

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

EUROPEISKA EKONOMISKA SAMARBETSOMRÅDET
EFTA:S ÖVERVAKNINGSMYNDIGHET

BESLUT AV EFTAS ÖVERVAKNINGSMYNDIGHET

nr 22/04/KOL

av den 25 februari 2004

avseende anmälan av en ny ordning för direkt transportstöd (Norge)

EFTAS ÖVERVAKNINGSMYNDIGHET HAR FATTAT FÖLJANDE BESLUT

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 61–63 i detta och protokoll 26 till detta,

med beaktande av avtalet mellan Efta-staterna om upprättande av en övervakningsmyndighet och en domstol ⁽²⁾, särskilt artikel 24 i detta och protokoll 3 till detta,

med beaktande av övervakningsmyndighetens riktlinjer ⁽³⁾ om tillämpning och tolkning av artiklarna 61 och 62 i EES-avtalet,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽⁴⁾, och

av följande skäl:

I. SAKFÖRHÅLLANDE

1. Inledning

Genom en skrivelse från Norges delegation vid Europeiska unionen av den 26 mars 2003 (dok. nr 03-1846 A) vidarebefordrades en skrivelse från Närings- och handelsdepartementet av den 25 mars 2003, en skrivelse från Finansdepartementet av den 25 mars 2003 och en skrivelse från Kommunal- och regionaldepartementet av den 25 mars 2003, som samtliga togs emot och registrerades av övervakningsmyndigheten den 26 mars 2003, där de norska myndigheterna anmälde en övergångsperiod för den regionalt differentierade arbetsgivaravgiften och en ny nationell ordning för direkt transportstöd.

Genom en skrivelse av den 16 maj 2003 (dok. nr 03-2951 D) bekräftade övervakningsmyndigheten att den mottagit ovan nämnda skrivelser och begärde ytterligare upplysningar.

Genom en skrivelse från Norges delegation vid Europeiska unionen av den 10 juni 2003 (dok. nr 03-3707 A) vidarebefordrades en skrivelse från Finansdepartementet av den 5 juni 2003, som båda togs emot och registrerades av övervakningsmyndigheten den 11 juni 2003, där de norska myndigheterna lämnade ytterligare upplysningar.

⁽¹⁾ Nedan kallat "EES-avtalet".

⁽²⁾ Nedan kallat "övervaknings- och domstolsavtalet".

⁽³⁾ Beslut av Eftas övervakningsmyndighet nr 4/94/KOL av den 19 januari 1994 om antagande och utfärdande av procedurregler och materiella regler inom området för statligt stöd (riktlinjer för tillämpning och tolkning av artiklarna 61 och 62 i EES-avtalet och artikel 1 i protokoll 3 till övervakningsavtalet). Offentliggjort i EGT L 231, 3.9.1994, s. 1. Riktlinjerna ändrades senast den 18 februari 2004 (ännu ej offentliggjorda i EUT).

⁽⁴⁾ Beslut nr 141/03/KOL av den 16 juli 2003 (EUT C 216, 11.9.2003, s. 3, EES-supplement nr 45, 11.9.2003, s. 1).

Genom en skrivelse från Norges delegation vid Europeiska unionen av den 19 juni 2003 (dok. nr 03-3976 A) vidarebefordrades en skrivelse från Närings- och handelsdepartementet av den 10 juni 2003, som båda togs emot och registrerades av övervakningsmyndigheten den 20 juni 2003, där de norska myndigheterna bifogade en utredning om transportmerkostnader ⁽⁵⁾.

Genom en skrivelse av den 16 juli 2003 (dok. nr 03-4598 D) informerade övervakningsmyndigheten de norska myndigheterna om sitt beslut om att inleda det förfarande som anges i artikel 1.2 i del I i protokoll 3 till övervakningsavtalet med avseende på statligt stöd i form av den regionalt differentierade arbetsgivaravgiften och direkt transportstöd (nedan kallat "beslutet om att inleda en granskning").

Beslutet om att inleda granskningen offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ⁽⁶⁾. Övervakningsmyndigheten anmodade de berörda parterna att lägga fram sina synpunkter på de berörda stödordningarna.

I de norska myndigheternas officiella svar på beslutet om att inleda en granskning som mottogs per fax från Närings- och handelsdepartementet av den 17 september 2003, vidarebefordrades en skrivelse från Finansdepartementet av den 17 september 2003 (dok. nr 03-6381 A). Skrivelsen från Finansdepartementet av den 17 september 2003 vidarebefordrades även genom en skrivelse från Norges delegation av den 18 september 2003, som mottogs och registrerades av övervakningsmyndigheten den 19 september 2003 (dok. nr 03-6451 A). Skrivelsen från Finansdepartementet innehöll bland annat en mer omfattande version av den utredning om transportmerkostnader som lämnades in till övervakningsmyndigheten i en skrivelse av den 19 juni 2003.

Övervakningsmyndigheten mottog synpunkter på beslutet om att inleda en granskning från tio berörda parter.

Genom skrivelser av den 16 oktober 2003 (dok. nr 03-7071 D) respektive den 17 oktober 2003 (dok. nr 03-7135) lämnade övervakningskommittén in tredje parter synpunkter till de norska myndigheterna.

Genom ett fax av den 21 oktober 2003 vidarebefordrade Närings- och handelsdepartementet ett svar av den 21 oktober 2003 från Finansdepartementet (dok. nr 03-7243 A) med avseende på synpunkterna från tredje parter. Genom en skrivelse från Norges delegation av den 23 oktober 2003, som mottogs och registrerades av övervakningsmyndigheten den 24 oktober 2003 (dok. nr 03-7360 A), vidarebefordrades skrivelsen från Finansdepartementet även till övervakningsmyndigheten.

Genom en skrivelse från Norges delegation vid Europeiska unionen av den 22 oktober 2003 vidarebefordrades en skrivelse från Kommunal- och regionaldepartementet av den 20 oktober 2003, båda mottogs och registrerades av övervakningsmyndigheten den 24 oktober 2003 (dok. nr 03-7362 A), där de norska myndigheterna anmälde en utvidgning av det geografiska område som berättigade till direkt transportstöd och som anmälde genom en skrivelse av den 25 mars 2003.

Genom en skrivelse av den 19 december 2003 (dok. nr 03-8952 D) begärde övervakningsmyndigheten ytterligare information och förtydliganden, särskilt med avseende på reglerna för kumulering av stöd i den anmälda ordningen.

Genom ett fax av den 21 januari 2004 vidarebefordrade Närings- och handelsdepartementet en skrivelse daterad samma dag från Kommunal- och regionaldepartementet (diariernr 187224) som innehöll ytterligare information. Genom en skrivelse från Norges delegation vid Europeiska unionen av den 23 januari 2004, som mottogs och registrerades den 26 januari 2004 (diariernr 188041), vidarebefordrades denna skrivelse till övervakningsmyndigheten.

Genom ett fax av den 9 februari 2004 vidarebefordrade Närings- och handelsdepartementet en skrivelse som var daterad samma dag från Kommunal- och regionaldepartementet (diariernr 189794). Genom en skrivelse från Norges delegation vid Europeiska unionen av den 11 februari 2004, som mottogs och registrerades den 12 februari 2004 (diariernr 191138), vidarebefordrades denna skrivelse till övervakningsmyndigheten. Skrivelsen av den 9 februari från Kommunal- och regionaldepartementet innehöll en mindre förändring med avseende på administrationen av ordningen.

⁽⁵⁾ Transportøkonomisk institutt (TØI). Arbeidsdokument av den 4 juni 2003, U-2899, TR1180/2003.

⁽⁶⁾ Se fotnot 4.

Anmälan av den 25 mars 2003 och ovan nämnda beslut om att inleda en granskning avsåg en övergångsperiod av tre år från 2004 till 2007, för den regionalt differentierade arbetsgivaravgiften, samt införandet av en ny ordning för direkt transportstöd. Övervakningsmyndigheten beslöt den 12 november 2003 att, med ett positivt beslut, avsluta granskningen med avseende på övergångsperioden av tre år för den regionalt differentierade arbetsgivaravgiften (beslut nr 218/03/KOL) ⁽⁷⁾.

Föreliggande beslut handlar således om två aspekter av ordningen för direkt transportstöd. För det första, anmälan av den 25 mars 2003 och efterföljande beslut om att inleda en granskning. För det andra, den nya anmälan av den 22 oktober 2003 med en geografisk utvidgning av ordningen.

2. Beskrivning av den stödordning som anmäldes den 25 mars 2003

2.1 Ordningens syfte

De norska myndigheterna påpekar att transportmerkostnader är en av de permanenta nackdelar eller kostnader som förknippas med avståndsrelaterade svårigheter för företag i avlägset belägna och glesbefolkade regioner, i jämförelse med företag i centrala områden. Enligt de norska myndigheterna är syftet med den nya ordningen således delvis att kompensera för de konkurrensnackdelar som transportmerkostnaderna utgör för företag som är belägna långt från sina marknader.

2.2 Geografiskt område som föreslås vara berättigat

Följande fylken/kommuner föreslås vara berättigade till nationellt transportstöd:

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

De föreslagna områden som berättigar till direkt transportstöd ligger inom det berättigade området för regionalt stöd, som övervakningsmyndigheten godkände den 17 december 1999 (327/99/KOL), med undantag för kommunerna Herøy (8 374 invånare), Ulstein (6 664 invånare), Hareid (4 780 invånare) och Aukra (3 026 invånare) i Møre og Romsdal fylke. I det område som omfattas av regionalt stöd i Norge bor 25,2 % av den totala befolkningen ⁽⁸⁾, medan det område som föreslås för den nya ordningen för direkt transportstöd, enligt anmälan av den 25 oktober 2003, omfattar 16,0 % av den totala befolkningen (721 079 invånare).

De norska myndigheterna uppger att valet av område för regionalt transportstöd gjorts på grundval av bilaga XI i riktlinjerna för statligt stöd, där det fastställs kriterier för beviljande av stöd för att kompensera för merkostnader för transporter i glesbefolkade områden, dvs. regioner med färre än 12,5 invånare per kvadratkilometer.

⁽⁷⁾ EUT L 145, 9.6.2005, s. 25.

⁽⁸⁾ All befolkningsstatistik som används i detta beslut avser den 1 januari 2002. Norges totala befolkning var den 1 januari 2002 4 503 436 invånare.

Fylkena Troms, Nordland, Nord-Trøndelag och Sogn og Fjordane har en befolkningstäthet på mindre än 12,5 invånare per kvadratkilometer.

Fylkena Sør-Trøndelag och Møre og Romsdal har inte en låg befolkningstäthet, men de delar av dessa fylken som föreslås vara berättigade till direkt transportstöd har en låg befolkningstäthet (4,1 respektive 9,6 invånare per kvadratkilometer). Den totala befolkningen i de kommuner som innefattas i det föreslagna området uppgår till 179 792 invånare.

I sin anmälan uppger de norska myndigheterna att den befolkning som omfattas av den befintliga ordningen för direkt transportstöd (ordningen för den geografiskt differentierade arbetsgivaravgiften) uppgår till 23,55 % jämfört med en befolkningstäthet på 16,01 % i det nya föreslagna området, och att detta överensstämmer med det första villkoret i den femte strecksatsen i bilaga XI (se avsnitt II.3) i riktlinjerna för statligt stöd med avseende på nationellt regionalt stöd.

2.3 Beräkning av regionalt direkt transportstöd

Enligt anmälan får stöd enbart ges för merkostnader i samband med varutransporter inom landet, som beräknas på grundval av det billigaste transportsättet och den kortaste vägen mellan platsen för produktion/omvandling och den närmaste platsen för kommersiell avsättning. När varor transporteras till bestämmelseorter i Sverige och Finland beaktas även sträckorna inom Sverige och Finland i beräkningarna. Stöd ges dock enbart för de transportkostnader som uppkom inom landets gränser.

Endast dokumenterade transportkostnader får utgöra underlag för beräkning av stödet. Transportstödet beräknas som en procentsats av de sammanlagda transportkostnaderna. Transportkostnaderna måste specificeras i en fraktsedel eller motsvarande handling som är beroende av transportsträckan inom landets gränser, varornas vikt och av fraktavgifter och andra avgifter som kan tillskrivas den faktiska transporten. Kompensation ges på grundval av företagens ansökningar året efter det att transportkostnaderna uppstod.

Stödnivån differentieras i förhållande till två geografiska transportzoner och i förhållande till transportsträcka (minst 350 km). Den högsta stödnivån gäller för Troms, Nordland och Nord-Trøndelag (zon 1) medan en lägre stödnivå gäller för Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal och Sogn og Fjordane (zon 2). I tabell 1 nedan visas differentieringen av stödnivåer.

Tabell 1

Stödnivå

Transportsträckor i kilometer	Stödnivå (%)	
	Zon 1	Zon 2
350–700	30	20
701–	40	30

2.4 Dokumentation av transportmerkostnader

I en skrivelse av den 10 juni 2003 bifogade Närings- och handelsdepartementet en utredning från Transportøkonomisk institutt (TØI) ⁽⁹⁾ om merkostnader för transporter i det område som föreslås för transportstöd. Utredningen bygger på intervjuer med 33 företag uppdelade på sex urvalsgrupper (geografiska områden). De 33 företagen har valts ut från Statistisk sentralbyrås bedrifts- och foretaksregister ⁽¹⁰⁾ med hjälp av en statistisk metod med stickprov. TØI:s slutsats är att urvalsgrupp 1 (de tre nordligaste fylkena (Troms, Nordland och Nord-Trøndelag)) och urvalsgrupp 2 (fylken i Västnorge (Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal och Sogn og Fjordane)) i genomsnitt har transportkostnader per årsverke – totalt sett och för transportsträckor över 350 kilometer – som är betydligt högre än jämförbara kostnader för referensområdet. Referensområdet utgörs av zon 1 i ordningen för den geografiskt differentierade arbetsgivaravgiften (huvudsakligen Oslo med omnejd).

⁽⁹⁾ Intervju av industribedrifter i aktuella transportstøttesoner og i referansesoner. Arbeidsdokument av den 4 juni 2003.

⁽¹⁰⁾ "Statistiska centralbyråns bolags- och företagsregister".

2.5 Ordningens varaktighet

1 januari 2004–31 december 2006.

2.6 Budget

Budgeten uppskattas till cirka 200 miljoner norska kronor (cirka 24,5 miljoner euro) per år.

2.7 Kumulering av stöd

Genom att fastställa de högsta stödnivåerna som procentsatser av de totala transportkostnaderna (se tabell 1) hävdar de norska myndigheterna att de kommer att se till att företagen inte överkompenseras. Om företagen omfattas av en reducerad arbetsgivaravgift under samma period kommer fördelarna med denna skattereduktion att dras av från transportstödet, som beräknas enligt tabell 1. Dessutom kommer företagen inte sammanlagt att få mer i transportstöd från den nya ordningen för transportstöd och i reducerad arbetsgivaravgift än vad de skulle ha fått genom den nuvarande differentierade arbetsgivaravgiften.

2.8 *Sektorer som är undantagna från ordningen och känsliga sektorer som omfattas av särskilda anmälningskrav*
Följande ekonomiska verksamheter berättigar enligt anmälan inte till direkt transportstöd:

- a) Ordningen är inte tillämplig på transport eller överföring av produkter från följande sektorer och/eller produkter från företag för vilkas lokalisering det inte finns något alternativ:
- Produktion och distribution av elektricitet.
 - Utvinning av råpetroleum och naturgas.
 - Service i anslutning till utvinning av råpetroleum och naturgas, med undantag av prospektering.
 - Utvinning av metallmalmer.
 - Utvinning av industrimineralerna nefelinsyenit och olivin.
- b) Branscher som omfattas av särskilda sektorsregler
Följande sektorer är inte berättigade till regionalt transportstöd på grund av särskilda sektorsregler:
- Företag som omfattas av den rättsakt som åberopas i punkt 1 a och 1 b i bilaga XV till EES-avtalet (om stöd till stålindustrin och stöd till varvsindustrin).
- c) Ekonomisk verksamhet inom jordbrukssektorn/skogsbrukssektorn som även i fortsättningen kommer att omfattas av det befintliga systemet med differentierade nivåer för arbetsgivaravgiften.

Direkt transportstöd till motorfordonsindustrin eller för industriell produktion av syntetiska fibrer kommer, enligt anmälan, att omfattas av förhandsanmälan i enlighet med riktlinjerna för statligt stöd.

2.9 Beslutet om att inleda en granskning

I sitt beslut av den 16 juli 2003 att inleda en granskning uttryckte övervakningsmyndigheten tvivel på två punkter med avseende på ordningen för direkt stöd.

För det första noterade övervakningsmyndigheten att fyra av de kommuner som föreslås för det nya direkta transportstödet inte finns med på den godkända regionalstödskartan (Herøy, Ulstein, Hareid och Aukra). Eftersom de norska myndigheterna inte har anmält någon anpassning av kartan över stödberättigade områden ansåg övervakningsmyndigheten att direkt transportstöd till dessa fyra kommuner var oförenligt med bestämmelserna om statligt stöd i EES-avtalet.

För det andra ansåg övervakningsmyndigheten att de handlingar som de norska myndigheterna lämnat in inte i tillräckligt hög grad styrker att transportmerkostnader föreligger i de geografiska områden i södra Norge som föreslås vara berättigade till direkt transportstöd (Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal och Sør-Trøndelag).

2.10 Synpunkter från Norge på beslutet om att inleda en granskning

Genom en skrivelse av den 17 september 2003 från Finansdepartementet lämnade de norska myndigheterna in synpunkter på övervakningsmyndighetens beslut om att inleda en granskning. De norska myndigheterna uppgav att de, för att säkra giltigheten hos de tidigare framlagda handlingarna för transportmerkostnader i det område som hade anmälts för transportstöd, hade gjort en mer omfattande utredning jämfört med den som hade lämnats in genom en skrivelse av den 19 juni 2003 (bifogas synpunkterna). I denna utredning bekräftades enligt de norska myndigheterna resultaten från den tidigare utredningen.

Den mer omfattande utredningen ⁽¹⁾ omfattar 39 företag, även företag i det område som inte föreslås vara berättigat till det nya nationella transportstödet. Transportkostnader i zon 1 i ordningen för geografiskt differentierad arbetsgivaravgift upprättas som referenstransportkostnader i jämförelse med transportmerkostnader i de områden som föreslås vara berättigade till direkt transportstöd. Enligt de norska myndigheterna bekräftas det i slutsatserna av utredningen att företag i fylkena Troms, Nordland, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal och Sogn og Fjordane har genomsnittliga transportkostnader – både totalt sett och för sträckor över 350 kilometer – som är avsevärt högre än för företagen i referensområdet. Transportkostnaderna i fylkena Troms, Nordland och Nord-Trøndelag är 220 % högre än i referensområdet för transportsträckor över 350 kilometer. Transportkostnaderna i fylkena Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal och Sogn og Fjordane är 143 % högre än i referensområdet för transportsträckor över 350 kilometer.

2.11 Synpunkter från de parter som berörs av beslutet om att inleda en granskning

Tio organisationer och företag från Norge har lämnat in synpunkter på beslutet om att inleda en granskning. Lejonparten av synpunkterna rörde ordningen för geografiskt differentierad arbetsgivaravgift (övergångsperiod). De berörda parter som kommenterade ordningen för direkt transportstöd hävdade bland annat att de inte visste hur ordningen för direkt transportstöd kommer att fungera, eller vilka effekterna av ordningen blir. Vissa hävdade att den nya ordningen för direkt transportstöd endast i begränsad omfattning kommer att minska transportmerkostnaderna för de företag som är belägna i de avlägsna belägna regionerna i Norge.

Genom en skrivelse av den 23 oktober 2003 från Norges delegation vid Europeiska unionen vidarebefordrades en skrivelse av den 21 oktober 2003 från Närings- och handelsdepartementet och en skrivelse av den 21 oktober 2003 från Finansdepartementet, som alla mottogs och registrerades av övervakningsmyndigheten den 24 oktober (dok. nr 03-7360 A), och där kommenterade de norska myndigheterna kortfattat synpunkterna från tredje parterna. De norska myndigheterna noterar att övervägandena och siffrorna i synpunkterna från tredje parter styrker de argument som tidigare har lagts fram för övervakningsmyndigheten. De norska myndigheterna noterar även att inga tredje parter har framfört några invändningar mot den anmälda ordningen för direkt transportstöd.

3. Beskrivning av anmälan av den 22 oktober 2003

3.1 Utvidgning av geografisk räckvidd

Den 22 oktober 2003 anmälde de norska myndigheterna en utvidgning av den geografiska räckvidden för den ordning som anmälde den 25 mars 2003. Följande 13 kommuner föreslogs även vara berättigade till nationellt direkt transportstöd:

I Hedmark fylke: Rendalen, Engerdal, Tolga, Tynset, Alvdal, Folldal och Os.

I Oppland fylke: Dovre, Lesja, Lom, Skjåk, Vågå och Sel.

Den sammanlagda befolkningen i dessa 13 kommuner uppgår till 37 271 personer. Både Hedmark och Oppland har en befolkningstäthet som är lägre än 12,5 invånare per kvadratkilometer. Befolkningstätheten i det område i Hedmark som föreslås vara berättigat till direkt transportstöd är 1,5 invånare per kvadratkilometer, medan den är 2,0 invånare per kvadratkilometer i det område som föreslås vara berättigat i Oppland fylke.

⁽¹⁾ Arbeidsdokument av den 4 juni 2003 (rev.1.9.2003-U-2899-TR1180/2003).

3.2 Ändrade argument för att innefatta kommuner i de fylken som inte har låg befolkningstäthet (Møre og Romsdal och Sør-Trøndelag)

I sin anmälan av den 22 oktober 2003 ändrade de norska myndigheterna sina argument för att innefatta kommuner i de fylken som inte har låg befolkningstäthet i det område som föreslås vara berättigat till direkt transportstöd (se sista stycket i punkt 1.2.2).

De norska myndigheterna hävdar nu att det är motiverat att innefatta kommuner i Sør-Trøndelag och Møre og Romsdal i enlighet med bilaga XI till riktlinjerna för statligt stöd, eftersom befolkningen i Sør-Trøndelag och Møre og Romsdal inom det område som föreslås för direkt transportstöd uppgår till 179 792 invånare, medan befolkningen i andra fylken med låg befolkningstäthet⁽¹²⁾ som finns med på regionalstödskartan, men inte på den föreslagna transportstödskartan, uppgår till 172 322 invånare. Befolkningen i det område som föreslås för direkt transportstöd i Sør-Trøndelag och Møre og Romsdal (fylken med en befolkningstäthet som är högre än 12,5 invånare per kvadratkilometer) är således något större (7 470 invånare) än den befolkning som omfattas av regionalstödskartan, men inte av den föreslagna kartan för direkt transportstöd, i fylken med låg befolkningstäthet. De norska myndigheterna anser att övervakningsmyndigheten har befogenhet att godkänna denna begränsade ökning av den befolkning som omfattas av ordningen.

3.3 Ytterligare dokumentation av transportkostnader

Som en del av den ändrade anmälan av den 22 oktober 2003 lämnade de norska myndigheterna in en ny utredning som omfattade företag i anmälda kommuner i Hedmark och Oppland. Samma metod användes som i den första utredningen (se punkt 2.4).

Denna utredning⁽¹³⁾, som även den utfördes av TØI, omfattar 13 företag i 13 kommuner i de norra delarna av fylkena Hedmark och Oppland. Engerdal kommun omfattades inte av utredningen men ingår i den nya anmälan. Utredningen bekräftar enligt de norska myndigheterna att företagen i dessa 12 kommuner har transportkostnader som i genomsnitt är avsevärt högre än kostnaderna för företag i referensområdet. Detta gäller både totalt sett och för sträckor över 350 kilometer. Referensområdet är detsamma som i den första utredningen. Utredningen visar att transportkostnaderna i de 12 kommunerna är 120 % högre än i referensområdet för transportsträckor på över 350 kilometer.

II. BEDÖMNING

1. Förekomst av stöd

I artikel 61.1 i EES-avtalet fastställs följande:

”Om inte annat föreskrivs i detta avtal, är stöd som ges av EG-medlemsstater, Efta-stater eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med detta avtal i den utsträckning det påverkar handeln mellan de avtalsslutande parterna.”

Det anmälda stödet finansieras med hjälp av statliga medel och kommer att gynna vissa företag i den mening som avses i artikel 61.1 i EES-avtalet. De företag som gynnas är faktiska eller möjliga konkurrenter till liknande företag i Norge och andra EES-stater. Eftersom det föreslagna stödet snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen och påverkar handeln inom EES, utgör ordningen statligt stöd i den mening som avses i artikel 61.1 till EES-avtalet.

2. Anmälningskrav

I artikel 1.3 i del I i protokoll 3 till övervakningsavtalet fastställs följande: ”Eftas övervakningsmyndighet skall underrättas i så god tid att den kan yttra sig om alla planer på att vidta eller ändra stödåtgärder”. Stöd som ges utan anmälan och stöd som anmäls för sent, dvs. efter det att det har ”genomförts”, anses vara otillåtet.

⁽¹²⁾ Befolkningen inom följande fylken med låg befolkningstäthet: Aust-Agder, Telemark, Hedmark och Oppland.

⁽¹³⁾ ”Arbeidsdokument av den 22 september 2003-U-2929-TR1194/2003”.

Genom skrivelser från Norges delegation vid Europeiska unionen av den 26 mars 2003 (dok. nr 03-1846 A), av den 10 juni 2003 (dok. nr 03-3707 A), av den 22 oktober 2003 (dok. nr 03-7362 A), av den 23 januari 2004 (diariernr 188041) och av den 11 februari 2004 (diariernr 191138) har de norska myndigheterna uppfyllt sin skyldighet enligt artikel 1.3 i del I i protokoll 3 till övervakningsavtalet genom att anmäla stödåtgärderna innan de har genomförts.

3. Relevant rättslig grund

I sina anmälningar klassificerade de norska myndigheterna det stöd som hade beviljats enligt den föreslagna ordningen som transportstöd.

I punkt 25.4.27 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd fastställs följande: "Stöd som är avsedda att delvis kompensera för merkostnader för transport⁽¹⁴⁾ får tillåtas i regioner med låg befolkningstäthet som är berättigade till undantag antingen enligt artikel 61.3 a eller, med stöd av det kriterium för befolkningstäthet som avses i punkt 25.3.17, enligt undantaget i 61.3 c under förutsättning att särskilda villkor uppfylls. Det ankommer på Efta-staten att visa att dessa merkostnader förekommer och att bestämma deras omfattning."

I punkt 25.3.17 i riktlinjerna för statligt stöd definieras låg befolkningstäthet till mindre än 12,5 invånare per kvadratkilometer.

Med avseende på de särskilda villkoren för de regioner som omfattas av undantaget i artikel 61.3 c enligt kriteriet för befolkningstäthet, hänvisar man i punkt 25.4.27 i riktlinjerna till bilaga XI, som innehåller de villkor som skall uppfyllas för att stöd skall komma i fråga för undantag. Följande villkor skall uppfyllas:

- Stöden får endast användas för att kompensera merkostnader för transport. Den berörda Efta-staten måste motivera behovet av kompensation enligt objektiva kriterier. Överkompensation får inte äga rum under några omständigheter. Därför måste kumulering av de olika ordningarna för transportstöd tas i beaktande.
- Stöden får bara gälla de merkostnader för transporter som orsakas av förflyttningar av produkter inom det berörda landets gränser. Dessa stöd får aldrig utgöra exportstöd.
- Stöden måste vara objektivt kvantifierbara på förhand på grundval av nyckeltalen 'stöd per tillryggalagd kilometer' eller 'stöd per tillryggalagd kilometer' och 'stöd per viktenhet', och de måste omfattas av en årlig rapport som upprättas särskilt på grundval av detta eller dessa nyckeltal.
- Bedömningen av merkostnaden bör grunda sig på det billigaste transportsättet och den kortaste vägen mellan platsen för produktion/omvandling och platserna för kommersiell avsättning.
- Stöden får endast beviljas företag som är belägna i områden som är berättigade till statligt stöd för regionala ändamål på grundval av kriteriet om låg befolkningstäthet. Dessa områden utgörs i princip av regioner på NUTS III-nivå med en befolkningstäthet som är lägre än 12,5 invånare per km². En viss flexibilitet är dock tillåten när det gäller valet av områden inom följande gränser:
 - Flexibiliteten i valet av området får inte medföra en ökning av den befolkningsandel som omfattas av transportstöd.
 - De delar av regioner på NUTS III-nivå på vilka flexibiliteten tillämpas skall ha en befolkningstäthet som är lägre än 12,5 invånare per km².
 - De måste gränsa till regioner på NUTS III-nivå som uppfyller kriteriet om låg befolkningstäthet.
 - De måste ha en liten befolkning i förhållande till transportstödens totala täckning.

⁽¹⁴⁾ Transportmerkostnader innebär merkostnader för förflyttning av varor inom det berörda landets gränser. Detta stöd får under inga omständigheter utgöra exportstöd, inte heller får det utgöra åtgärder som har motsvarande verkan som kvantitativa importrestriktioner, i den mening som avses i artikel 11 i EES-avtalet.

- Produkter från företag för vilkas lokalisering det inte finns något alternativ (utvinningsprodukter, vattenkraftverk osv.) är inte berättigade till transportstöd.
- Transportstöd som beviljas företag inom de sektorer som Eftas övervakningsmyndighet betraktar som känsliga (bilindustrin, syntetfiberindustrin, varvsindustrin och järn- och stålindustrin) måste förhandsanmälas och gällande sektoriella riktlinjer måste följas.”

I punkt 25.5.5 i riktlinjerna för statligt stöd står det följande med avseende på Efta-staternas regionalstöds-kartor: "Under kartans giltighetstid får Efta-staterna begära anpassningar av den i händelse av väsentliga påvisbara ändringar av de socioekonomiska betingelserna. Dessa ändringar kan gälla stödnivån och de stödberättigade regionerna, förutsatt att det eventuella medtagandet av nya regioner uppvägs av bortfallet av regioner med samma invånarantal. Den anpassade kartans giltighetstid löper ut vid den tidpunkt som gällde för den ursprungliga kartan."

Övervakningsmyndigheten har undersökt de två anmälningarna av den 25 mars 2003 respektive den 22 oktober 2003 mot bakgrund av artikel 61.3 c i EES-avtalet och de relevanta delar av riktlinjerna för statligt stöd med avseende på nationellt regionalstöd som nämns ovan.

4. Anmälan av den 25 mars 2003

Utvärderingen av anmälan av den 25 mars 2003, som var föremål för beslutet om att inleda en granskning av den 16 juli 2003, har lett till följande observationer:

- a) *Stödet är begränsat till de områden med låg befolkningstäthet som omfattas av artikel 61.3 c, med undantag för fyra kommuner (punkterna 25.4.27 och 25.5.5 och femte strecksatsen i bilaga XI till riktlinjerna för statligt stöd)*

De norska myndigheterna har anmält fyra kommuner som inte finns med på den nuvarande regionalstöds-kartan (Herøy, Ulstein, Hareid och Aukra).

Övervakningsmyndighetens godkännande av kartan över stödområden i Norge år 1999 (327/99/KOL) innebar ett tillstånd för beviljandet av stöd till företag i de områden som finns med på regionalstöds-kartan inom ramen för godkända stödordningar. Därför kan regionalstöd (exempelvis direkt transportstöd) inte beviljas utanför den godkända kartan över stödområden.

Enligt punkt 25.5.5 i riktlinjerna för statligt stöd måste medlemsstaterna ta bort befintliga regioner på den godkända regionalstöds-kartan om man vill innefatta nya regioner. Eftersom de norska myndigheterna inte har anmält någon anpassning av kartan över stödområden i enlighet med punkt 25.5.5 i riktlinjerna för statligt stöd, är regionalt stöd (direkt transportstöd) till de fyra kommuner som inte finns med på regionalstöds-kartan (Herøy, Ulstein, Hareid och Aukra, alla belägna i Møre og Romsdal fylke) oförenligt med bestämmelserna om statligt stöd i EES-avtalet. De norska myndigheterna får därför inte genomföra den anmälda stödordningen i dessa fyra kommuner.

Den sammanlagda befolkningen i anmälan av den 25 mars 2003 var 721 079 invånare, eller 16,0 % av Norges sammanlagda befolkning. Den sammanlagda befolkningen i Herøy, Ulstein, Hareid och Aukra uppgår till 22 844 invånare. Befolkningen utan dessa fyra kommuner uppgår således till 698 235 invånare, eller 15,5 % av den totala befolkningen.

Befolkningen i Sør-Trøndelag och Møre og Romsdal (de fylken som inte har låg befolkningstäthet) uppgick till 179 792 invånare i anmälan av den 25 mars 2003. Utan de fyra kommunerna Herøy, Ulstein, Hareid och Aukra uppgår befolkningen i dessa två fylken till 156 948 ⁽¹⁵⁾ invånare, vilket är lägre än den befolkning som omfattas av regionalstöds-kartan i de fylken med låg befolkningstäthet som inte föreslås vara berättigade till direkt transportstöd (Hedmark, Oppland, Telemark och Aust-Agder). Den sammanlagda befolkning som omfattas av regionalstöds-kartan i dessa fyra fylken uppgår till 209 593 invånare.

⁽¹⁵⁾ 179 792–22 844 = 156 948.

De områden i Sør-Trøndelag och Møre og Romsdal som föreslås vara berättigade till direkt transportstöd har en befolkningstäthet som är lägre än 12,5 invånare per kvadratkilometer. De gränser till de fylken som uppfyller kriterierna för låg befolkningstäthet (Nord-Trøndelag och längre norrut). Befolkningen i Sør-Trøndelag och Møre og Romsdal (156 948 invånare) uppgår till 22,5 % av den totala befolkningen i den föreslagna ordningen (698 235 invånare).

Återstoden av de anmälda områdena omfattas alla av artikel 61.3 c i EES-avtalet och har en låg befolkningstäthet. Villkoren i punkt 25.4.27 och den femte strecksatsen i bilaga XI är uppfyllda.

b) *De norska myndigheterna har bevisat att transportmerkostnader föreligger och de har fastställt deras belopp (punkt 25.4.27 i riktlinjerna för statligt stöd)*

För att styrka transportmerkostnaderna har de norska myndigheterna lämnat in två utredningar. Den första utredningen lämnades in genom en skrivelse från Norges delegation vid Europeiska unionen av den 19 juni 2003. Den andra utredningen, som är en mer omfattande version av den första utredningen, lämnades in genom en skrivelse från Norges delegation vid Europeiska unionen av den 18 september 2003. Båda utredningarna är stickprovsutredningar där ett antal företag valts ut enligt etablerade statistiska metoder. För de utvalda företagen sammanställdes uppgifter om transportkostnader.

I beslutet om att inleda en granskning (av den 16 juli 2003), uttryckte övervakningsmyndigheten tvivel med avseende på de handlingar som de norska myndigheterna hade lämnat in (den första utredningen). Övervakningsmyndigheten ansåg att utredningen inte i tillräcklig grad styrker att det transportmerkostnader föreligger i de geografiska områden i södra Norge som föreslås vara berättigade till direkt transportstöd (Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal och Sør-Trøndelag).

I den andra utredningen utökades antalet företag. Utredningen bekräftar att företagen i det område som föreslås för direkt transportstöd har transportmerkostnader. Företag i fylkena Troms, Nordland, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal och Sogn og Fjordane har genomsnittliga transportkostnader – både totalt sett och för sträckor över 350 kilometer – som är avsevärt högre än för företagen i referensområdet. Företag i Troms, Nordland och Nord-Trøndelag har transportkostnader som är 220 % högre än för företagen i referensområdet för transportsträckor över 350 kilometer. Företag i fylkena Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal and Sogn og Fjordane har transportkostnader som är 143 % högre än i referensområdet för transportsträckor över 350 kilometer.

Övervakningsmyndigheten konstaterar att de norska myndigheterna har styrkt att transportmerkostnader föreligger och att villkoret i punkt 25.4.27 i riktlinjerna för statligt stöd därför är uppfyllt.

c) *Stödet är avsett att kompensera enbart för merkostnader för transport (första strecksatsen i bilaga XI till riktlinjerna för statligt stöd)*

De stödnivåer som anges i tabell 1 i punkt 1.2.3 säkerställer att företag kan få stöd på upp till högst 40 % av sina transportkostnader (för transportsträckor över 701 kilometer). Endast transporter över 350 kilometer kommer att berättiga till transportstöd. Övervakningsmyndigheten anser att detta överensstämmer med resultaten från de utredningar som de norska myndigheterna har lagt fram (se punkt 3.3) och konstaterar att ordningen inte ger mer stöd än vad som krävs för att kompensera för dessa transportmerkostnader.

För att se till att företag inte överkompenseras skall alla förmåner på grund av minskad arbetsgivaravgift dras av från transportstödet, som beräknas enligt tabell 1 i punkt 1.2.3.

Villkoret i första strecksatsen i bilaga XI till riktlinjerna för statligt stöd är sålunda uppfyllt.

d) *Stöd får bara gälla varutransporter inom det berörda landets gränser (andra strecksatsen i bilaga XI till riktlinjerna för statligt stöd)*

Enligt ordningen får stöd enbart ges för merkostnader i samband med varutransporter inom landet, som beräknas på grundval av det billigaste transportsättet och den kortaste vägen mellan platsen för produktion/omvandling och den närmaste platsen för kommersiell avsättning. När varor transporteras till bestämmelseorter i Finland och Sverige innefattar beräkningen av den sammanlagda transportsträckan även sträckorna i Sverige och Finland, men stöd ges endast för de transportkostnader som ådras inom landets gränser.

Villkoret i andra strecksatsen i bilaga XI till riktlinjerna för statligt stöd är sålunda uppfyllt.

e) *Stödet kan kvantifieras objektivt på förhand på grundval av nyckeltalen "stöd per tillryggalagd kilometer" och "stöd per viktenhet". Bedömningen av merkostnaden skall grunda sig på det billigaste transportsättet och den kortaste vägen (tredje och fjärde strecksatserna i bilaga XI till riktlinjerna för statligt stöd)*

Den föreslagna ordningen uppfyller dessa krav på följande sätt:

- Stödet beräknas som en procentsats av transportkostnaderna (se tabell 1 i punkt 1.2.3).
- Transportkostnaderna avser rimliga kostnader som specificeras i en fraktsedel eller motsvarande handling, och som är beroende av transportsträckan inom landets gränser, varornas vikt och slag, samt av fraktavgifter och andra avgifter som kan tillskrivas den faktiska transporten.
- Transportkostnaderna skall beräknas på grundval av det billigaste transportsättet och den kortaste färdvägen mellan produktionsplats och bestämmelseort.

Villkoren i tredje och fjärde strecksatserna i bilaga XI till riktlinjerna för statligt stöd är sålunda uppfyllda.

f) *De sektorsspecifika bestämmelserna är uppfyllda (sjätte och sjunde strecksatserna i bilaga XI till riktlinjerna för statligt stöd)*

- Ordningen är inte tillämplig på transport eller överföring av produkter från företag för vilkas lokalisering det inte finns något alternativ: Produktion och distribution av elektricitet, utvinning av råpetroleum och naturgas, service i anslutning till utvinning av råpetroleum och naturgas med undantag för prospektering, utvinning av metallmalmer och utvinning av industrimineralerna nefelinsyenit och olivin.
- Ordningen är inte tillämplig på de företag som omfattas av den rättsakt som åberopas i punkt 1 a och 1 b i bilaga XV till EES-avtalet (om stöd till stålindustrin och stöd till varvsindustrin).
- Ordningen är inte tillämplig på jordbruk, skogsbruk och fiske, som även i fortsättningen kommer att omfattas av det nuvarande systemet med geografiskt differentierad arbetsgivaravgift.

Villkoren i sjätte och sjunde strecksatserna i bilaga XI till riktlinjerna för statligt stöd är sålunda uppfyllda.

5. Den ändrade anmälan av den 22 oktober 2003

Genom en skrivelse från Norges delegation vid Europeiska unionen av den 22 oktober 2003 anmälde de norska myndigheterna en geografisk utvidgning av den ordning som anmäldes den 25 mars 2003 (se punkt 1.3.1).

För att dokumentera transportmerkostnader har de norska myndigheterna lämnat in en utredning med dokumentation av transportmerkostnaderna för de 13 kommuner i fylkena Hedmark och Oppland som föreslås vara berättigade. Slutsatserna av utredningen är att företag i dessa 13 kommuner har transportkostnader som i genomsnitt är avsevärt högre än kostnaderna för företag i referensområdet (120 % för transportsträckor över 350 kilometer). Detta gäller både totalt sett och för sträckor på över 350 kilometer.

Övervakningsmyndigheten konstaterar att utredningen styrker att de 13 anmälda kommunerna har transportmerkostnader.

Övervakningsmyndigheten noterar att utvidgningen av den geografiska räckvidden för ordningen höjer den totala befolkning som omfattas av ordningen till 735 506 invånare⁽¹⁶⁾, eller 16,3 % av den totala befolkningen (utom kommunerna Herøy, Ulstein, Hareid och Aukra).

Övervakningsmyndigheten noterar även att befolkningstätheten i de föreslagna områdena i Hedmark och Oppland är lägre än 12,5 invånare per kvadratkilometer.

⁽¹⁶⁾ 698 235 + 37 271 = 735 506.

Den befolkning som omfattas av regionalstödkartan i de fylken med låg befolkningstäthet som inte föreslås vara berättigade till direkt transportstöd blir 172 322 invånare⁽¹⁷⁾, vilket är mer än den befolkning i områdena i Møre og Romsdal och Sør-Trøndelag (de fylken som inte har låg befolkningstäthet) som föreslås vara berättigade till direkt transportstöd (156 948 invånare).

När det gäller anmälan av den 22 oktober 2003 konstaterar övervakningsmyndigheten att befolkningstätheten i de 13 kommunerna är lägre än 12,5 invånare per kvadratkilometer och att de finns med på den nuvarande regionalstödkartan. Innefattandet av dessa 13 kommuner innebär inte att befolkningen i fylkena Møre og Romsdal och Sør-Trøndelag (156 948 invånare), som inte har låg befolkningstäthet, överstiger befolkningen i fylkena Hedmark, Oppland, Telemark och Aust-Agder, som har låg befolkningstäthet och som inte föreslås vara berättigade till direkt transportstöd (172 322 invånare). De norska myndigheterna har också visat att transportmerkostnader föreligger för de 13 ytterligare kommunerna. När det gäller de återstående krav som måste uppfyllas hänvisar övervakningsmyndigheten till utvärderingen i punkt 4 som har samma giltighet om de 13 kommunerna innefattas i ordningen.

6. Slutsatser

Mot bakgrund av resonemanget ovan konstaterar övervakningsmyndigheten att det direkta transportstödet till de fyra kommunerna Herøy, Ulstein, Hareid och Aukra är oförenligt med bestämmelserna om statligt stöd i EES-avtalet, och att stödet inte får genomföras i dessa fyra kommuner. I övrigt är den anmälda ordningen för direkt transportstöd förenlig med EES-avtalet.

De norska myndigheterna påminns om att de är skyldiga att informera övervakningsmyndigheten om eventuella planer på att ändra eller utöka ordningen. De norska myndigheterna skall dessutom lämna in en årsrapport med närmare information om genomförandet av ordningen och om nyckeltalen stöd per tillryggalagd kilometer och stöd per viktenhet i synnerhet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

1. Direkt transportstöd till de fyra kommunerna Herøy, Ulstein, Hareid och Aukra är oförenligt med bestämmelserna om statligt stöd i EES-avtalet. Stödet skall inte genomföras i dessa fyra kommuner.
2. Den ordning för direkt transportstöd som anmäldes av de norska myndigheterna den 25 mars 2003 och den 22 oktober 2003 är, med undantag för direkt transportstöd till de fyra kommuner som nämns i punkt 1, förenlig med artikel 61.3 c i EES-avtalet.
3. Detta beslut riktar sig till Konungariket Norge.
4. Endast den engelska språkversionen av detta beslut är giltig.

Utfärdat i Bryssel den 25 februari 2004.

På Eftas övervakningsmyndighets vägnar

Hannes HAFSTEIN
Ordförande

Einar M. BULL
Ledamot av kollegiet

⁽¹⁷⁾ 209 593–37 271 = 172 322.