppaa ja tuki vahvistaa yrityksen asemaa verrattuna kilpaileviin yrityksiin. Tämän vuoksi liikennepalveluja vapailla markkinoilla tarjoavia yrityksiä suosiva tuki on omiaan vaikuttamaan kilpailuun ja kauppaan. ETA-sopimuksen liitteen XIII 33 a kohdassa<sup>(2)</sup> mainitussa säädöksessä vapautettiin säännöllinen erityisliikenne, satunnaisliikenne sekä säännöllinen liikenne kaikista rajoituksista silloin, kun toimintaa harjoitetaan kansainvälisen säännöllisen liikenteen yhteydessä. On myös syytä lisätä, että julkisia hankintoja koskevat säännöt ja erityisesti useiden ETA-valtioiden kansallinen lainsäädäntö lisäävät jossain määrin markkinoille-

pääsyn mahdollisuuksia koko ETA-alueella. Ulkomaiset yritykset ovat yhä kiinnostuneempia kansallisille markkinoille pääsystä ja ovat jossain määrin jo nyt hankkineet osuuksia kansallisista kuljetusyrityksistä tai harjoittavat julkista liikennettä omien kotimaan markkinoiden ulkopuolella<sup>(3)</sup>.

Hyvitysjärjestelmästä hyötyvät yritykset voivat Norjan viranomaisten mukaan harjoittaa asetuksen (ETY) N:o 12/98 tarkoittamaa sekä säännöllistä liikennettä että satunnaisliikennettä. Näin ollen ei voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että hyvitysjärjestelmästä saatavia maksuja käytetään satunnaisliikenteen harjoittamiseen. Niissäkään tapauksissa, joissa kuljetusyritys harjoittaa yksinomaan säännöllistä liikennettä, kilpailua vääristäviä vaikutuksia ei voida kokonaan sulkea pois, koska sekä kantelun tekijän että Norjan viranomaisten mukaan tukea saamattomat linja-autoliikenteenharjoittajat kilpailevat – joskin vähäisessä määrin – satunnaisliikenteen kanssa. Kansainvälisen säännöllisen liikenteen osalta Norjan viranomaiset ovat väittäneet, että liikenteenharjoittajat, joilla on lupa harjoittaa väliaikaisesti kabotaasiliiikennettä (kansainvälisen säännöllisen liikenteen yhteydessä harjoitettava säännöllinen kotimaan henkilöliikenne) ovat myös oikeutettuja järjestelmän mukaisiin hyvitysmaksuihin. Valvontaviranomaisen näkemyksen mukaan on kuitenkin kyseenalaista, onko hyvitys todella ulkomaisten liikenteenharjoittajien saatavilla syrjimättömästi ja avoimesti. Kun otetaan huomioon, että hyvitysmaksuja koskevista säännöistä ilmeisesti tiedotettiin ainoastaan tukea saamattomille linja-autoliikenteenharjoittajille suunnatulla kirjeellä, jonka saajat näyttäisivät olleen yksinomaan norjalaisia liikennöitsijöitä, herää epäily siitä, onko ulkomaisille liikenteenharjoittajille tiedotettu riittävästi mahdollisuudesta hakea hyvitystä. Samojen sääntöjen perusteella ei myöskään ole selvää, ovatko ulkomaiset liikenteenharjoittajat, jotka eivät toimi yhteistyössä norjalaisten liikenteenharjoittajien kanssa, oikeutettuja hakemaan hyvitystä omasta puolestaan. Valvontaviranomaiselle ilmoitettujen säädösten sanamuoto näyttäisi merkitsevän sitä, että ulkomaisen liikenteenharjoittajan olisi toimittava norjalaisen yrityksen välityksellä. Tämän vuoksi valvontaviranomainen ei ole vakuuttunut ulkomaisten liikenteenharjoittajien tasapuolisesta kohtelusta.

Lisäksi on syytä korostaa, että pelkästään se, että tukijärjestelmää sovelletaan ilman kansallisuuteen tai kotipaikkaan perustuvaa syrjintää, ei sulje sitä ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle. Ulkomaisten liikenteenharjoittajien syrjimätön kohtelu Norjan markkinoilla ei sulje pois järjestelmän mahdollisia vaikutuksia kauppaan, koska hyvityksiä saavat norjalaiset liikenteenharjoittajat saattavat kilpailla Norjan ulkopuolella sekä satunnaisliikenteen että säännöllisten liikennepalvelujen alalla.

<sup>(2)</sup> Neuvoston asetus (ETY) N:o 2454/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa, sellaisena kuin se on muutettuna 11 päivänä joulukuuta 1997 annetulla asetuksella (EY) N:o 12/98; sisällytetty ETA-sopimuksen liitteeseen XIII päätöksellä N:o 121/98 (EYVL L 297, 18.11.1999, s. 50 ja ETA-täydennysosa); voimaantulo 1.8.1999; jäljempänä "asetus (EY) N:o 12/98".

<sup>(3)</sup> Ks. valtiontukea koskeva komission päätös N 575/A/1999 (Saksa) sekä kaupunki- ja lähiliikenteen uudistamiseen tarkoitettua tukea koskeva päätös N 694/1999 (Espanja): [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/transport/n694-99.pdf](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n694-99.pdf) (vain espanjaksi); Ks. myös perustelut komission ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista, KOM(2000) 7 lopullinen, Bryssel, 26.7.2000: [http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en\\_500PC0007.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en_500PC0007.pdf)

Edellisen perusteella ei voida osoittaa, etteikö hyvitysjärjestelmä vahvistaisi sekä Norjassa että Norjan ulkopuolella henkilöliikennettä harjoittavien yritysten kilpailuasemaa ja vääristäisi näin ollen kilpailua ja vaikuttaisi sopimuspuolten väliseen kauppaan.

Näin ollen valvontaviranomainen katsoo hyvitysjärjestelmän sisältävän ETA-sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea.

### C Tukitoimien yhteensopivuus ETA-sopimuksen kanssa

Valvontaviranomainen katsoo, että hyvitysjärjestelmä vapauttaa tukeen oikeutetut liikenteenharjoittajat niiden päivittäiseen toimintaan liittyvistä kustannuksista. Näin ollen järjestelmän mukaisesti myönnetty tuki on toimintatukea (\*), jota ETA-sopimuksessa ei tavallisesti sallita. Valvontaviranomainen on kuitenkin tutkinut saatavilla olevien tietojen perusteella, voisiko tukeen soveltaa ETA-sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdassa mainittua poikkeusta yhdistettynä valtiontukea koskevien suuntaviivojen 15 lukuun, joka käsittelee ympäristönsuojeluun tarkoitettua tukea. Valtiontukea koskevien suuntaviivojen 15.4.3 kohdan mukaan toimintatuki voi olla hyväksyttävissä jätehuollon ja ympäristöverohelpotusten osalta. Valtiontukea koskevissa suuntaviivoissa määriteltyjen tiukkojen ehtojen soveltaminen merkitsee sitä, että periaatteessa hyvitys pitäisi rajoittaa ylimääräisiin tuotantokustannuksiin ja tuen pitäisi olla väliaikaista ja asteittain alenevaa, niin että se kannustaisi päästöjen vähentämiseen tai tehokkaampien energialähteiden käyttöönottoon nopeammalla aikataululla. Tällainen väliaikainen vapautus uusista ympäristöveroista voi olla sallittua silloin, kun se on tarpeen tasaamaan kilpailukyvyyn menetystä, erityisesti kansainvälisellä tasolla. Lisäksi huomioon on otettava se, mitä asianomaisten yritysten on puolestaan tehtävä vähentääkseen ympäristön pilaantumista.

#### *Ylimääräisiin tuotantokustannuksiin rajoitettu hyvitys*

Tämän osalta Norjan viranomaiset ovat viitanneet siihen, että *hyvitysjärjestelmä perustuu yrityksen reitti- ja aikataulun mukaiseen liikenteeseen ja että se sen vuoksi korvaa vain tiettyyn säännölliseen, aikataulun mukaiseen liikenteeseen liittyvät korkeammat polttoainekustannukset*. Norjan viranomaisten mukaan tämä merkitsee sitä, että *uudella hyvitysjärjestelmällä liikenteenharjoittajia kannustetaan säästämään dieseliä esimerkiksi siirtymällä vähemmän polttoainetta kuluttaviin moottoreihin ja linja-autoihin ja näin vähentämään kokonaispäästöjä. Sen sijaan vaihtoehtoinen hyvitysjärjestelmä, jossa hyvitysmaksut perustuisivat esimerkiksi polttoaineen kulutukseen, suosisi yrityksiä, jotka käyttävät keskimääräistä enemmän polttoainetta kilometriä kohti*.

Valvontaviranomainen ei ole aivan vakuuttunut siitä, kuinka tällä lähestymistavalla varmistetaan, että yksikään liikenteenharjoittaja ei saa enemmän hyvitysmaksuja kuin dieselverosta aiheutuvat kustannukset edellyttäisivät. Itse asiassa ei ole lainkaan mahdollista, etteivät liikenteenharjoittajat, jotka saavat hyvitysmaksuja reittisuunnitelman (ajokilometrien) perusteella ja vä-

hentävät dieselin käyttöä näillä reiteillä, voisi saada suurempaa hyvitystä kuin dieselverosta aiheutuvat todelliset kustannukset.

Edellisen perusteella valvontaviranomainen on sitä mieltä, että 21 päivänä helmikuuta 2000 päivätyissä kahdessa kirjeessä esitetyillä hyvityksen myöntämisen ehtoilla ei pystytä takaamaan, etteivät linja-autoliikenteenharjoittajat voisi saada hyvityksiä, jotka ovat suuremmat kuin dieselverosta aiheutuvat todelliset kustannukset. Hyvitysten enimmäismääriä koskevien selkeiden sääntöjen tai suuntaviivojen puuttuessa on kyseenalaista, onko hyvitysjärjestelmä suunniteltu niin, että sillä voidaan varmistaa hyvitysten rajoittuminen nimenomaan ylimääräisiin tuotantokustannuksiin.

Norjan viranomaiset ovat edelleen väittäneet, että vaatimus hyvitysten rajoittamisesta ylimääräisiin tuotantokustannuksiin täytyisi, mikäli *hyvitysjärjestelmä ei ylittäisi edelliseen järjestelmään verrattuna korkeiden dieselverojen määrää*. Tämän osalta Norjan hallitus totesi, että hyvitysjärjestelmän suuruusluokka vuonna 2000 oli pienempi kuin dieselverotulojen kasvu 1 päivän tammikuuta 1999 jälkeen. Vuoden 2001 tilanteen osalta Norjan viranomaiset viittasivat hyvitysjärjestelmään varattujen määrärahojen alenemiseen 33 prosenttia vuoteen 2000 verrattuna.

Valvontaviranomainen myöntää, että hyvityssummien aleneminen verrattuna aikaisempaan dieselveroa koskevaan verovapautukseen saattaisi merkitä sitä, että hyvitykset jäävät alle dieselverosta aiheutuvien kustannusten. Tämä ei kuitenkaan yksin riitä todistamaan, ettei linja-autoliikenteenharjoittajille makseta ylisuuria korvauksia. Tästä syystä Norjan hallituksen lausunto hyvitysjärjestelmän laajuuden ja maksettujen summien pienentymisestä aikaisempaan tilanteeseen verrattuna ei riitä osoittamaan, että edellä mainittu vaatimus täytyisi.

Vuosien 1999 ja 2000 tilanteen osalta valvontaviranomainen huomauttaa, että huolimatta sen 4 päivänä joulukuuta 2000 lähettämästä kirjeestä, jossa se ilmaisi epäilyksensä hyvitysjärjestelmän yhteensopivuudesta ETA-sopimuksen kanssa aikaisempina vuosina, Norjan viranomaiset eivät ole antaneet mitään sellaisia tietoja, jotka osoittaisivat, että pikalinja-autoliikenteen harjoittajat eivät ole saaneet enempää tukea kuin dieselverosta aiheutuvat kustannukset edellyttäisivät. Erityisesti hyvitysjärjestelmän jatkamisesta vuonna 2001 valvontaviranomainen huomauttaa lisäksi, että hyvitysjärjestelmään ei ole luotu valvontamekanismeja, jonka avulla tukea myöntävä elin pystyisi varmistamaan, että hyvitysjärjestelmästä saatavat edut eivät ylitä dieselverosta kyseisenä vuonna aiheutuvia lisäkustannuksia. Ilman tällaista valvontaa on mahdollista sulkea pois sitä mahdollisuutta, että pikalinja-autoliikenteen harjoittajat saattavat saada ylisuuria korvauksia.

Tätä taustaa vasten valvontaviranomainen päätelee, että Norjan viranomaiset eivät ole osoittaneet hyvitysjärjestelmän mukaisien maksujen rajoittuvan ainoastaan ylimääräisiin tuotantokustannuksiin.

(\*) Niin kuin se on määritelty Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen asiassa T-459/93, *Siemens SA v. komissio*, 8 päivänä kesäkuuta 1995 antamassa tuomiossa, Kok. 1995, II-1675, 48 kohta.

### *Polttoaineen kulutuksen vähentämiseen tähtäävä kannustinvaikutus*

Norjan viranomaiset ovat väittäneet, että koska hyvitysjärjestelmä on suppeampi kuin aikaisempi verovapautus, se olisi ympäristönsuojelun ja ympäristötavoitteiden edistämisen kannalta tehokkaampi järjestelmä. Tähän liittyen Norjan viranomaiset totesivat, että esimerkiksi vuoden 2000 hyvitysmaksuja määrättäessä maksuihin tehtiin 6 prosentin vähennys polttoaineen kulutuksen vähentämisestä aiheutuvan tehokkuuden perusteella. Edelleen Norjan viranomaiset väittävät, että satunnaisliikenteen jättäminen hyvitysten ulkopuolelle ja kyseinen 6 prosentin alennus supisti hyvitysjärjestelmän suuruusluokkaa alle sen, mitä dieselveroista saatavat tulot ovat kasvaneet 1 päivän tammikuuta 1999 jälkeen. Mitä hyvitysjärjestelmän jatkamiseen vuonna 2001 tulee, Norjan viranomaiset ovat väittäneet, että tarkoitukseen varattu summa eli 50 miljoonaa Norjan kruunua oli 33 prosenttia pienempi vuoteen 2000 verrattuna.

Valvontaviranomainen huomauttaa kuitenkin, että Norjan viranomaiset eivät ole toimittaneet tarvittavia tietoja, joiden avulla valvontaviranomainen olisi voinut varmistaa, että järjestelmän mukaisesti myönnetty hyvityssummat ovat pienentyneet jatkuvasti järjestelmän käyttöönotosta lähtien ja verrattuna tilanteeseen ennen verovapautuksen poistamista vuonna 1999.

Norjan viranomaisilta ei etenkään ole saatu määrällisiä tietoja pikalinja-autoliikenteen harjoittajille dieselverosta myönnettyistä verovapautuksesta ennen verovapautuksen poistamista 1 päivänä tammikuuta 1999 aiheutuneista veronmenetyksistä. Tietojen avulla valvontaviranomainen olisi voinut todentaa Norjan viranomaisten väitteet hyvitysjärjestelmän laajuudesta vuonna 1999 verrattuna aikaisempaan verovapautusjärjestelmään. Lisäksi vuoden 2000 tilanteen osalta valvontaviranomainen toteaa, että valtion vuoden 2000 talousarviossa hyvitysjärjestelmään kohdennettava rahamäärää korotettiin vuoteen 1999 verrattuna. Tämä näyttäisi olevan ristiriidassa Norjan hallituksen lausunnon kanssa, jossa viitattiin tehokkuuden perusteella tehtyyn 6 prosentin vähennykseen. Määrärahojen kasvun valtion vuoden 2000 talousarviossa voidaan tulkita osoittavan, että dieselin todellinen kulutus on pikemminkin kasvanut kuin vähentynyt sen jälkeen, kun dieselveroa koskeva verovapautus poistettiin. Ilman lisäselvityksiä kulutuksen kasvun syistä on vaikea arvioida, millaisia kannustinvaikutuksia järjestelmällä on pikalinja-autoliikenteen harjoittajiin dieselin kulutuksen vähentämiseksi.

Vaikka oletettaisiin, että hyvityssummat olisivat pienentyneet sen jälkeen, kun hyvitysjärjestelmä otettiin käyttöön vuonna 1999, se ei välttämättä johdu hyvitysjärjestelmästä itsestään. Hyvitysjärjestelmään myönnettävät määrärahat ovat täysin Norjan suurkäräjien harkintavallassa sen hyväksyessä vuosittaisen talousarvion. Järjestelmä sinällään ei sisällä ohjeita tulevien hyvitysmaksujen laskemiseen. Näin ollen ei ole nähtävissä selkeitä merkkejä tulevasta valtiontuen alentamisesta, joka pakottaisi linja-autoliikenteenharjoittajat alentamaan polttoaineen kulutustaan.

Valvontaviranomaisella ei myöskään ole tarkkoja tietoja siitä, miten hyvitysjärjestelmään varattavat määrärahat lasketaan (erityisesti missä määrin pyrkimys alentaa dieselin kulutusta merkittävästi vaikuttaa hyvityssummien määrittelyyn) tai tietoja

mahdollisista muutoksista hyvitykseen oikeutetuissa linja-autoliikennepalveluissa. Ilman näitä tietoja on mahdotonta varmistua siitä, että hyvitysjärjestelmään varattujen määrärahojen pienentyminen todella johtaa pienempiin hyvityssummiin liikenteenharjoittajaa kohti ja kannustaa näin vähentämään polttoaineen kulutusta. Tätä taustaa vasten hyvitysjärjestelmään varattujen määrärahojen leikkaaminen 33 prosentilla vuonna 2001, mihin Norjan viranomaiset viittasivat, ei yksin riitä osoittamaan, ovatko pikalinja-autoliikenteen harjoittajat saaneet järjestelmästä vähemmän hyvityksiä ja kuinka suurista eroista on kyse.

Ilman tietoja järjestelmästä myönnettyjen hyvitysten tasosta on vaikea todentaa, onko järjestelmällä ollut riittävä kannustinvaikutus ja kuinka suuri tämä vaikutus on ollut. Valvontaviranomainen katsoo, että periaatteessa ainoastaan sellainen hyvitystaso, joka olisi alhaisempi kuin (dieselverosta aiheutuvat) kustannukset silloin, kun liikenteenharjoittaja ei erityisesti pyri vähentämään polttoaineen kulutusta, tarjoaisi pikalinja-autoliikenteen harjoittajille riittävän kannustimen polttoainekustannusten alentamiseen. Tässä yhteydessä valvontaviranomainen huomauttaa, että se ei ole saanut sellaisia tietoja, joiden avulla se olisi pystynyt määrittelemään pikalinja-autoliikenteen harjoittajille kunakin vuonna hyvitysjärjestelmän käyttöönoton jälkeen myönnettyjen hyvitysten tason.

Koska tietoja ei ole saatavilla hyvitysmaksujen mahdollisesta pienemisestä hyvitysjärjestelmän käyttöönoton jälkeen tai tukeen oikeutettujen liikenteenharjoittajien saamien hyvitysten suuruudesta, valvontaviranomainen epäilee, tarjoaako hyvitysjärjestelmä edunsaajille riittävän kannustimen investoida laitteisiin ja uudistaa liiketoimintatapoja polttoaineen kulutuksen pitämiseksi mahdollisimman alhaisella tasolla.

### *Väliaikainen vapautus uusista ympäristöveroista kilpailukyvyyn menestysten tasaamiseksi*

Hyvitysjärjestelmän ympäristötavoitteiden osalta Norjan viranomaiset ovat viitanneet ympäristöveroja koskevaan hallituksen ehdotukseen ("Grønne Skatter", St. prp. nr. 54 (1997–1998)). Norjan viranomaiset ovat edelleen väittäneet, että hyvitysjärjestelmä oli tarpeen kyseisten linja-autoliikenteen harjoittajien kilpailukyvyyn säilyttämiseksi, perustelematta sen enempää kantansa.

Valvontaviranomainen toteaa kuitenkin, että edellä mainitun hallituksen esityksen mukaan tukea saamattomien liikenteenharjoittajien katsottiin pystyvän kattamaan dieselveroa koskevan verovapautuksen poistamisesta aiheutuvat lisäkustannukset säännöllisistä liikennepalveluista saamallaan tuloilla. Näin ollen Norjan hallitus ei ilmeisesti pitänyt hyvitysten maksamista kyseisille liikenteenharjoittajille tarpeellisena. Jättämissään selvityksissä Norjan viranomaiset eivät ole antaneet tyydyttävää selitystä sille, miksi hyvitysten maksaminen tukea saamattomille liikenteenharjoittajille oli tarpeen vastoin hallituksen suurkäräjille antamassa ehdotuksessa esittämiä päätelmiä. Valvontaviranomainen huomauttaa myös, että Norjan viranomaiset eivät ole toimittaneet minkäänlaista tausta-aineistoa, jolla olisi voitu osoittaa, miksi hyvitysjärjestelmä ulotettiin myös näihin liikenteenharjoittajiin.

Lisäksi valvontaviranomainen huomauttaa, että pikalinja-auto-liikenteen harjoittajat vapautettiin dieselverosta heti kun se otettiin käyttöön lokakuussa 1993. Tämä merkitsee sitä, että verovapautuksen poistamisen ja hyvitysjärjestelmän käyttöönoton aikaan liikenteenharjoittajilla oli ollut jo viisi vuotta aikaa sopeuttaa liiketoimintansa uuteen järjestelmään verokustannusten vähentämiseksi. Koska Norjan viranomaiset eivät ole enempää selvittäneet, miksi tämä aika ei riittänyt liikenteenharjoittajille uusiin taloudellisiin olosuhteisiin sopeutumiseen, valvontaviranomainen ei pysty todentamaan, että tukitoimi olisi tarpeellinen ja suhteellinen. Tämän osalta olisi mielenkiintoista saada tietoja siitä, ovatko dieselverosta vapautetut liikenteenharjoittajat tänä aikana pyrkineet rajoittamaan polttoaineen kulutustaan ja millaisista rajoituksista on kyse.

Norjan viranomaiset eivät ole esittäneet minkäänlaisia huomautuksia tai tietoja järjestelmän väliaikaisesta luonteesta. Valvontaviranomainen toteaa, että järjestelmä itsessään ei sisällä aikarajoituksia. Tämän vuoksi valvontaviranomainen epäilee, kannustaisiko tällainen kestoiltaan rajoittamaton järjestelmä tukeen oikeutettuja liikenteenharjoittajia sopeuttamaan toimintaansa uuteen verotusympäristöön.

Norjan viranomaiset eivät siis valvontaviranomaisen näkemyksen mukaan ole pystyneet osoittamaan, että hyvitysjärjestelmä olisi vain väliaikainen ja asteittain aleneva, että sillä pyritään saavuttamaan ympäristötavoitteita ja että hyvitykset olisivat tarpeen kilpailukyvyyn menetysten korvaamiseksi.

#### D Päätelmät

Edellä esitetyistä syistä valvontaviranomainen epäilee hyvitysjärjestelmästä pikalinja-autoliikenteen harjoittajille tarjottavan tuen yhteensopivuutta ETA-sopimuksen kanssa. Tietojen puuttumisen vuoksi valtiontukea koskevien suuntaviivojen 6 luvun 6.2 kohdan mukaisessa alustavassa tutkinnassa epäilyksiä ei ole pystytty osoittamaan vääriksi. Näin ollen valvontaviranomainen on valtiontukea koskevien suuntaviivojen 5 luvun 5.2 kohdan mukaisesti velvollinen aloittamaan valvonta- ja tuomioistuinsopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 2 kohdassa säädetyn menettelyn. Päätös menettelyn aloittamisesta ei vaikuta valvontaviranomaisen lopulliseen päätökseen, jossa voidaan todeta, että tuki on yhteensopiva ETA-sopimuksen toiminnan kanssa.

Edellä esitetyn perusteella valvontaviranomainen pyytää Norjan viranomaisia antamaan kaikki tarvittavat tiedot, joiden avulla voidaan arvioida hyvitysjärjestelmän yhteensopivuutta valtiontukea koskevien ETA-sopimuksen sääntöjen kanssa. Mikäli Norjan hallitus ei toimita pyydettyjä tietoja annetussa määräajassa, valvontaviranomainen tekee asiasta päätöksen valvonta- ja tuomioistuinsopimuksen pöytäkirjassa 3 olevan 1 artiklan 2 kohdan mukaan saatavillaan olevien tietojen perusteella.

Lopuksi valvontaviranomainen muistuttaa Norjan hallitusta siitä, että valtiontukea koskevien suuntaviivojen 6 luvussa olevan 6.2.1 kohdan mukaan valvontaviranomainen ”*voi pyytää välipäätöksellä EFTA-valtiota pysäyttämään tuen maksaminen, kunnes tutkimus valmistuu*”. Koska valvontaviranomainen on kyseessä olevassa päätöksessä todennut tukea myönnetyn luvottomasti, se voi valtiontukea koskevien suuntaviivojen 6.2.1 kohdan toisen luetelmakohdan mukaan tehdä päätöksen, jossa vaaditaan Norjan hallitusta keskeyttämään välittömästi tuen maksaminen, mikäli Norjan viranomaiset eivät pysty tarjoamaan riittäviä takeita siitä, että hyvitysjärjestelmää ei sovelleta ennen kuin valvontaviranomainen on tehnyt lopullisen päätöksensä.

EFTAn valvontaviranomainen kehottaa EFTA-valtioita, EU:n jäsenvaltioita sekä muita asianomaisia lähettämään kyseisiä toimenpiteitä koskevat huomautuksensa kuukauden kuluessa tämän ilmoituksen julkaisemisesta seuraavaan osoitteeseen:

EFTA Surveillance Authority  
Rue de Trèves/Trierstraat 74  
B-1040 Bruxelles/Brussel.

Huomautukset toimitetaan Norjan hallitukselle.