

# Publicatieblad

van de Europese Gemeenschappen

ISSN 0378-7079

C 125

44e jaargang

26 april 2001

Uitgave  
in de Nederlandse taal

## Mededelingen en bekendmakingen

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	I <i>Mededelingen</i>	
	<b>Commissie</b>	
2001/C 125/01	Wisselkoersen van de euro .....	1
2001/C 125/02	Bekendmaking van een registratieaanvraag in de zin van artikel 6, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 2081/92 van de Raad inzake de bescherming van geografische aanduidingen en oorsprongsbenamingen van landbouwproducten en levensmiddelen .....	2
2001/C 125/03	Bekendmaking van een registratieaanvraag in de zin van artikel 8, lid 1, tweede alinea van Verordening (EEG) nr. 2082/92 van de Raad inzake de specificiteitscertificering voor landbouwproducten en levensmiddelen .....	5
2001/C 125/04	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak COMP/M.2433 — Barclays Bank plc/Minimax GmbH) — Zaak die in aanmerking komt voor de vereenvoudigde procedure <sup>(1)</sup> .....	7
2001/C 125/05	Inleiding van een procedure (Zaak COMP/M.2322 — CRH/Addtek) <sup>(1)</sup> .....	8
	EUROPESE ECONOMISCHE RUIMTE	
	<b>Toeziethoudende Autoriteit van de EVA</b>	
2001/C 125/06	Steunmaatregelen van de Staten (SAM 020.500.035 Noorwegen) — Kennisgeving van de Toeziethoudende Autoriteit van de EVA overeenkomstig artikel 1, lid 2, van Protocol 3 bij de Toezichtovereenkomst aan de overige EVA-Staten, de EU-lidstaten en belanghebbenden betreffende staatssteun in de vorm van compensatiebetalingen aan exploitanten van snelbussen (steunmaatregel SAM 020.500.035) .....	9



## I

*(Mededelingen)*

## COMMISSIE

**Wisselkoersen van de euro <sup>(1)</sup>****25 april 2001**

(2001/C 125/01)

<b>1 euro</b>	=	7,4637	Deense kroon
	=	9,166	Zweedse kroon
	=	0,6227	Pond sterling
	=	0,8947	US-dollar
	=	1,3804	Canadese dollar
	=	109,55	Japanse yen
	=	1,532	Zwitserse frank
	=	8,1625	Noorse kroon
	=	84,24	IJslandse kroon <sup>(2)</sup>
	=	1,775	Australische dollar
	=	2,1863	Nieuw-Zeelandse dollar
	=	7,2464	Zuid-Afrikaanse rand <sup>(2)</sup>

---

<sup>(1)</sup> Bron: door de Europese Centrale Bank gepubliceerde referentiekursen.

<sup>(2)</sup> Bron: Commissie.

**Bekendmaking van een registratieaanvraag in de zin van artikel 6, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 2081/92 van de Raad inzake de bescherming van geografische aanduidingen en oorsprongsbenamingen van landbouwproducten en levensmiddelen**

(2001/C 125/02)

Naar aanleiding van deze bekendmaking kan bezwaar worden aangetekend op grond van artikel 7 van benoemde verordening. Elk bezwaar tegen deze registratieaanvraag moet via de bevoegde autoriteit van een lidstaat binnen zes maanden na deze bekendmaking, worden ingediend. De bekendmaking houdt verband met de hiernavolgende gegevens, met name punt 4.6, die de reden zijn voor de registratieaanvraag in de zin van Verordening (EEG) nr. 2081/92.

VERORDENING (EEG) nr. 2081/92 VAN DE RAAD

REGISTRATIE-AANVRAAG: ARTIKEL 5

BOB ( ) BGA (x)

**Nationaal nummer van het aanvraagdossier: 4/2000**

**1. Bevoegde dienst van de lidstaat**

Naam: Ministero delle Politiche agricole e forestali  
Adres: Via XX Settembre, 20, I-00187 Roma  
Tel. (39-06) 481 99 68  
Fax (39-06) 42 01 31 26.

**2. Aanvragende groepering**

2.1. Naam: Associazione Produttori Ortofrutticoli Veneto Friulana scarl  
2.2. Adres: Via Marconi, 35, I-31021 Mogliano Veneto (TV)  
2.3. Samenstelling: Producenten/verwerkers (x) Andere ( ).

**3. Productcategorie:** Groenten, klasse 1.6.

**4. Overzicht van het productdossier**

(samenvatting van de in artikel 4, lid 2, voorgeschreven gegevens)

4.1. **Naam:** „Asparago bianco di Cimadolmo”.

4.2. **Beschrijving:** De beschermde geografische aanduiding „Asparago bianco di Cimadolmo” mag alleen worden gebruikt voor asperges die afkomstig zijn van bedrijven die zijn ingeschreven in een speciaal register dat door het controleorgaan (zie punt 4.7) wordt bijgehouden, en die behoren tot de cultivars „Precoce d'Argenteuil”, „Gladio”, „Larac”, „Dariana”, „JM 2001” en „JM 2004”. Op die bedrijven mogen andere cultivars worden geteeld tot een maximum van 20 %.

De witte asperges uit Cimadolmo moeten, op het moment dat zij voor menselijke consumptie worden aangeboden, de volgende product- en kwaliteitskenmerken bezitten:

- het product wordt aan de consument aangeboden in stevig samengebonden bossen van 0,5 tot 3 kg, of in kleinverpakkingen (asperges in lagen). Zowel de bossen als de kleinverpakkingen moeten homogeen van inhoud zijn. Dat betekent dat de asperges van dezelfde kwaliteits- en dezelfde grootteklasse moeten zijn. Bovendien moeten de bossen in één verpakking eveneens homogeen zijn, zoals hierboven beschreven;
- de asperges moeten helemaal wit zijn. Verder moeten de asperges intact zijn, er vers en gezond uitzien en dito ruiken, vrij zijn van vraat door knaagdieren en insecten en nagenoeg vrij van kneuzingen, vrij zijn van uitwendig vocht, dat wil zeggen voldoende gedroogd na eventueel zijn gewassen of met koud water te zijn gekoeld, en vrij zijn van vreemde geur en smaak. De asperges mogen niet hol, gespleten, ontschorst of gebroken zijn. Wel mogen ze na de oogst opgetreden kleine slijtingen vertonen, mits die de in de toleranties vastgestelde grenzen niet overschrijden.

- De „witte asperges uit Cimadolmo” mogen alleen tot de twee volgende in de communautaire regelgeving inzake de handel in asperges vastgestelde klassen behoren:

„Klasse Extra” en „Klasse 1”.

4.3. **Geografisch gebied:** Het geografische gebied ligt in de provincie Treviso en omvat het hele grondgebied van de volgende gemeenten: Cimadolmo, Breda di Piave, Fontanelle, Mareno di Piave, Maserada sul Piave, Oderzo, Ormelle, Ponte di Piave, Santa Lucia di Piave, Vazzola.

4.4. **Bewijs van oorsprong:** Reeds in oude geschriften wordt gewag gemaakt van de teelt van witte asperges uit Cimadolmo, zoals bijvoorbeeld in het werk „I 110 Ricordi che formano il Buon Fattore di Villa” van de schrijver Agostinetti uit 1600, alsmede in de hierbij gevoegde documentatie.

Verder staat het oorsprongsattest dat door de controlestructuur (zie punt 4.7) wordt afgegeven, ervoor garant dat de „witte asperges uit Cimadolmo BGA” daadwerkelijk uit die streek van oorsprong afkomstig zijn. Om voor dit attest in aanmerking te komen, moeten de telers zich aan talrijke strenge controles en andere eisen onderwerpen.

Die eisen hebben voornamelijk tot doel in iedere fase van de productieketen na te kunnen gaan waar het product vandaan komt:

- de betrokken telers moeten de betaalde oppervlakten van tevoren inschrijven in het daartoe bestemde register, dat wordt beheerd en bijgehouden door het controleorgaan;
- de betrokken telers moeten aan het controleorgaan meedelen dat zij met de oogst zijn begonnen en eventueel in welke bewerkingsinrichting de asperges worden bewerkt;
- de betrokken telers moeten in een speciaal register bijhouden hoeveel asperges zij iedere week hebben geoogst en eventueel naar de bewerkingsinrichting hebben overgebracht; tot slot moet de teler zelf binnen 30 dagen na de dag die hij opgeeft als het einde van de oogst het controleorgaan de eindhoeveelheid melden die hij dat jaar heeft geoogst;
- het controleorgaan moet vervolgens aan alle verpakte en van een etiket (met beschermde geografische aanduiding „Asparago Bianco di Cimadolmo”) voorzien partijen van het product een certificaat toekennen, voordat deze in het vrije verkeer worden gebracht.

#### 4.5. **Werkwijze voor het verkrijgen van het product**

De bodemgesteldheid en het klimaat van de teeltgebieden: Binnen het afgebakende geografische productiegebied zijn de bodems die geschikt zijn voor de teelt van de witte asperges van Cimadolmo de volgende: losse, zachte, doorlaatbare, makkelijk te draineren en subkalkische zand- en zavelbodems van alluviale oorsprong. Het klimaat is gematigd/vochtig en wordt gekenmerkt door veel regen in het voorjaar, waardoor de asperges snel groeien, waardoor ze mooi wit en mals, en niet vezelig worden.

Teelttechnieken: Vruchtwisseling is noodzakelijk en daarom mogen op een perceel waarop asperges zijn geteeld ten minste 24 maanden niet opnieuw asperges of andere planten van de familie de liliaceae, dan wel bieten, aardappelen, wortelen of leguminosen worden geteeld. Ter voorbereiding op de aspergeteelt moet het perceel licht worden omgeploegd, waarvoor of waarna de grond tot op grotere diepte wordt losgemaakt.

Voor het uitplanten moet ziektevrij teeltmateriaal (wortelstokken of zaailingen) worden gebruikt. Het teeltmateriaal moet in maart/april worden uitgezet. De plantdichtheid mag niet meer bedragen dan 16 000 zaailingen c.q. wortelstokken per hectare, waarbij de afstand tussen de rijen niet minder mag bedragen dan 2,5 meter.

Bemesting: Voordat met de teelt wordt begonnen moet de bodem volledig worden geanalyseerd. Na vijf jaar moet de bodem opnieuw worden geanalyseerd. De bodem wordt jaarlijks aangevuld met de stoffen die er door de teelt aan zijn onttrokken. Wat de hoeveelheden onttrokken stoffen betreft, kunnen als basis de volgende gemiddelde waarden worden aangehouden:

N = 2,5 kg per 100 kg geoogste asperges; P<sub>2</sub>O<sub>5</sub> = 0,7 kg per 100 kg geoogste asperges; K<sub>2</sub>O = 2,25 kg per 100 kg geoogste asperges.

Stikstof en kalium moeten van mei tot eind juli worden uitgereden, fosfor en boor aan het einde van de herfst/in het begin van de winter.

Behalve bemesting met kunstmest moet ook organische bemesting worden toegepast.

Verzorging van het gewas: Om witte asperges te telen, moeten heuveltjes worden gemaakt met daartoe geschikt gereedschap. Ploegen is niet toegestaan.

Om witte asperges te verkrijgen moet mulching worden toegepast. Wanneer zwart landbouwplastic wordt gebruikt, moet dit minimaal 0,1 mm dik zijn.

Voor de aspergeteelt is irrigatie noodzakelijk. In droogteperiodes moet in 0 dagen 50 mm water worden toegevoegd. Afhankelijk van de regenval moet van juni tot en met augustus gemiddeld 3-4 keer worden geïrrigeerd.

De fitosanitaire bescherming moet gebaseerd zijn op de correcte toepassing van landbouwtechnieken. Daarom moeten de door de bevoegde fitosanitaire diensten aangegeven technieken van geïntegreerde bestrijding of biologische bestrijding worden toegepast om de inzet van chemische middelen tot het absolute minimum te beperken.

Oogst: Vanaf het derde jaar kunnen asperges worden geoogst. De eerste asperges worden in maart geoogst (rond de twintigste) en de oogsttijd kan in dat derde jaar na de aanplant 15-20 dagen doorgaan; in het vierde jaar en de daaropvolgende jaren 40-60 dagen per jaar.

Na 30 mei mag in ieder geval niet meer worden geoogst.

De maximale jaarlijkse productie is vastgesteld op 7 000 kg/ha.

De „witte asperges uit Cimadolmo” moeten 's morgens zo vroeg mogelijk worden geoogst.

Bewaring en verpakking: Na de oogst moeten de asperges binnen 2 uur naar de bewerkingsinrichting worden gebracht en in bossen verpakt of los worden geleverd.

Om de asperges te bewaren moet de stofwisseling ervan worden vertraagd door ze snel te koelen en door ze bij een geschikte temperatuur te bewaren.

De verpakking moet vervolgens zodanig zijn dat het product in voldoende mate wordt beschermd. Bij de verpakking moet het product volledig vrij zijn van vreemde stoffen.

De „witte asperges van Cimadolmo” moeten verpakt in bossen of kleinverpakkingen met homogene asperges, van dezelfde kwaliteitsklasse en van dezelfde groottesortering, als bedoeld in punt 4.2, worden gepresenteerd. De genoemde verkoopverpakkingen zijn netjes versierd en van een etiket voorzien als bedoeld in punt 4.8.

- 4.6. **Verband:** De bijzondere samenstelling van de bodems, het gematigdvochtige klimaat van het productiegebied en de traditionele teeltmethoden van de witte asperge (die reeds uit de oudheid dateert) maken dat de kwaliteitskenmerken en de bijzonderheid van het product sterk met het aangegeven gebied samenhangen, en dat het dus als het ideale oorsprongsgebied van de „witte asperges uit Cimadolmo” moet worden beschouwd.

#### 4.7. **Controlestructuur**

Naam: CSQA srl — Certificazione Qualità Agroalimentare

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

#### 4.8. **Etikettering**

Het etiket moet op de band in het midden van de bos asperges worden aangebracht of bovenop de verpakking (voor asperges in kleinverpakkingen).

Op het etiket moet de aanduiding BGA zijn aangebracht door de vermeldingen „Asparago bianco di Cimadolmo” en „Beschermd geographische aanduiding” heen, in letters van dezelfde afmetingen en dezelfde kleur.

Op het etiket moet het garantiezegel worden aangebracht waarop het logo (merkteken) van de beschermde geografische aanduiding is afgebeeld. De beschrijving, een afbeelding en de kleuraanduidingen van dat logo zijn als bijlage bij het productdossier gevoegd.

#### 4.9. **Nationale eisen:** —

**EG-nummer:** G/IT/00135/2001.02.22.

**Datum van ontvangst van het volledige aanvraagdossier:** 22 februari 2001.

**Bekendmaking van een registratieaanvraag in de zin van artikel 8, lid 1, tweede alinea van Verordening (EEG) nr. 2082/92 van de Raad inzake de specificiteitscertificering voor landbouwproducten en levensmiddelen**

(2001/C 125/03)

Naar aanleiding van deze bekendmaking kan bezwaar worden aangetekend op grond van de artikelen 8 en 9 van genoemde verordening. Elk bezwaar tegen deze registratieaanvraag moet via de bevoegde autoriteit van een lidstaat binnen vijf maanden na deze bekendmaking, worden ingediend. De bekendmaking houdt verband met de hiernavolgende gegevens, met name punten 4.2, 4.3 en 4.4, die de reden zijn voor de registratieaanvraag in de zin van Verordening (EEG) nr. 2082/92.

VERORDENING (EEG) Nr. 2082/92 VAN DE RAAD

REGISTRATIE-AANVRAAG VAN EEN SPECIFIEK PRODUCT

**Nationaal nummer van het dossier: —**

**1. Bevoegde nationale instantie**

Naam: Ministry of Agriculture and Forestry

Agriculture Department — Rural Policy and Structures Unit

Adres: PL (PO Box) 30

FIN-00023 Valtioneuvosto

Tel. (358-9) 16 01

Fax (358-9) 160 91 66

**2. Groepering die de aanvraag indient**

2.1. Naam: Suomen Sahtiseura ry

2.2. Adres: Liesontie 554, FIN-16900 Lammi

Tel. (358-3) 633 54 45

2.3. Aangeslotenen: Producent/Verwerker ( ) Andere (x)

**3. Productcategorie:** Bieren

**4. Overzicht van het productdossier**

(samenvatting van de in artikel 6, lid 2, voorgeschreven gegevens)

4.1. **Naam:** Sahti.

4.2. **Specifieke productie- of bereidingsmethode:** Bij de traditionele bereiding van Sahti worden onder andere de volgende grondstoffen gebruikt: gemoute gerst, andere soorten mout en granen (rogge, gerst, tarwe en haver) en gewoonlijk hop, gegist met bakkersgist of reïncultures.

Sahti wordt gebrouwen door geleidelijk water toe te voegen aan het mengsel van mout en granen. Dit proces begint bij een temperatuur van ongeveer 40 °C, oplopend tot ongeveer 100 °C wanneer het laatste water wordt toegevoegd. Bij dit „maischen” wordt op sommige plaatsen het beslag ook gekookt. De kooktijd varieert van kort tot langdurig. De wort wordt vervolgens gescheiden door filtratie in een trog of vat, en daarna kan eventueel hop toegevoegd worden. Traditioneel worden jenevertwijgen en roggestro gebruikt om de wort te zeven, die dan vergist wordt tot sahti door toevoeging van bakkersgist of reïncultures. Er wordt gebruik gemaakt van bovengisting. De hoofdgisting duurt ongeveer drie dagen bij kamertemperatuur of een lagere temperatuur, waarna de sahti ten minste één week koel wordt bewaard. De alcohol komt uitsluitend van de suiker uit de mout en andere granen.

De methodes en grondstoffen voor de bereiding van sahti, variëren van oudsher enigszins van plaats tot plaats, maar komen in grote lijnen overeen met het hierboven vermelde. Voor de bereiding van 50 liter sahti is ongeveer 20 kg mout en 50 g gist nodig.

- 4.3. **Traditioneel karakter:** Sahti wordt bereid volgens traditionele methodes waarbij gebruik gemaakt wordt van traditionele grondstoffen en bevat geen additieven. Het eindproduct is noch gefilterd, noch gepasteuriseerd, maar wordt vers gedronken. Sahti heeft een lange geschiedenis: de bierbereidingsmethodes zijn waarschijnlijk duizenden jaren lang overgeleverd van generatie op generatie, maar de schriftelijke overleveringen gaan niet zo ver terug. Sahti werd, en wordt nog steeds, bij feestelijke gelegenheden gedronken en maakt deel uit van de landelijke cultuur in de streken Kanta-Häme, Päijät-Häme en Pohjois-Satakunta. De productie van Sahti is een ambacht waarbij gebruik wordt gemaakt van speciale uitrusting: op zijn minst de houten trog is typisch te noemen. De eerste geschreven bron waarin melding wordt gemaakt van de traditionele aard en de verspreiding van sahti, dateert van 1792. Sahti behoort tot 's werelds meest ongewone en duidelijk te onderscheiden dranken op basis van mout en is één van de laatste „oorspronkelijke” bieren van West-Europa. Om die reden zou het ook een „etnobier” genoemd kunnen worden.
- 4.4. **Beschrijving van het product:** Sahti is een traditioneel, licht troebel, zwaar bier dat verkregen wordt door fermentatie. Het wordt noch gepasteuriseerd, noch gefilterd en de fermentatie moet natuurlijk verlopen, zodat het vers gedronken wordt. Het oorspronkelijke stamwortgehalte bedraagt ten minste 19 ° Plato en het alcoholgehalte varieert tussen 6 % en 12 %. De pH-waarde is kleiner dan 5. De kleur varieert van geel tot donkerbruin, afhankelijk van de gebruikte grondstoffen. Sahti is een troebel bier omdat het niet gefilterd wordt. Door het hoog gehalte aan suikerresidu heeft verse sahti een lichtzoete smaak.
- 4.5. **Minimumeisen en controleprocedure specificiteit:** Iedere producent van sahti stelt een plan op voor interne productiecontrole, dat bij besluit goedgekeurd moet worden door de officieel erkende nationale instantie. De gebruikte grondstoffen, namelijk mout, moutextract, granen, zetmeel, suiker en suikerproducten, worden vermeld in jaarlijkse rapporten. De producenten moeten ook regelmatig een productie- en leveringsverslag indienen.

Producenten van nieuwe producten moeten die eerst laten analyseren door het officiële laboratorium (ACL, officieel erkend door de EU). De kwaliteit van de producten die al op de markt gebracht zijn, wordt gecontroleerd aan de hand van monsters. De gecontroleerde parameters zijn alcoholgehalte, pH-waarde, fermentatiegraad, uiterlijke kenmerken, oorspronkelijk wortgehalte en schijnbaar extractgehalte.

Elk jaar moeten monsters worden verzameld van brouwerijen en distributeurs om te controleren of de producten gemaakt worden volgens de interne controleregels en productanalyses. Er moet worden aangetoond dat de traditionele productiemethode wordt gevolgd. De controle heeft betrekking op het stamwortgehalte, het alcoholgehalte, de pH-waarde en het extractgehalte. Jaarlijks moeten de receptuur, de gebruikte grondstoffen, de inkoop en het verbruik van grondstoffen, de boekhouding en de interne controle door producenten geverifieerd worden.

##### 5. Bescherming op grond van artikel 13, lid 2, aangevraagd: Ja.

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

Datum van ontvangst van het volledige aanvraagdossier: 7 juli 2000.

**Voorafgaande aanmelding van een concentratie****(Zaak COMP/M.2433 — Barclays Bank plc/Minimax GmbH)****Zaak die in aanmerking komt voor de vereenvoudigde procedure**

(2001/C 125/04)

**(Voor de EER relevante tekst)**

1. Op 11 april 2001 ontving de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad <sup>(1)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1310/97 <sup>(2)</sup>, waarin is medegedeeld dat de onderneming Barclays Bank plc („Barclays”) in zin van artikel 3, lid 1, onder b), van genoemde verordening indirect uitsluitend zeggenschap verkrijgt over de onderneming Minimax GmbH („Minimax”) door de aankoop van aandelen.

2. De bedrijfswerkzaamheden van de betrokken ondernemingen zijn:

— Barclays: financiële diensten;

— Minimax: branddetectie- en brandbestrijdingssystemen.

3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde concentratie binnen het toepassingsgebied van Verordening (EEG) nr. 4064/89 kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden. Overeenkomstig de mededeling van de Commissie betreffende een vereenvoudigde procedure voor de behandeling van bepaalde concentraties krachtens Verordening (EEG) nr. 4064/89 <sup>(3)</sup> moet worden opgemerkt dat deze zaak in aanmerking komt voor de in de mededeling uiteengezette procedure.

4. De Commissie verzoekt belanghebbende derden haar hun eventuele opmerkingen ten aanzien van de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Zij kunnen per fax ((32-2) 296 43 01 of 296 72 44) of per post, onder vermelding van referentie COMP/M.2433 — Barclays Bank plc/Minimax GmbH, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Europese Commissie  
Directoraat-generaal Concurrentie  
Directoraat B — Task Force Fusiecontrole  
Jozef II-straat 70  
B-1000 Brussel.

---

<sup>(1)</sup> PB L 395 van 30.12.1989, blz. 1. Verordening gerectificeerd in PB L 257 van 21.9.1990, blz. 13.

<sup>(2)</sup> PB L 180 van 9.7.1997, blz. 1. Verordening gerectificeerd in PB L 40 van 13.2.1998, blz. 17.

<sup>(3)</sup> PB C 217 van 29.7.2000, blz. 32.



**Inleiding van een procedure**  
**(Zaak COMP/M.2322 — CRH/Addtek)**

(2001/C 125/05)

**(Voor de EER relevante tekst)**

Op 18 april 2001 heeft de Commissie besloten in bovengenoemde zaak de procedure in te leiden nadat zij heeft vastgesteld dat er ernstige twijfel bestaat over de verenigbaarheid van de aangemelde concentratie met de gemeenschappelijke markt. De inleiding van de procedure start een tweede fase in het onderzoek naar de aangemelde concentratie. De beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder c), van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad.

De Commissie verzoekt belanghebbende derden haar hun eventuele opmerkingen ten aanzien van de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Om met deze opmerkingen in de procedure rekening te kunnen houden dienen deze de Commissie uiterlijk vijftien dagen na dagtekening van deze bekendmaking te hebben bereikt. Zij kunnen per fax ((32-2) 296 43 01 of 296 72 44) of per post, onder vermelding van referentie COMP/M.2322 — CRH/Addtek, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Europese Commissie  
Directoraat-generaal Concurrentie  
Directoraat B — Task Force Fusiecontrole  
Jozef II-straat 70  
B-1000 Brussel.

---

## EUROPESE ECONOMISCHE RUIMTE

## TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA

## STEUNMAATREGELEN VAN DE STATEN

(SAM 020.500.035 Noorwegen)

**Kennisgeving van de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA overeenkomstig artikel 1, lid 2, van Protocol 3 bij de Toezichtovereenkomst aan de overige EVA-Statens, de EU-lidstatens en belanghebbenden betreffende staatssteun in de vorm van compensatiebetalingen aan exploitanten van snelbussen (steunmaatregel SAM 020.500.035)**

(2001/C 125/06)

Bij Beschikking nr. 381/00/COL van 18 december 2000, waarvan de essentie hierna beknopt wordt weergegeven, heeft de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA een procedure ingeleid op grond van artikel 1, lid 2, van Protocol 3 bij de Toezichtovereenkomst. De Noorse regering is hiervan in kennis gesteld door middel van een afschrift van deze beschikking.

## I. DE FEITEN

## A. Procedure

Bij brief van 20 september 1999, die door de Autoriteit op 23 september 1999 werd geregistreerd (doc. nr. 99-7028-A), ontving de Autoriteit een klacht volgens welke exploitanten van snelbussen in Noorwegen onrechtmatige steun zouden hebben ontvangen in het kader van de zogeheten „kompensasjonsordning for autodieselavgift” (hierna „compensatieregeling” genoemd). Bij brief van 3 mei 2000 (doc. nr. 00-3440-D) stelde de Autoriteit de Noorse regering van de ontvangst van de klacht in kennis en verzocht zij de Noorse autoriteiten haar alle informatie te verstrekken die van nut kon zijn om de verenigbaarheid van de compensatieregeling met de regels inzake staatssteun van de EER-Overeenkomst te beoordelen.

Bij brief van 2 juni 2000, door de Autoriteit geregistreerd op 30 juni 2000 (doc. nr. 00-4750-A), verstrekten de Noorse autoriteiten een gedeelte van de verlangde informatie. Tijdens een pakketvergadering in Oslo op 9 juni 2000 wees de Autoriteit de Noorse autoriteiten uitdrukkelijk op hun verplichting een rechtvaardiging voor de steun te geven. Bij brief van 27 juli 2000 (doc. nr. 00-5307-D) verzocht de Autoriteit de Noorse autoriteiten nogmaals aan te geven welke de rechtsgrondslag was op grond waarvan zij meenden dat de compensatieregeling van het algemene verbod op steunverlening kon worden uitgezonderd. De Noorse autoriteiten reageerden hierop bij brief van 22 september, door de Autoriteit geregistreerd op 3 oktober 2000 (doc. nr. 00-6944-A). Daarin stelden zij dat artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst niet op deze zaak van toepassing was en dat de steunmaatregel hoe dan ook moest worden beschouwd als bestaande steun. Wederom werden geen argumenten voor een mogelijke rechtvaardiging aangedragen.

De Autoriteit bevestigde de ontvangst van dit schrijven bij brief van 6 oktober 2000 (doc. nr. 00-7060-D), waarin zij aangaf waarom naar haar mening wel degelijk werd voldaan aan de voorwaarden van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst

en waarom zij de maatregelen beschouwde als „nieuwe steun” in de zin van artikel 1, lid 3, van Protocol 3 bij de Toezichtovereenkomst. Daarnaast wees de Autoriteit de Noorse regering erop dat zij, overeenkomstig punt 6.2(2) van de richtsnoeren voor staatssteun van de Autoriteit gerechtigd is op te treden en op basis van de beschikbare informatie een beslissing te nemen, zelfs zonder dat de betrokken EVA-Staat enig tegenargument heeft geformuleerd. Tenslotte waarschuwde het directoraat Mededinging en staatssteun van de Autoriteit de Noorse autoriteiten ervoor dat het, bij ontstentenis van een bevredigend antwoord binnen 15 dagen na ontvangst van de desbetreffende brief, gedwongen zou zijn de Autoriteit voor te stellen een formele onderzoekprocedure in te leiden overeenkomstig punt 5.2(1) van de richtsnoeren voor staatssteun.

De knelpunten werden met de Noorse autoriteiten uitvoerig besproken tijdens een vergadering in Oslo op 19 oktober 2000. Na een verlenging van de termijn deelden de Noorse autoriteiten bij brief van 24 november 2000, door de Autoriteit geregistreerd op 27 november 2000 (doc. nr. 00-8611-A), het feit mede dat een politieke meerderheid in het nationale parlement had besloten om in het kader van de overheidsbegroting voor 2001 geen middelen meer beschikbaar te stellen voor de compensatieregeling. Bij brief van 4 december 2000 (doc. nr. 00-8851-D) bevestigde de Autoriteit de ontvangst van deze brief. Zij gaf daarbij aan dat een mogelijke afschaffing van de compensatieregeling in de toekomst niet voldoende was om de twijfels omtrent de verenigbaarheid van de regeling in het verleden weg te nemen. Tevens liet zij in deze brief de Noorse regering weten dat zij wegens de aanhoudende twijfels over de verenigbaarheid van de compensatieregeling verplicht was een formele onderzoekprocedure in te leiden.

Bij fax van 11 december 2000, die door het ministerie van Handel en Industrie rechtstreeks naar de Autoriteit werd gezonden en aldaar op dezelfde dag werd geregistreerd (doc. nr. 00-9089-A), zetten de Noorse autoriteiten uiteen waarom de compensatieregeling naar hun mening gerechtvaardigd was (re-

ferentiedocumenten die in de brief worden genoemd, hebben de Autoriteit niet binnen de voorgeschreven termijn bereikt). Ook werd de Autoriteit op de hoogte gebracht van het feit dat, in tegenstelling tot wat in de brief van 24 november 2000 was gemeld, de politieke meerderheid in het nationale parlement had besloten om voor 2001 een bedrag van 50 miljoen NOK uit te trekken voor de financiering van de compensatieregeling. Een definitief besluit hierover zou op 13 december 2000 worden genomen.

## B. Beschrijving van de steunmaatregel

Blijkens de op dit moment beschikbare informatie waren busvervoerders tot 1999 vrijgesteld van de heffing op diesel („autodieselavgift”), die per 1 oktober 1993 was ingevoerd. In het aan het parlement voorgelegde wetsvoorstel over milieuheffingen (St. prp. nr. 54 (1997-1998) „Grønne Skatter”) stelde de Noorse regering zich op het standpunt dat de vroegere vrijstelling voor bussen uit milieuoogpunt niet te rechtvaardigen was, omdat zij de bussen vrijstelde van de kosten die voortvloeien uit het gebruik van de weg, ongevallen en milieuverontreiniging en de busvervoerders geen economische prikkel gaf om deze kosten te verminderen. De Noorse regering stelde dan ook voor de vrijstelling van de dieselheffing voor busvervoerders af te schaffen om hen ertoe te bewegen efficiënter te werken en bij hun investeringsbeslissingen rekening te houden met het milieu.

Om echter het concurrentievermogen van het openbaar vervoer niet te verzwakken, werd voorgesteld de zogeheten „gesubsidieerde” busvervoerders te compenseren voor de kosten die de afschaffing van de vrijstelling met zich zou brengen. Voor de zogeheten „niet-gesubsidieerde” busvervoerders, die het voorwerp van de lopende onderzoekprocedure vormen, werd een dergelijke compensatie niet nodig geacht. In het aan het parlement voorgelegde wetsvoorstel over milieuheffingen werd in dit verband gesteld dat aan deze „niet-gesubsidieerde” busvervoerders geen compensaties zouden worden toegekend, omdat zij in staat werden geacht de hogere kosten te dekken door de prijs van het buskaartje te verhogen of hun winstmarges te verlagen. Daarnaast werd aangevoerd dat de afschaffing van de heffingsvrijstelling de busmaatschappijen zou stimuleren efficiënter en milieuvriendelijker te werken. De feitelijke kostenstijging zou dan ook lager uitvallen dan de verhoging van de heffing, zo werd beweerd.

Ingevolge dit voorstel werden alle busvervoerders per 1 januari 1999 onderworpen aan de dieselheffing. De zogeheten „gesubsidieerde” busvervoerders („tilskuddberettiget bussdrift”) kregen echter de uit de afschaffing van deze vrijstelling voortvloeiende kosten volledig vergoed, zoals het Noorse parlement in december 1998 had besloten bij de vaststelling van de overheidsbegroting voor 1999. Deze compensatieregeling, die door de gemeentelijke overheden („Fylkeskommunene”) wordt beheerd, valt buiten de lopende onderzoekprocedure.

Anders dan aanvankelijk was voorzien in het regeringsvoorstel over de hervorming van de milieuheffingen, keurde het Noorse parlement in het voorjaar van 1999 in zijn besluit over de herziene overheidsbegroting voor 1999 (St. prp. nr. 67 (1998-1999)) een tweede compensatieregeling voor de zogeheten „niet-gesubsidieerde” busvervoerders („ikke-tilskuddberettiget bussdrift”) goed. Hiertoe werd 45 miljoen NOK uitgetrokken. Dit bedrag bleek later te zijn verhoogd tot 71 miljoen NOK. Er zijn evenwel aanwijzingen dat de feitelijke betalingen ruim onder dit bedrag zijn gebleven (op de overheidsbegroting

voor 2001 staat voor 1999 een bedrag van 54,4 miljoen NOK vermeld). In de begroting voor 2000 werd de desbetreffende begrotingslijn verder opgetrokken tot 75,4 miljoen NOK. In de begrotingsvoorstellen voor 2001 is voor de compensatieregeling een bedrag van in totaal 50 miljoen NOK opgenomen. Deze regeling valt onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Vervoer (zie St. prp. nr. 1 (1999-2000), hoofdstuk 1330, post 71 „tilskudd til ekspressbuss”). In de praktijk blijkt echter dat aanvragen voor de compensatie bij de gemeentelijke overheden moeten worden ingediend, die de aanvragen vervolgens doorsturen naar het verantwoordelijke ministerie.

Door middel van twee brieven d.d. 21 februari 2000 werden de „niet-gesubsidieerde” busvervoerders nader geïnformeerd over de compensaties voor 1999 en 2000. De Autoriteit heeft, op deze brieven na, geen verdere informatie van de Noorse regering ontvangen.

Uitkering van de compensatie geschiedt volgens deze brieven in vier jaarlijkse termijnen volgens een voorschotregeling. Daarnaast wordt er een zeker bedrag gereserveerd voor de eindafrekening („sluttavregning”), die aan het einde van het betrokken jaar moet worden ingediend. De bedragen van de voorschotten zijn gebaseerd op cijfers uit het verleden, terwijl de betalingen naar aanleiding van de eindafrekening gebaseerd zijn op de zogeheten „feitelijke productie” (in de bovengenoemde brieven wordt gesproken van „produksjon”; onder „productie” verstaat de Autoriteit de diensten, gemeten in kilometers, die de busvervoerder in overeenstemming met zijn vergunning heeft verricht volgens een bepaald „routeplan”). Naast de eindafrekening moeten verscheidene andere formulieren worden ingediend met nadere gegevens over de daadwerkelijk gerealiseerde productie in het betrokken jaar. Busroutes waarop dat jaar wel is gereden, maar die nog niet zijn opgenomen in de voorschotregeling, worden in aanmerking genomen bij de eindafrekening.

De hoogte van de compensatie per bedrijf wordt berekend aan de hand van de afstanden die volgens het routeplan zijn afgelegd. Hierbij wordt een bepaald tarief per kilometer gehanteerd. Dit tarief staat niet van tevoren vast, maar wordt bepaald wanneer de totale afstanden van alle vergunningshouders is vastgesteld (klaarblijkelijk komt dit tarief tot stand door het gehele, voor dit doel uitgetrokken bedrag te delen door het totaal aantal kilometers waarvoor compensatie is aangevraagd). De opgave van de kilometerproductie wordt door een controleur geverifieerd. Indien een bepaalde route de grens van een gemeente overschrijdt, moet de gemeente waarin de busvervoerder is geregistreerd ervoor zorgen dat daarmee rekening wordt gehouden in de productiecijfers op basis waarvan in de andere gemeenten compensatie wordt aangevraagd. Al deze subsidieaanvragen moeten vervolgens naar het ministerie van Vervoer worden gestuurd.

Binnenlands vervoer dat wordt verricht op internationale trajecten (cabotagevervoer) valt eveneens onder de compensatieregeling. Hierbij wordt verondersteld dat buitenlandse vervoerders die dergelijke cabotagediensten verzorgen, altijd samenwerken met Noorse vervoerders. Voorts wordt aangenomen dat de Noorse vervoerders bij het aanvragen van compensatie ook namens de buitenlandse vervoerders optreden. Bij de aanvraag moeten de Noorse vervoerders aangeven welk aandeel respectievelijk de Noorse en de buitenlandse vervoerder in de totale productie hebben gehad. De Noorse en buitenlandse vervoerder

dienen onderling uit te maken hoe de betaalde compensatie verder tussen hen wordt verdeeld.

### C. Begunstigden

De compensatieregeling waarnaar nu een onderzoek is ingesteld, is bestemd voor de zogeheten „niet-gesubsidieerde” busvervoerders. In de praktijk blijken zowel de „gesubsidieerde” als de „niet-gesubsidieerde” busvervoerders diensten aan te bieden in het geregeld personenvervoer. De „niet-gesubsidieerde” busvervoerders ontvangen echter, in tegenstelling tot de „gesubsidieerde” vervoerders, geen overheidssteun voor het verrichten van geregelde vervoerdiensten. Volgens de Noorse autoriteiten kunnen „niet-gesubsidieerde” vervoerders die geregelde diensten verzorgen, een vergunning aanvragen voor het onderhouden van geregelde diensten op specifieke routes, als daarvoor gunstige commerciële vooruitzichten bestaan. Bovendien mogen diezelfde busvervoerders naast „gesubsidieerde” geregelde diensten ook ongeregeld vervoer aanbieden. Dat maakt van de „niet-gesubsidieerde” busvervoerders, naar de mening van klager, concurrenten van de touringcarbedrijven. De Noorse autoriteiten bevestigen deze zienswijze en erkennen dat aanbieders van geregelde diensten en aanbieders van ongeregelde diensten tot op zekere hoogte om dezelfde markt wedijveren. Deze situatie is volgens de klager kunnen ontstaan doordat exploitanten van snelbussen het recht hebben om tijdens de winterperiode op andere, toeristische bestemmingen te rijden. Bovendien mogen exploitanten van snelbussen andere routes kiezen als een groep passagiers daarom vraagt.

## II. BEOORDELING

### A. Aanmeldingsplicht en verplichting de beslissing af te wachten

Overeenkomstig artikel 1, lid 3, van Protocol 3 bij de Toezichtovereenkomst wordt de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA: „voldoende tijdig op de hoogte gebracht van elk voornemen tot invoering of wijziging van steunmaatregelen om haar in staat te stellen haar opmerkingen kenbaar te maken [...]. De betrokken Staat mag de voorgenomen maatregelen niet uitvoeren alvorens deze procedure heeft geleid tot een definitieve beslissing”.

Voor de vervoersector geldt een licht afwijkende aanmeldingsplicht. Krachtens artikel 17, lid 2, van de verordening waarnaar wordt verwezen in punt 4 van bijlage XIII bij de EER-Overeenkomst<sup>(1)</sup> zijn de compensaties die voortvloeien uit de toepassing van deze verordening niet onderworpen aan de procedure van voorafgaande kennisgeving bedoeld in artikel 1, lid 3, van Protocol 3 bij de Toezichtovereenkomst. In alle andere gevallen waarin Verordening (EEG) nr. 1191/69 niet van toepassing is, blijft de aanmeldingsplicht op grond van artikel 1, lid 3, van Protocol 3 bij de Toezichtovereenkomst onverminderd van kracht.

Afgaande op de door de Noorse autoriteiten verstreekte informatie lijkt de compensatie voor „niet-gesubsidieerde” busvervoerders buiten de werkingsfeer van Verordening nr. 1191/69

<sup>(1)</sup> Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1893/91 van de Raad van 20 juni 1991, hierna „Verordening (EEG) nr. 1191/69” genoemd.

te vallen, aangezien de voor de regeling in aanmerking komende vervoerders ogenschijnlijk niet hoeven te voldoen aan de openbardienstverplichtingen als omschreven in artikel 2 van voornoemde verordening. De Noorse autoriteiten hebben deze conclusie van de Autoriteit niet betwist. Voorts blijkt uit de twee brieven van 21 februari 2000 waarin de regels voor de compensatiebetalingen uiteen worden gezet, dat de steun voor deze categorie vervoerders niet is vastgesteld volgens de procedure van Verordening nr. 1191/69 (met name artikel 9 en volgende). Op basis van de beschikbare informatie is de Autoriteit derhalve van mening dat artikel 17, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1191/69 in het onderhavige geval niet van toepassing is en dat de compensatieregeling had moeten worden aangemeld als een nieuwe steunmaatregel.

De Noorse autoriteiten waren het aanvankelijk niet eens met de kwalificatie van de compensatieregeling als zijnde nieuwe steun en bestreden derhalve hun verplichting de steun aan te melden overeenkomstig artikel 1, lid 3, van Protocol 3 bij de Toezichtovereenkomst. Zij voerden aan dat de compensatieregeling was ingesteld om de kosten in verband met het wegvallen van de heffingsvrijstelling voor diesel te ondervangen en dat de regeling in wezen een voortzetting van het bestaande belastingsstelsel betekende, met andere woorden dat het hierbij ging om compensatie van de oorspronkelijk toegestane vrijstelling van de heffing op dieselbrandstof.

De Autoriteit is van oordeel dat de compensatieregeling niet kan worden aangemerkt als bestaande steun in de zin van punt 7.2(1), eerste streepje, van de door haar vastgestelde richtsnoeren voor staatssteun, aangezien de voorgenomen uitkeringen niet gebaseerd zijn op wetgeving die al van kracht was toen de EER-Overeenkomst in werking trad. De vrijstelling van de dieselheffing voor busvervoerders werd per 1 januari 1999 afgeschaft. De toenmalige fiscale vrijstelling bestond vanaf die datum niet meer. Om de gevolgen van deze afschaffing te ondervangen werd voor de zogeheten „gesubsidieerde” busvervoerders een compensatieregeling in het leven geroepen. Enige tijd later, bij de behandeling van de gewijzigde begroting, die op 10 mei 1999 werd gepresenteerd, besloot het Parlement tot de instelling van een tweede compensatieregeling ten behoeve van de zogeheten „niet-gesubsidieerde” busvervoerders. Vaststelling van de compensatie geschiedt volgens specifieke regels, die de betrokken busvervoerders gedeeltelijk werden medegedeeld in de twee brieven van 21 februari 2000. Deze regels vormen een nieuw juridisch kader voor het verlenen van steun aan bepaalde ondernemers van geregeld busvervoer. De compensatie kan daarom niet worden gezien als een voortzetting van een heffingsvrijstelling die bij een andere wet is geregeld. Voorts zij erop gewezen dat de compensatie ook qua aard verschilt van de fiscale vrijstelling onder de oude regeling. Bovendien blijken er voor het beheer en de uitvoering van de compensatieregeling andere instanties verantwoordelijk te zijn dan voor de inning van de dieselheffing.

In het licht van de voorgaande overwegingen komt de Autoriteit tot de conclusie dat de compensatieregeling een nieuwe steunmaatregel is in de zin van artikel 1, lid 3, van Protocol 3 bij de Toezichtovereenkomst. De Noorse autoriteiten waren derhalve verplicht de compensatieregeling vooraf aan te melden. Voorts bevestigden de Noorse autoriteiten tijdens de vergadering van 19 oktober 2000 dat er voor 1999 en 2000 bedragen zijn uitgekeerd. De Autoriteit wijst erop dat deze betalingen in strijd zijn met de verplichting de beslissing af te wachten zoals vastgelegd in artikel 1, lid 3, van Protocol 3

bij de Toezichtovereenkomst. De steun is dan ook om procedurerechten onrechtmatig overeenkomstig punt 6.1 van de richtsnoeren voor staatssteun van de Autoriteit. De Autoriteit vestigt in dit verband de aandacht van de Noorse autoriteiten op het feit dat de steun uit hoofde van punt 6.2.3 van hoofdstuk 6 van haar richtsnoeren voor staatssteun mogelijk van de begunstigden moet worden teruggevorderd, mocht deze niet verenigbaar met de EER-Overeenkomst worden bevonden. Bovendien wil de Autoriteit de Noorse autoriteiten, nu de compensatieregeling ook in 2001 wordt voortgezet, wijzen op hun verplichting te wachten met de tenuitvoerlegging van de steunmaatregelen. Dit houdt in dat er geen uitkeringen uit hoofde van de compensatieregeling mogen worden gedaan voordat de Autoriteit in deze zaak tot een eindbeslissing is gekomen.

### B. Staatssteun in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst

Artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst bepaalt: „Behoudens de afwijkingen waarin deze Overeenkomst voorziet, zijn steunmaatregelen van de lidstaten van de EG, de EVA-staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de werking van deze Overeenkomst, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de overeenkomstsluitende partijen ongunstig beïnvloedt”.

De onder de compensatieregeling vallende steunmaatregelen worden met staatsmiddelen bekostigd. Busvervoerders die voor de compensatieregeling in aanmerking komen, ontvangen een financieel voordeel dat hun normaliter niet ten deel zou zijn gevallen.

De Noorse autoriteiten hebben steeds aangevoerd dat de compensatieregeling het internationale handelsverkeer niet heeft verstoord, omdat buitenlandse vervoerders die geregelde cabotagediensten verrichten ook voor de steun in aanmerking kwamen.

In het algemeen beïnvloeden steunmaatregelen de mededinging en het handelsverkeer tussen de overeenkomstsluitende partijen nadelig, als het steunontvangende bedrijf een activiteit uitoefent waarbij sprake is van handelsverkeer tussen overeenkomstsluitende partijen, en als die steun de positie van het betrokken bedrijf ten opzichte van die van andere concurrerende bedrijven versterkt. Binnen een geliberaliseerde markt kan ondersteuning van bepaalde vervoersondernemingen dan ook een nadelige invloed hebben op de mededinging en het onderlinge handelsverkeer. De in punt 33a van bijlage XIII bij de EER-Overeenkomst genoemde verordening<sup>(2)</sup> voorziet in een volledige liberalisering van bijzondere geregelde diensten, geregelde diensten en ongeregelde diensten, voorzover zij ingebed zijn in een vorm van internationaal geregeld vervoer. Een andere factor

<sup>(2)</sup> Verordening (EEG) nr. 2454/92 van de Raad van 23 juli 1992 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn, gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van 11 december 1997; opgenomen in bijlage XIII bij de EER-Overeenkomst bij Besluit nr. 121/98 (PB L 297 van 18.11.1999, blz. 50 en EER-Supplement). Deze verordening, hierna „Verordening (EG) nr. 12/98” genoemd, is op 1.8.1999 in werking getreden.

waarop de Autoriteit in dit verband wil wijzen, is de betere toegankelijkheid van de markt in de hele EER. Dit valt tot op zekere hoogte toe te schrijven aan het verplicht stellen van openbare aanbestedingen, maar heeft toch vooral te maken met de nationale wetgeving in verscheidene EER-staten. Buitenlandse bedrijven zijn in toenemende mate geïnteresseerd in het betreden van binnenlandse markten en hebben al tot op zekere hoogte belangen genomen in nationale vervoerbedrijven of verzorgen reeds openbaar vervoer buiten hun thuismarkten<sup>(3)</sup>.

Ondernemingen die uit hoofde van de compensatieregeling steun ontvangen, kunnen volgens de Noorse autoriteiten zowel geregelde als ongeregelde diensten in de zin van Verordening (EG) nr. 12/98 verrichten. Het valt dan ook niet uit te sluiten dat uitkeringen in het kader van de compensatieregeling worden aangewend voor het aanbieden van ongeregeld vervoer. Zelfs bedrijven die uitsluitend geregeld vervoer verzorgen, kunnen al te maken krijgen met concurrentieverstorende effecten, omdat „niet-gesubsidieerde” busvervoerders en aanbieders van ongeregeld vervoer tot op zekere hoogte elkaars concurrenten zijn, zoals de klager en de Noorse autoriteiten beide verklaren. Op het punt van het internationaal geregeld vervoer voeren de Noorse autoriteiten aan dat vervoersondernemers die tijdelijk cabotagediensten (binnenlands geregeld personenvervoer dat onderdeel is van internationaal geregeld vervoer) mogen verrichten, ook recht hebben op compensatie uit hoofde van de regeling. De Autoriteit vraagt zich echter af of de compensatie op basis van niet-selectieve en transparante criteria daadwerkelijk openstaat voor buitenlandse vervoerders. Gegeven het feit dat de regels voor uitkering van de compensatie klaarblijkelijk alleen zijn verspreid via een schrijven aan de „niet-gesubsidieerde” vervoerders, waarbij uitsluitend Noorse vervoerders blijken te zijn benaderd, is het de vraag of buitenlandse vervoerders voldoende zijn geïnformeerd over de subsidiemogelijkheden. Bovendien zijn deze regels niet duidelijk over de vraag of buitenlandse vervoerders die niet met Noorse vervoerders samenwerken, ook zelfstandig steunaanvragen mogen indienen. Afgaande op de formulering van deze regels zoals zij bij de Autoriteit zijn neergelegd, lijken buitenlandse vervoerders alleen via Noorse bedrijven te kunnen optreden. De Autoriteit is er daarom niet van overtuigd dat buitenlandse vervoerders op gelijke wijze worden behandeld.

Bovendien wil louter het feit dat de steunregeling wordt toegepast zonder onderscheid naar nationaliteit of vestigingsplaats, nog niet zeggen dat zij niet onder artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst valt. Een niet-selectieve behandeling van buitenlandse vervoerders op de Noorse markt sluit nadelige gevolgen voor het handelsverkeer niet uit, aangezien Noorse busvervoerders die compensaties ontvangen, ook buiten de Noorse markt geregelde en ongeregelde vervoerdiensten kunnen aanbieden.

<sup>(3)</sup> Zie in dit verband de beschikkingen van de Commissie inzake staatssteun N 575/A/1999 — Duitsland en staatssteun N 694/99 — Spanje betreffende steun voor de modernisering van het stads- en streekvervoer: [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) (uitsluitend in het Spaans); zie ook de toelichting bij het voorstel van de Commissie voor een verordening betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare-diensteisen en de gunning van openbare-dienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, COM(2000) 7 def., Brussel, 26.07.2000 ([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)).

Op grond van alle voorgaande overwegingen is er geen garantie dat de compensatieregeling de concurrentiepositie van ondernemingen in het personenvervoer, zowel in Noorwegen als daarbuiten, niet zal versterken. Vervalsing van de mededinging en verstoring van het handelsverkeer tussen de landen bij de Overeenkomst zijn dan ook niet uit te sluiten.

De Autoriteit is derhalve van mening dat de compensatieregeling moet worden aangemerkt als steun in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst.

### C. Verenigbaarheid van de steunmaatregelen

De Autoriteit is van mening dat de compensatieregeling de voor de steun in aanmerking komende busvervoerders bevrijdt van bepaalde kosten voor de gewone bedrijfsvoering. De krachtens deze regeling verleende steun moet dan ook als bedrijfssteun<sup>(4)</sup> worden aangemerkt. In het kader van de EER-Overeenkomst wordt hiervoor normaliter geen goedkeuring verleend. Toch heeft de Autoriteit aan de hand van de beschikbare informatie onderzocht of de steunmaatregel niet in aanmerking kan komen voor een afwijking uit hoofde van artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst in combinatie met hoofdstuk 15 — Steun voor milieubescherming van haar richtsnoeren voor staatssteun. Ingevolge punt 15.4.3 van voornoemde richtsnoeren kan steun voor de bedrijfsvoering acceptabel zijn als het gaat om afvalbeheer en vermindering van milieueffingen. In haar richtsnoeren voor staatssteun verbindt de Autoriteit hieraan wel de strikte voorwaarde dat de compensatie in beginsel alleen mag worden gegeven om extra productiekosten te vergoeden en dat zij tijdelijk en degressief van aard moet zijn teneinde sneller tot een vermindering van de vervuiling of een rationeler gebruik van hulpbronnen te komen. Deze tijdelijke vrijstelling van nieuwe milieueffingen kan worden toegestaan om een verlies van concurrentievermogen goed te maken, met name op internationaal niveau. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de tegenprestatie die van de betrokken bedrijven wordt verlangd om de door hen veroorzaakte vervuiling te beperken.

#### *Beperking van de steun tot extra productiekosten*

De Noorse autoriteiten wezen in dit verband op het feit dat de compensatieregeling gebaseerd is op geregeld busvervoer „en route” zoals dat door het betrokken bedrijf is opgezet, en dat de compensatie derhalve alleen een tegemoetkoming is in de hogere brandstofkosten die bepaalde regelmatige vervoerdiensten met zich brengen. Volgens de Noorse autoriteiten zouden vervoerders door de nieuwe compensatieregeling worden aangemoedigd hun dieselgebruik te verlagen, onder meer door over te gaan op zuiniger motoren en bussen. Dit zou tegelijkertijd het totale emissieniveau helpen verminderen. Een andere vorm van steun, waarbij de compensatie bijvoorbeeld aan het brandstofverbruik zou worden gerelateerd, zou juist de ondernemingen met een hoger brandstofgebruik per kilometer dan het gemiddelde belonen.

Het is de Autoriteit niet duidelijk hoe deze benadering kan waarborgen dat de compensaties aan geen enkele vervoerder hoger uitkomen dan de kosten die uit de dieselheffing voortvloeien. Het kan immers niet worden uitgesloten dat bij ver-

voerders die op basis van het „routeplan” (naar gelang van het aantal buskilometers dat zij maken) steun ontvangen en die hun brandstofverbruik op deze lijnen weten te verlagen, de compensatie hoger uitvalt dan de werkelijke kosten die voor hen uit de dieselheffing voortvloeien.

In het licht van het voorgaande is de Autoriteit van mening dat de voorwaarden voor de steunverlening, als omschreven in de brieven van 21 februari 2000, niet de garantie bieden dat de compensatiebetalingen aan busvervoerders de werkelijke kosten van de dieselheffing niet zullen overschrijden. Aangezien er geen duidelijke regels noch richtsnoeren zijn die de steunverlening uit hoofde van de regeling aan een maximum binden, is het twijfelachtig of de compensatieregeling zodanig is ingericht dat steunverlening tot de extra productiekosten beperkt blijft.

De Noorse autoriteiten voerden voorts aan dat de voorwaarde dat uitsluitend de extra productiekosten mogen worden vergoed vanzelf zou worden vervuld, als de compensatieregeling niet duurder zou uitvallen dan de meeropbrengst van de dieselheffing ten opzichte van het oude systeem. De Noorse regering verklaarde in dit verband dat de compensatiebetalingen in 2000 onder de meeropbrengst van de dieselheffing na 1 januari 1999 waren gebleven. De Noorse autoriteiten merkten voorts op dat het voor de compensatieregeling beschikbare budget in 2001 met 33 % was gekort ten opzichte van 2000.

De Autoriteit erkent dat een afname van de compensatie in vergelijking met de vroegere ondersteuning in de vorm van een heffingsvrijstelling, erop zou kunnen duiden dat de compensatie onder de kosten in verband met de dieselheffing blijft. Dit feit alleen levert echter niet het verlangde bewijs dat er geen sprake is van overcompensatie bij exploitanten van snelbussen. Uit de verklaring van de Noorse regering over de afgenomen omvang van en het verlaagde budget voor de compensatieregeling ten opzichte van voorgaande jaren, kan dan ook niet worden afgeleid dat aan de bovenstaande eis is voldaan.

Ten aanzien van de situatie in 1999 en 2000 merkt de Autoriteit op dat zij, ondanks haar brief van 4 december 2000 waarin zij haar twijfels uitte over de verenigbaarheid van de compensatieregeling in het verleden, van de Noorse autoriteiten geen informatie heeft ontvangen waaruit zou kunnen blijken dat exploitanten van snelbussen niet meer steun hebben ontvangen dan nodig was om de uit de dieselheffing voortvloeiende kosten te dekken. Zij wil voorts opmerken, met name gezien de voortzetting van de compensatieregeling in 2001, dat de regeling niet voorziet in een controlemechanisme dat de steunverlenende instantie in staat stelt na te gaan of de uitkeringen uit hoofde van de compensatieregeling in een bepaald jaar niet hoger zijn dan de extra kosten als gevolg van de dieselheffing. Zonder een dergelijke controle kan niet worden uitgesloten dat exploitanten van snelbussen geen te hoge subsidies hebben ontvangen.

Dit brengt de Autoriteit tot de conclusie dat de Noorse autoriteiten er niet in zijn geslaagd aan te tonen dat de uit hoofde van de compensatieregeling verleende steun alleen betrekking heeft op de extra productiekosten.

<sup>(4)</sup> Als omschreven in het arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 8 juni 1995, zaak T-459/93, *Siemens NV tegen Commissie*, Jurispr. 1995, II-1675, punt 48.

### *Stimulansen voor vermindering van het brandstofverbruik*

De Noorse autoriteiten voerden aan dat de compensatieregeling, omdat zij minder omvangrijk was dan de oude heffingsvrijstelling, doeltreffender zou zijn voor het beschermen van het milieu en het nastreven van milieudoelstellingen. Zij verklaarden dat zij bij de vaststelling van de uitkeringen voor onder meer 2000 een korting van 6 % hadden toegepast om rekening te houden met ontwikkelingen op het gebied van een zuiniger brandstofverbruik. De Noorse autoriteiten beweerden voorts dat de omvang van de compensatieregeling onder de meeropbrengst van de dieselheffing na 1 januari 1999 is gebleven door incidentele diensten van de compensatie uit te zonderen en door bovengenoemde korting van 6 % toe te passen. Ten aanzien van de continuering van de compensatieregeling in 2001 verklaarden de Noorse autoriteiten dat het hiervoor beschikbaar gestelde bedrag van 50 miljoen NOK een verlaging van 33 % betekende ten opzichte van 2000.

De Autoriteit wil hierbij echter aantekenen dat de Noorse autoriteiten geen relevante informatie hebben verstrekt, aan de hand waarvan de Autoriteit had kunnen nagaan of de uit hoofde van deze regeling verleende steun ook daadwerkelijk gestaag is verminderd sinds de invoering van de maatregel en in vergelijking met de situatie van vóór de afschaffing van de heffingsvrijstelling in 1999.

Zo ontbreken met name cijfers over gedeelde belastinginkomsten als gevolg van de heffingsvrijstelling ten gunste van exploitanten van snelbussen alvorens deze op 1 januari 1999 werd afgeschaft. Informatie hierover zou de Autoriteit in staat hebben gesteld de Noorse verklaringen te verifiëren over de omvang van de compensatieregeling in 1999 ten opzichte van de situatie onder het oude systeem. Voorts wil de Autoriteit erop wijzen dat er voor de compensatieregeling in 2000 juist meer middelen op de overheidsbegroting waren gereserveerd dan in 1999. Dit lijkt in strijd met de verklaring van de Noorse regering dat de steun met 6 % was gekort in verband met ontwikkelingen op het gebied van de energiebesparing. Het hogere bedrag op de overheidsbegroting voor 2000 zou erop kunnen duiden dat het werkelijke dieselverbruik eerder is gestegen dan gedaald na de afschaffing van de vrijstelling. Als er verder geen redenen voor deze stijging worden opgegeven, is niet goed na te gaan in hoeverre de steunregeling exploitanten van snelbussen heeft gestimuleerd het dieselverbruik omlaag te brengen.

Zelfs al zou het bedrag van de compensatie zijn afgenomen sinds de invoering van de steunregeling in 1999, dan nog is die afname niet inherent aan de compensatieregeling zelf. De financiële middelen die voor deze regeling worden toegewezen, zijn geheel afhankelijk van de besluitvorming in het Noorse parlement bij de vaststelling van de jaarlijkse begroting. De regeling als zodanig omvat geen richtsnoeren voor de berekening van toekomstige steunbedragen. Er zijn dan ook geen duidelijke signalen die wijzen op een vermindering van de overheidssteun in de toekomst die busvervoerders ertoe zou nopen hun brandstofverbruik omlaag te brengen.

De Autoriteit heeft ook geen nadere informatie ontvangen over de berekening van de steunbedragen die in het kader van de compensatieregeling worden toegekend (met name in hoeverre daarbij is gestreefd naar een significante vermindering van het dieselverbruik). Er is evenmin informatie over procedures bij

eventuele wijzigingen in geregelde busdiensten die voor de compensatieregeling in aanmerking zijn genomen. Zonder deze informatie kan niet worden nagegaan of een mogelijke algemene verlaging van het voor de compensatieregeling beschikbare budget ook feitelijk resulteert in een lagere compensatie per exploitant in het snelbusvervoer en deze vervoerders derhalve stimuleert hun brandstofverbruik omlaag te brengen. Tegen deze achtergrond is de verklaring van de Noorse autoriteiten over de verlaging van het budget voor de compensatieregeling met 33 % in 2001, op zich niet voldoende om te kunnen nagaan of en zo ja, hoeveel de door de exploitanten van snelbussen ontvangen compensaties zijn gedaald.

Tenslotte zij opgemerkt dat zonder enige informatie over de hoogte van de steun die in het kader van de compensatieregeling is verleend, niet goed valt na te gaan of er een voldoende stimulerend effect van de regeling uitgaat. De Autoriteit is van mening dat exploitanten van snelbussen in beginsel alleen dan voldoende worden aangespoord om iets aan de brandstofkosten te doen, als de compensatie lager is dan de kostenstijging (ingevolge de dieselheffing) waarmee zij worden geconfronteerd als zij niets aan het brandstofverbruik doen. De Autoriteit wijst erop dat haar evenwel geen informatie is verstrekt aan de hand waarvan zij had kunnen vaststellen welke bedragen er aan exploitanten van snelbussen zijn uitgekeerd in de respectieve jaren na de invoering van de compensatieregeling.

Aangezien er geen nadere informatie beschikbaar is over een mogelijke daling van de compensatiebetalingen sinds de invoering van de compensatieregeling noch over de hoogte van de compensatie aan in aanmerking komende busvervoerders, betwijfelt de Autoriteit of er van de compensatieregeling wel voldoende stimulansen uitgaan om de begunstigden ertoe te bewegen te investeren in nieuw materieel en hun bedrijfsvoering zodanig te reorganiseren dat het brandstofverbruik zo laag mogelijk blijft.

### *Tijdelijke vrijstelling van nieuwe milieuheffingen om een verlies van concurrentievermogen te compenseren*

Voor de milieudoelstellingen van de compensatieregeling verwezen de Noorse autoriteiten naar het regeringsvoorstel over milieuheffingen („Grønne Skatter”, St. prp. nr. 54 (1997-1998)). Daarnaast verklaarden zij dat de compensatieregeling noodzakelijk was om het concurrentievermogen van de betrokken busvervoerders op peil te houden, zonder dat zij overigens dieper op dit punt ingingen.

De Autoriteit wil hierbij echter aantekenen dat in het bovengenoemde regeringsvoorstel van de veronderstelling werd uitgegaan dat de „niet-gesubsidieerde” busvervoerders in staat waren de extra kosten als gevolg van de afschaffing van de vrijstelling te dekken met hun inkomsten uit geregelde vervoerdiensten. Om die reden vond de Noorse regering compensaties aan „niet-gesubsidieerde” busvervoerders blijkbaar niet nodig. De Noorse autoriteiten hebben met de informatie die zij hebben verstrekt, geen overtuigende verklaring kunnen geven voor het feit waarom ondersteuning van „niet-gesubsidieerde” busvervoerders, in tegenstelling tot de conclusies in het voorstel van de regering aan het parlement, toch nodig werd geacht. De Autoriteit wijst er voorts op dat de Noorse autoriteiten geen enkel document hebben overgelegd waarin de redenen worden toegelicht waarom voor deze categorie busvervoerders alsnog een compensatieregeling werd ingevoerd.

Daarnaast wijst de Autoriteit erop dat exploitanten van snelbussen al sinds de invoering van de dieselheffing in oktober 1993 een vrijstelling genoten. Dat betekent dat busvervoerders op het moment dat de vrijstelling verdween en de compensatieregeling kwam, al vijf jaar de tijd hadden gehad om hun bedrijfsvoering aan te passen en de brandstofkosten omlaag te brengen. De Autoriteit heeft van de Noorse autoriteiten geen antwoord gekregen op de vraag waarom dit tijdsbestek voor busvervoerders niet toereikend was om zich aan de nieuwe economische kadervoorwaarden aan te passen. Zij kan bijgevolg niet nagaan of de steunmaatregel noodzakelijk en proportioneel is. De Autoriteit is in dit verband ook geïnteresseerd in informatie waaruit blijkt of en in welke mate exploitanten van snelbussen die in deze periode waren vrijgesteld van de dieselheffing, pogingen hebben ondernomen om hun brandstofverbruik terug te dringen.

De Noorse autoriteiten hebben geen uitlatingen gedaan noch anderszins informatie verstrekt over het tijdelijke karakter van de steunregeling. De Autoriteit merkt in dit verband op dat de regeling op zich niet aan een bepaalde looptijd is gebonden. Zij betwijfelt dan ook of een dergelijke regeling van onbepaalde duur de voor de steun in aanmerking komende vervoerders wel stimuleert om op het nieuwe belastingklimaat in te spelen.

De Noorse autoriteiten zijn er naar het oordeel van de Autoriteit dan ook niet in geslaagd aan te tonen dat de compensatieregeling slechts tijdelijk is en degressief van aard, dat er bepaalde milieudoelstellingen worden nagestreefd en dat compensatie noodzakelijk is om een verlies van concurrentievermogen goed te maken.

#### D. Conclusies

Om de bovenstaande redenen heeft de Autoriteit twijfels over de verenigbaarheid van de steun in het kader van de compensatieregeling voor exploitanten van snelbussen. Doordat er onvoldoende informatie werd verstrekt, konden deze twijfels niet worden weggenomen tijdens het vooronderzoek dat werd verricht overeenkomstig punt 6.2 van hoofdstuk 6 van de richtsnoeren voor staatssteun van de Autoriteit. De Autoriteit is derhalve overeenkomstig punt 5.2 van hoofdstuk 5 van voornoemde richtsnoeren verplicht de procedure van artikel 1, lid

2, van Protocol 3 bij de Toezichtovereenkomst in te leiden. Het besluit om de procedure in te leiden laat de uiteindelijke beschikking van de Autoriteit, waarin de steun zeer wel verenigbaar met de werking van de EER-Overeenkomst kan worden bevonden, onverlet.

In het licht van het voorgaande verzoekt de Autoriteit de Noorse autoriteiten alle informatie te verstrekken die nodig is om de verenigbaarheid van de compensatieregeling met de regels voor staatssteun van de EER-Overeenkomst te kunnen beoordelen. Als de Noorse regering de verlangde informatie niet binnen de hieronder vermelde termijn verstrekt, zal de Autoriteit krachtens artikel 1, lid 2, van Protocol 3 bij de Toezichtovereenkomst een beslissing nemen op basis van de beschikbare informatie.

Tenslotte wijst de Autoriteit de Noorse regering op het feit dat zij overeenkomstig punt 6.2.1 van hoofdstuk 6 van de richtsnoeren voor staatssteun: „de EVA-staat [. . .] bij wijze van voorlopige maatregel [kan] gelasten de uitkering van de steun in afwachting van de uitkomst van het onderzoek op te schorten”. Nu de Autoriteit in de onderhavige beschikking concludeert dat de steun onrechtmatig is, kan zij overeenkomstig punt 6.2.1(2) van de richtsnoeren voor staatssteun de Noorse regering bij beschikking gelasten de uitkering van de steun met onmiddellijke ingang op te schorten, indien de Noorse autoriteiten geen bevredigende garanties bieden dat de compensatieregeling niet zal worden toegepast voordat de Autoriteit tot een eindbeslissing is gekomen.

De Toezichthoudende Autoriteit van de EVA maant hierbij de andere EVA-Statens, de EU-lidstatens en overige belanghebbenden aan haar binnen een maand na de bekendmaking van deze mededeling hun opmerkingen over de betrokken maatregelen te doen toekomen op het volgende adres:

Toezichthoudende Autoriteit van de EVA  
Trierstraat 74  
B-1040 Brussel.

De opmerkingen zullen aan de Noorse regering worden medegedeeld.