

Svensk utgåva

## Meddelanden och upplysningar

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	I <i>Meddelanden</i>	
	<b>Kommissionen</b>	
2001/C 125/01	Eurons växelkurs .....	1
2001/C 125/02	Offentliggörande av en ansökan om registrering i enlighet med artikel 6.2 i rådets förordning (EEG) nr 2081/92 om skydd för geografiska beteckningar och ursprungsbeteckningar .....	2
2001/C 125/03	Offentliggörande av en ansökan om registrering i enlighet med artikel 8.1 andra stycket i rådets förordning (EEG) nr 2082/92 om särartsskydd .....	5
2001/C 125/04	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.2433 – Barclays Bank plc/Minimax GmbH) – Ärendet kan komma att behandlas enligt förenklat förfarande <sup>(1)</sup> .....	7
2001/C 125/05	Inledning av förfarande (Ärende COMP/M.2322 – CRH/Addtek) <sup>(1)</sup> .....	8
	EUROPEISKA EKONOMISKA SAMARBETSOMRÅDET	
	<b>EFTA:s övervakningsmyndighet</b>	
2001/C 125/06	Statligt stöd (SAM 020.500.035 Norge) – Tillkännagivande enligt artikel 1.2 i protokoll nr 3 till övervaknings- och domstolsavtalet från Eftas övervakningsmyndighet till övriga Efta-stater, EU:s medlemsstater och berörda parter om statligt stöd i form av kompensationsbetalningar till expressbussföretag (Statligt stöd SAM 020.500.035) .....	9

## I

*(Meddelanden)*

## KOMMISSIONEN

**Eurons växelkurs <sup>(1)</sup>****25 april 2001**

(2001/C 125/01)

<b>1 euro</b>	=	7,4637	danska kronor
	=	9,166	svenska kronor
	=	0,6227	pund sterling
	=	0,8947	US-dollar
	=	1,3804	kanadensiska dollar
	=	109,55	japanska yen
	=	1,532	schweiziska franc
	=	8,1625	norska kronor
	=	84,24	isländska kronor <sup>(2)</sup>
	=	1,775	australiska dollar
	=	2,1863	nyzeeländska dollar
	=	7,2464	sydafrikanska rand <sup>(2)</sup>

---

<sup>(1)</sup> Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

<sup>(2)</sup> Källa: Kommissionen.

**Offentliggörande av en ansökan om registrering i enlighet med artikel 6.2 i rådets förordning (EEG) nr 2081/92 om skydd för geografiska beteckningar och ursprungsbeteckningar**

(2001/C 125/02)

Genom detta offentliggörande tillgodoses den rätt till invändningar som fastställs genom artikel 7 i ovan nämnda förordning. Alla invändningar mot ansökan skall göras genom den behöriga myndigheten i medlemsstaten inom sex månader efter detta offentliggörande, som sker av de motiv som anges nedan, särskilt punkt 4.6, genom vilka ansökan bedöms kunna godtas enligt förordning (EEG) nr 2081/92.

RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 2081/92

REGISTRERINGSANSÖKAN: ARTIKEL 5

SUB ( ) SGB (x)

**Nationellt registreringsnummer: 4/2000**

**1. Behörig myndighet i medlemsstaten**

Namn: Ministero delle Politiche agricole e forestali

Adress: Via XX Settembre, 20, I-00187 Roma

Tfn (39-06) 481 99 68

Fax (39-06) 420 31 26

**2. Ansökande grupp**

2.1 Namn: Associazione Produttori Ortofrutticoli Veneto Friulana scarl

2.2 Adress: Via Marconi, 35, I-31021 Mogliano Veneto (TV)

2.3 Sammansättning: Producenter/bearbetningsföretag (x) Annan ( )

**3. Produkttyp: Grönsaker, klass 1.6.**

**4. Produktspecifikation**

(Sammanfattning av kraven i artikel 4.2).

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

4.2 **Beskrivning:** Den skyddade ursprungsbeteckningen Asparago bianco di Cimadolmo omfattar endast sparris från odlingar som finns upptagna i det register som förs av kontrollorganet enligt punkt 4.7. Endast följande sorter omfattas: Precore d'Argenteuil, Gladio, Larac, Dariana, JM 2001 och JM 2004. Andra sorter får förekomma i odlingarna men högst till 20 %.

Vid saluföring skall Asparago bianco di Cimadolmo uppvisa följande egenskaper beträffande förpackning, kvalitet och dylikt:

- Sparrisen förpackas i form av ordentligt knutna knippen på mellan 0,5 och 3 kg eller i form av enskilda förpackningar där stjälkarna ligger bredvid varandra. Både i knippena och i de enskilda förpackningarna skall samtliga sparrisstjälkar vara homogena, dvs. av samma kvalitetskategori och storlek. Vidare måste samtliga knippen som ingår i en och samma förpackning vara homogena i enlighet med ovan.
- Stjälkarna måste vara helt vita. Stjälkarna måste dessutom vara hela och sunda och se färska ut, samt lukta färskt. De måste vara fria från angrepp av gnagare, principiellt fria från fläckar, rena, stjälkarna får inte vara fuktiga på ytan, dvs. de måste ha torkats i tillräcklig grad efter eventuell sköljning eller kylning med kallt vatten. Sparrisstjälkarna får inte heller lukta eller smaka konstigt. Stjälkarna får inte heller vara tomma, spruckna, avskalade eller brutna. Små sprickor kan godtas om de uppstått efter skörden och ligger inom toleransvärdena.

- Asparago bianco di Cimadolmo klassificeras endast enligt följande två kategorier i enlighet med gemenskapens handelsnormer för sparris:

”Categoria Extra” och ”Categoria Prima”.

- 4.3 **Geografiskt område:** Området ligger i provinsen Treviso och omfattar följande kommuners territorier: Cimadolmo, Breda di Piave, Fontanelle, Mareno di Piave, Maserada sul Piave, Oderzo, Ormelle, Ponte di Piave, Santa Lucia di Piave, Vazzola.
- 4.4 **Ursprungsbevis:** När det gäller de historiska beläggen för odlingen av Asparago bianco di Cimadolmo finns skriftliga vittnesbörd i ett antal författares verk, bland andra i Agostinettis ”I 110 Ricordi che formano il Buon Fattore di Villa” (1600) och medföljande dokumentation.

När det gäller kontroll av ursprunget för de produkter som omfattas av den skyddade geografiska beteckningen är det kontrollorganet enligt punkt 4.7 som kontrollerar att sparris med den skyddade geografiska beteckningen Asparago bianco di Cimadolmo verkligen kommer från det aktuella produktionsområdet, på grundval av de många villkor som producenterna åtagit sig att uppfylla under hela produktionscykeln.

Dessa villkor, vilka garanterar att produkten kan spåras under hela cykeln, dvs. produktion, bearbetning och förpackning, är följande:

- De berörda producenterna skall vara registrerade i det register över odlade arealer som förs och uppdateras av kontrollorganet.
- Producenterna skall anmäla till kontrollorganet när de inleder skörden samt ange vilka bearbetningsanläggningar eller förpackningsanläggningar de tänker använda sig av.
- Producenterna skall varje vecka i ett lämpligt register föra upp hur stora kvantiteter som producerats och vilka eventuella kvantiteter som transporterats till bearbetnings- och förpackningsanläggningar. Producenterna skall, inom 30 dagar från den dag då skörden avslutas, göra en slutanmälan till kontrollorganet beträffande den årliga produktionens omfattning.
- Kontrollorganet skall därefter kontrollera samtliga partier som bär den skyddade geografiska beteckningen Asparago bianco di Cimadolmo innan dessa kan saluföras.

#### 4.5 **Framställningsmetod**

Klimat- och jordmånsförhållanden i produktionsområdet: De jordar i produktionsområdet som lämpar sig för odling av Asparago bianco di Cimadolmo är lösa och lätta ler- och sandjordar av alluvial karaktär, med neutralt eller alkaliskt pH-värde. De är genomsläppliga och har korrekt avrinning. Klimatet i området är tempererat och fuktigt och kännetecknas av kraftiga regn under vårarna, vilket gynnar en snabb tillväxt och sparrisstjälkar som är vita, spröda och utan vedartade partier.

Odlingsteknik: Man tillämpar skiftesbruk och samma odling får inte återkomma eller följa en odling av en annan liljeväxt förrän efter minst 24 månader. Det är inte tillåtet att odla sparris efter odling av betor, potatis, morötter eller baljväxter. Före plantering skall jorden avplöjas och plöjas lätt.

Vid plantering skall rotskotten eller plantorna vara fria från sjukdomar. Rotskotten omplanteras under perioden mars–april. Odlingsdensiteten får inte vara högre än 16 000 plantor eller rotskott per hektar och avståndet mellan raderna får inte vara mindre än två och en halv meter.

Gödsling: Det är obligatorisk att låta göra en fullständig kemisk analys av jordarna där sparris skall odlas och analysen skall sedan göras om efter fem år. Jordarna skall kompenseras för bortfall på grund av odlingen. Följande värden räknas som genomsnittliga när det gäller bortfallet:

$N = 2,5$  kg per 100 kg sparris;  $P_2O_5 = 0,7$  kg per 100 kg sparris,  $K_2O = 2,25$  kg per 100 kg sparris. Vidare skall hänsyn tas till analysresultaten.

Kväve och kalium skall spridas ut under perioden mitten av maj till slutet av juli och fosfor och bor när hösten övergår till vinter.

Mineralgödningsen skall integreras med organiska jordförbättringsmedel.

Övriga metoder: Vid produktion av vit sparris skall jorden kupas med lämpliga verktyg, dock inte plog.

Marktäckning är nödvändig för produktion av vit sparris. Om svart plast används måste den vara minst 0,1 mm tjock.

Konstbevattning krävs vid sparrisodling. Vid torka krävs 50 mm vatten var tionde dag. Detta innebär att det med tanke på hur mycket det regnar i regionen krävs konstbevattning 3–4 gånger från juni till slutet av augusti.

Växtskyddet måste grunda sig på korrekta jordbruksmetoder.

Vid användning av bekämpningsmedel skall de metoder för integrerad och biologisk bekämpning användas som rekommenderas av myndigheterna på området så att andelen kemiska bekämpningsmedel begränsas till ett minimum.

Skörd: Produkten kan skördas från och med det tredje året. Den första sparrisen skördas i mars (kring den 20) och skördeperioden pågår under 15–20 dagar under det tredje året och under 40–60 dagar under det fjärde året och därefter.

Skördeperioden får emellertid inte sträcka sig längre än till den 30 maj.

Den maximala årliga produktionen beräknas till 7 000 kg per hektar.

Sparris med den skyddade geografiska beteckningen Asparago bianco di Cimadolmo skall skördas under dagens svalaste timmar när solljuset är mindre starkt.

Förvaring och förpackning: Efter skörd skall sparrisen, eventuellt i form av knippen, skickas till bearbetning inom tolv timmar.

För konserveringsändamål måste produktens ämnesomsättning hejdas genom att den snabbt kyls ned och sedan förvaras svalt.

Förpackningen måste vara av ett sådant slag att produkten skyddas i tillräcklig grad. Sparrisförpackningarna får inte innehålla några främmande produkter.

Vid saluföringen skall sparrisen vara förpackad i form av knippen eller i enskilda förpackningar som innehåller sparrisstjälkar av enhetlig storlek och av samma kvalitet och kaliber i enlighet med punkt 4.2. Förpackningarna skall märkas i enlighet med punkt 4.8.

- 4.6 **Samband:** Det är vissa specifika faktorer, som jordarnas särskilda sammansättning, det tempererade och fuktiga klimatet i produktionsområdet och de traditionella odlingsmetoderna för vit sparris (vilka använts sedan antiken) som kopplar produktens typiska och kvalitativa egenskaper till det aktuella geografiska området, vilket gör att området måste betraktas som det idealiska ursprungsområdet för Asparago bianco di Cimadolmo.

#### 4.7 **Kontrollorgan**

Namn: CSQA srl – Certificazione Qualità Agroalimentare

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

#### 4.8 **Märkning:**

Etiketten skall placeras mitt på knippet eller förpackningen (om det är fråga om enskilda förpackningar).

På etiketten skall den skyddade geografiska beteckningen anges, dvs. Asparago Bianco di Cimadolmo och "skyddad geografisk beteckning" med bokstäver i samma grad och färg.

Etiketten skall även innehålla den särskilda logotypen för den skyddade geografiska beteckningen, vilken (utseende och färgspecifikationer) bifogas i en bilaga till produktspecifikationen.

#### 4.9 **Nationella krav** –

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

**Dag då komplett ansökan mottogs:** 22 februari 2001.

**Offentliggörande av en ansökan om registrering i enlighet med artikel 8.1 andra stycket i rådets förordning (EEG) nr 2082/92 om särartsskydd**

(2001/C 125/03)

Genom detta offentliggörande tillgodoses den rätt till invändningar som fastställs genom artikel 8 och 9 i ovannämnda förordning. Alla invändningar mot ansökan skall göras genom den behöriga myndigheten i medlemsstaten inom fem månader efter detta offentliggörande, som sker av de motiv som anges nedan, särskilt punkterna 4.2, 4.3 och 4.4, genom vilka ansökan bedöms kunna godtas enligt förordning (EEG) nr 2082/92.

RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 2082/92

REGISTRERINGSANSÖKAN FÖR EN SÄRSKILD PRODUKT

**Nationellt ansökningsnummer: –**

**1. Behörig myndighet i medlemsstaten**

Namn: Ministeriet för jordbruk och skogsbruk

Jordbruksavdelningen – Enheten för landsbygdspolitik och landsbygdsstruktur

Adress: PL (PO Box) 30

FIN-00023 Valtioneuvosto

Tfn (358-9) 16 01

Fax (358-9) 160 91 66

**2. Ansökande grupp**

2.1 Namn: Suomen Sahtiseura ry

2.2 Adress: Liesontie 554, FIN-16900 Lammi

Tfn (358-3) 633 54 45

2.3 Sammansättning: Producenter/bearbetningsföretag ( ) Annat (x)

**3. Produkttyp: Öl**

**4. Produktspecifikation**

(Sammanfattning av kraven i artikel 6.2)

4.1 **Namn:** Sahti

4.2 **Särskild framställnings- eller tillverkningsmetod:** Sahti framställs traditionellt av råvaror som, utöver mältat korn, utgörs av annat mältat spannmål och spannmål (råg, korn, vete och havre) samt vanligen humle som jästs med användning av bagerijäst eller odlad jäst.

Sahti bryggs genom stegvis tillsättning av vatten till en blandning av malt och spannmål, med en begynnelsestemperatur på omkring 40 °C som ökas till omkring 100 °C då vattnet tillsätts. Detta kallas mäsugning och på vissa håll kokas mäsken i detta skede. Koktiden varierar från kort till utdragen. Därefter separeras vörten genom att silas i ett tråg eller kar, och humle kan tillsättas. Traditionellt används enkivstar och råghalm för att sila vörten, som sedan jäses till sahti med bagerijäst eller odlad jäst. Överjäsnings sker. Den huvudsakliga jäsningsen tar omkring tre dagar vid rumstemperatur eller svalare, varefter produkten sahti förvaras kallt under minst en vecka. Alkoholen härrör uteslutande från sockret i malten och de andra spannmålen.

De metoder och råmaterial som används för framställning av sahti har traditionellt varierat något mellan olika orter, men dock inom de ovan angivna ramarna. För framställning av 50 liter sahti krävs omkring 20 kg malt och 50 g jäst.

- 4.3 **Traditionella egenskaper:** Sahti framställs enligt traditionella metoder med användande av traditionella råvaror utan tillsatsämnen. Det sker ingen filtrering eller pastörisering av slutprodukten, utan den dricks färsk. Sahti har en lång historia: Instruktioner för bryggning har troligen förts vidare från generation till generation under tusentals år, även om de skriftliga instruktionerna är av senare datum. Sahti konsumeras, och konsumeras alljämt, som en sällskapsdryck och utgör en del av landsbygdkulturen i regionerna Kanta-Häme, Päijät-Häme och Pohjois-Satakunta. Framställning av sahti är ett hantverk som kräver särskild utrustning: om inte annat är trätråget karakteristiskt. Den tidigaste skriftliga källa som behandlar den traditionella karaktären hos sahti och dess geografiska utbredning härrör från 1792. Sahti tillhör världens mest ovanliga och säregna maltdrycker och är ett av Västeuropas sista "ursprungliga" öl. Det skulle kunna göra anspråk på att kallas ett "etniskt" öl.
- 4.4 **Produktbeskrivning:** Sahti är ett traditionellt, aningen oklart öl som framställs genom jäsnings. Det varken pastöriseras eller filtreras och jäsningsen tillåts ske fritt, så ölet dricks färskt. Den ursprungliga vörtstyrkan är minst 19 ° Plato och alkoholhalten varierar mellan sex och tolv volymprocent. Ölets pH-värde ligger under fem. Färgen varierar från gul till mörkt brun, beroende på vilka råvaror som används. Sahti är oklart eftersom det inte filtreras. De höga resthalterna av socker gör att färsk sahti har en söttaktig smak.
- 4.5 **Minimikrav och inspektionsförfaranden för "särskild karaktär":** Varje sahti-producent upprättar en plan för egen övervakning av produktionen, som godkänns genom beslut av den nationella myndighet som utsetts för detta. Råvarorna, som deklarerar i den årliga rapporten, delas upp i malt, maltextrakt, spannmål, stärkelse, socker och sockerprodukter. Producenterna har även skyldighet att regelbundet upprätta rapporter över produktion och leveranser.

Producenter av nya produkter måste först få dessa analyserade av det officiella laboratoriet (ACL, som är det laboratorium som erkänts av EU). Kvaliteten på de produkter som redan finns på marknaden kontrolleras genom stickprov. Testparametrarna utgörs av bl.a. alkoholhalt, pH-värde, jäsningsgrad, yttre egenskaper, ursprunglig vörtstyrka och extraktets koncentration.

Stickproverna måste samlas in från bryggerier och återförsäljare varje år för att kontrollera att produkterna framställs i enlighet med reglerna för självövervakning och i enlighet med produktanalysen. Det måste fastställas att den traditionella produktionsmetoden används. Inspektionen omfattar ursprunglig vörtstyrka, alkoholhalt, pH-värde och extraktets koncentration. De årliga kontrollerna måste omfatta recept, inköp och användning av råvaror, redovisning och producenternas självövervakning.

#### 5. Begäran om förebehåll enligt artikel 13.2: Ja.

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

Dag då komplett ansökan mottogs: 7 juli 2000.

**Förhandsanmälan av en koncentration****(Ärende COMP/M.2433 – Barclays Bank plc/Minimax GmbH)****Ärendet kan komma att behandlas enligt förenklat förfarande**

(2001/C 125/04)

(Text av betydelse för EES)

1. Kommissionen mottog den 11 april 2001 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 4064/89 <sup>(1)</sup>, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1310/97 <sup>(2)</sup>, genom vilken företaget Barclays Bank plc (Barclays) indirekt förvärvar, på det sätt som avses i artikel 3.1 b i förordningen, fullständig kontroll över företaget Minimax GmbH (Minimax) genom förvärv av aktier.
2. De berörda företagens affärsverksamheter omfattar följande:
  - Barclays: finansiella tjänster.
  - Minimax: brandvarnings- och brandsläckningssystem.
3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av förordning (EEG) nr 4064/89, dock med det förbehållet att det slutliga beslutet på denna punkt fattas senare. Det bör noteras att detta ärende kan komma att behandlas i enlighet med kommissionens tillkännagivande om ett förenklat förfarande för handläggning av vissa koncentrationer enligt rådets förordning (EEG) nr 4064/89 <sup>(3)</sup>.
4. Kommissionen uppmanar intresserade tredje parter att lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna måste vara kommissionen tillhanda inom tio dagar efter det att denna förhandsanmälan har offentliggjorts. Synpunkterna kan skickas per fax (nr (32-2) 296 43 01, 296 72 44) eller per post med referensnummer COMP/M.2433 – Barclays Bank plc/Minimax GmbH till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens  
Direktorat B – Arbetsgruppen för kontroll av företagsfusioner  
Rue Joseph II/Jozef II-straat 70  
B-1000 Bryssel

---

<sup>(1)</sup> EGT L 395, 30.12.1989, s. 1. Rättelse i EGT L 257, 21.9.1990, s. 13.

<sup>(2)</sup> EGT L 180, 9.7.1997, s. 1. Rättelse i EGT L 40, 13.2.1998, s. 17.

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



**Inledning av förfarande****(Ärende COMP/M.2322 – CRH/Addtek)**

(2001/C 125/05)

**(Text av betydelse för EES)**

Den 18 april 2001 beslutade kommissionen att inleda ett förfarande i ovannämnda fall efter att ha funnit att den anmälda koncentrationen ger upphov till betydande tvivel beträffande dess förenlighet med den gemensamma marknaden. Inledningen av förfarandet öppnar en undersökning i andra fasen avseende den anmälda koncentrationen. Beslutet baseras på artikel 6.1 c i rådets förordning (EEG) nr 4064/89.

Kommissionen uppmanar intresserade tredje parter att lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

För att kunna beaktas i sin helhet, måste synpunkterna nå kommissionen senast 15 dagar efter offentliggörandet. Synpunkterna kan sändas till kommissionen per fax (nr (32-2) 296 43 01, 296 72 44) eller per post med referensnummer COMP/M.2322 – CRH/Addtek till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens  
Direktorat B – Arbetsgruppen för kontroll av företagsfusioner  
Rue Joseph II/Jozef II-straat 70  
B-1000 Bryssel

---

## EUROPEISKA EKONOMISKA SAMARBETSOMRÅDET

## EFTA:s ÖVERVAKNINGSMYNDIGHET

## STATLIGT STÖD

(SAM 020.500.035 Norge)

**Tillkännagivande enligt artikel 1.2 i protokoll nr 3 till övervaknings- och domstolsavtalet från Eftas övervakningsmyndighet till övriga Efta-stater, EU:s medlemsstater och berörda parter om statligt stöd i form av kompensationsbetalningar till expressbussföretag (Statligt stöd SAM 020.500.035)**

(2001/C 125/06)

Genom beslut nr 381/00/KOL av den 18 december 2000 inledde Eftas övervakningsmyndighet ett förfarande i enlighet med artikel 1.2 i protokoll nr 3 till övervaknings- och domstolsavtalet. Beslutet redovisas i korthet nedan. Norge har underrättats genom en kopia av beslutet.

## I. SAKFÖRHÅLLANDE

## A. Förfarande

Genom en skrivelse av den 20 september 1999, som övervakningsmyndigheten registrerade den 23 september 1999 (dok. nr 99-7028-A), mottog övervakningsmyndigheten ett klagomål i vilket det påstods att expressbussföretag i Norge hade mottagit olagligt stöd enligt den så kallade *kompensationsordning for auto-dieselvagift* (nedan kallad kompensationsordning). Genom en skrivelse av den 3 maj 2000 (dok. nr 00-3440-D), underrättade övervakningsmyndigheten den norska regeringen om att den mottagit anmälan och uppmanade de norska myndigheterna att lämna alla sådana uppgifter som kunde vara till hjälp för att bedöma kompensationsordningens förenlighet med EES-avtalets regler för statligt stöd.

Genom en skrivelse av den 2 juni 2000, som övervakningsmyndigheten registrerade den 30 juni 2000 (dok. nr 00-4750-A), lämnade de norska myndigheterna en del av de begärda upplysningarna. Under ett paketmöte den 9 juni 2000 i Oslo, betonade övervakningsmyndigheten att de norska myndigheterna var skyldiga att tillhandahålla övervakningsmyndigheten en giltig grund till stödet. Denna begäran upprepades i skrivelsen av den 27 juli 2000 (dok. nr 00-5307-D), i vilken övervakningsmyndigheten uppmanade de norska myndigheterna att förklara utifrån vilken rättslig grund de ansåg att kompensationsordningen skulle undantas från det allmänna förbudet om stöd. Genom en svarsskrivelse av den 22 september 2000, som övervakningsmyndigheten registrerade den 3 oktober 2000 (dok. nr 00-6944-A), hävdade de norska myndigheterna att artikel 61.1 i EES-avtalet inte var tillämplig på detta ärende och att stödåtgärden i vilket fall som helst skulle komma att betraktas som ett redan befintligt stöd. Inte heller vid detta tillfälle gavs någon förklaring till ett eventuellt berättigande av stödet.

Övervakningsmyndigheten, som bekräftade att skrivelsen mottagits, angav i sin skrivelse av den 6 oktober 2000 (dok. nr 00-7060-D) skälen till varför den ansåg villkoren i artikel 61.1 i EES-avtalet vara uppfyllda och varför den ansåg åtgärderna vara ett "nytt stöd" enligt innebörden i artikel 1.3 i protokoll nr 3

till övervaknings- och domstolsavtalet. Samtidigt gjorde övervakningsmyndigheten den norska regeringen uppmärksam på att den, enligt punkt 6.2.2 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd, har behörighet att gå vidare och fatta ett beslut på grundval av tillgängliga upplysningar, även om den berörda Efta-staten inte lämnar de begärda uppgifterna. Slutligen varnade övervakningsmyndighetens direktorat för konkurrens och statligt stöd de norska myndigheterna för att om inget tillfredsställande svar lämnats inom 15 arbetsdagar räknat från mottagandet av skrivelsen skulle den bli skyldig att föreslå övervakningsmyndigheten att inleda ett formellt granskningsförfarande i enlighet med punkt 5.2.1 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd.

Frågorna diskuterades grundligt med de norska myndigheterna under ett möte den 19 oktober 2000 i Oslo. Efter en förlängning av tidsfristen underrättade de norska myndigheterna övervakningsmyndigheten genom en skrivelse av den 24 november 2000, som övervakningsmyndigheten registrerade den 27 november 2000 (dok. nr 00-8611-A), om att de politiska partier som innehade en majoritet av posterna i nationalförsamlingen hade enats om att inga medel skulle beviljas för kompensationsordningen i samband med statsbudgeten för 2001. Genom en skrivelse av den 4 december 2000 (dok. nr 00-8851-D) bekräftade övervakningsmyndigheten att den hade mottagit denna skrivelse. Övervakningsmyndigheten påpekade att ett eventuellt framtida hävande av kompensationsordningen inte var tillräckligt för att avlägsna alla tvivel på ordningens tidigare förenlighet med EES-avtalets regler om statligt stöd. Övervakningsmyndigheten informerade också den norska regeringen om att den till följd av de fortsatta tvivlen avseende kompensationsordningens förenlighet var skyldig att inleda ett formellt granskningsförfarande.

Genom ett fax daterat den 11 december 2000 som sändes från ministeriet för handel och industri direkt till övervakningsmyndigheten och som registrerades samma dag (dok. nr 00-9089-A), lämnade de norska myndigheterna sina åsikter om kompensationsordningens berättigande (de bilagor som det hänvisas till i skrivelsen kom inte fram till övervakningsmyndigheten inom angiven tidsfrist). Dessutom underrättades

övervakningsmyndigheten om att, tvärtemot vad som sades i skrivelsen av den 24 november 2000, hade de politiska partierna med en majoritet av posterna i nationalförsamlingen enats om att bevilja 50 miljoner norska kronor för kompensationsordningen för 2001. Ett slutligt beslut skulle antas den 13 december 2000.

## B. Beskrivning av stödåtgärden

På grundval av de uppgifter som nu finns tillgängliga framgår det att bussföretagen fram till 1999 varit befriade från den autodieselavgift som ursprungligen infördes den 1 oktober 1993. I det lagförslag om gröna skatter som lades fram inför parlamentet (St. prp. nr. 54 (1997–1998) Grønne Skatter) ansåg inte de norska myndigheterna den tidigare avgiftsbefrielsen för bussar vara berättigad utifrån miljömässiga grunder, eftersom den befriade bussarna från de externa kostnaderna från nyttjandet av vägar, olyckor och miljöförstöring och inte ger bussföretagen någon ekonomisk stimulans att minska dessa kostnader. Därför föreslog den norska regeringen att man skulle avskaffa bussföretagens befrielse från autodieselavgiften för att stimulera dessa företag att öka effektiviteten och att fatta miljöinriktade investeringsbeslut.

För att undvika en försvagning av de allmänna kommunikationsmedlens konkurrenskraft föreslogs att så kallade subventionerade bussföretag skulle kompenseras för de kostnader som uppstod till följd av att avgiftsbefrielsen avskaffades. Med hänsyn till de så kallade icke-subventionerade bussföretagen, som är föremål för det nära förestående granskningsförfarandet, ansågs ingen sådan kompensation vara lämplig. I detta sammanhang angavs i det lagförslag om gröna skatter som lades fram inför parlamentet att ingen kompensation skulle beviljas eftersom dessa icke-subventionerade bussföretag ansågs vara kapabla att täcka de ökade kostnaderna, endera genom höjda biljettpriiser eller lägre vinstmarginal. Det hävdades dessutom att avskaffandet av skattebefrielsen skulle stimulera bussföretagen till att öka effektiviteten och göra dem mer miljövänliga. Det påstods därmed att den faktiska kostnadsökningen skulle bli lägre än avgiftsökningen.

Till följd av detta förslag ålades alla bussföretag från den 1 januari 1999 en autodieselavgift. Med hänsyn till de så kallade subventionerade bussföretagen (tilskuddberettiget bussdrift) infördes full kompensation för de kostnader som uppstod till följd av avskaffandet av befrielsen från autodieselavgift i enlighet med det beslut som det norska parlamentet fattade i december 1998 avseende statsbudgeten för 1999. Denna kompensationsordning, som förvaltas av de kommunala myndigheterna (Fylkeskommunene), omfattas inte av det nära förestående granskningsförfarandet.

Trots att det ursprungligen inte ingick i regeringens förslag om den gröna skattereformen, antog det norska parlamentet under våren 1999 en andra kompensationsordning för så kallade icke-subventionerade bussföretag (ikke-tilskuddberettiget bussdrift) i samband med omarbetningen av statsbudgeten för 1999 (St. prp. nr. 67 (1998–1999)). Det belopp som beviljades för ändamålet uppgick till 45 miljoner norska kronor. Tydligt ökades detta belopp senare till 71 miljoner norska kronor. Det har

emellertid framgått att den faktiska kompensationsbetalningen låg långt under detta belopp (i statsbudgeten för 2001 hänvisas till ett belopp på 54,4 miljoner norska kronor för 1999). I statsbudgeten för 2000 ökades motsvarande budgetpost till 75,4 miljoner norska kronor. I budgetförslaget för 2001 planeras ett bidrag på 50 miljoner norska kronor för kompensationsordningen. Transportministeriet ansvarar för denna ordning (se St.prp.nr. 1 (1999–2000), kapitel 1330, punkt 71 Tilskudd til ekspressbuss). Det förefaller emellertid som om ansökningarna om kompensation skall inlämnas till de kommunala myndigheterna som i sin tur överlämnar dem till det ansvariga ministeriet.

I två skrivelser daterade den 21 februari 2000 informerades icke-subventionerade bussföretag om ytterligare uppgifter rörande kompensationsbetalningar för åren 1999 och 2000. Bortsett från dessa skrivelser lämnade den norska regeringen inga fler uppgifter till övervakningsmyndigheten.

Enligt dessa skrivelser betalas kompensationen i fyra delbetalningar under året enligt ett så kallat delbetalningssystem. Dessutom avsätts ett visst belopp för slutredovisningen (sluttavregning) som skall presenteras mot slutet av pågående år. De betalningar som görs enligt delbetalningssystemet grundas på tidigare siffror, medan betalningarna inför slutredovisningen grundas på så kallad faktisk produktion (i ovannämnda skrivelser hänvisas till *produksjon*, övervakningsmyndigheten tolkar produktion till att innebära avståndsrelaterade trafiktjänster som utförs av bussföretag med tillstånd enligt en färdplan). Dessa slutredovisningar skall kompletteras med flera blanketter som innehåller de nödvändiga detaljerade uppgifterna om den produktion som faktiskt utförs under varje pågående år. Färdproduktionen för varje pågående år och som ännu inte inkluderats i delbetalningssystemet beaktas i samband med slutredovisningen.

Kompensationsbeloppet per företag beräknas utifrån de avstånd som avverkats enligt färdplanen genom att en viss taxa per kilometer tillämpas. Denna taxa fastställs inte på förhand, utan bestäms så snart de totala avstånden för alla tillståndsinnehavare har fastställts (denna taxa beräknas tydligen genom att dividera det totala belopp som avsatts för detta ändamål med det totala antalet kilometer för vilka ansökningar om ersättning har lämnats in). Siffrorna i samband med färdproduktionen granskas av en revisor. När en särskild färd sträcker sig utanför en kommungräns skall den kommun i vilken bussföretaget är registrerad samordna kraven på ersättning för den färdproduktion som utförts i andra kommuner. Alla berättigade fordringar skall sedan sändas till transportministeriet.

Inhemska transporttjänster som tillhandahålls inom ramen för internationella transporter (cabotage) ingår också i kompensationsordningen. I detta sammanhang antas att de utländska trafikoperatörer som tillhandahåller sådana cabotagetjänster gör det i nära samarbete med norska trafikoperatörer. Det antas vidare att de norska trafikoperatörerna agerar å de utländska trafikoperatörernas vägnar när de ansöker om kompensation. När de norska trafikoperatörerna lämnar ansökan om ersättning skall de uppge vilka delar av den totala produktionen som utförts av de norska respektive de utländska trafikoperatörerna.

Fördelningen av kompensationsbetalningen mellan de norska och de utländska trafikoperatörerna betraktas som en upp-  
görelse mellan dem.

### C. Mottagare

Så kallade icke-subsventionerade bussföretag är berättigade till stöd enligt den kompensationsordning som granskas. Det framgår att både icke-subsventionerade och subsventionerade bussföretag tillhandahåller reguljära passagerartransporter. Icke-subsventionerade bussföretag mottar dock, i motsats till subsventionerade bussföretag, inte statliga subsventioner i syfte att driva linjetrafik. Enligt de norska myndigheterna kan icke-subsventionerade bussföretag som driver linjetrafik ansöka om tillstånd för att driva linjetrafik på specifika färdrutter, där utsikterna till kommersiell lönsamhet är god. Dessutom kan samma bussföretag också erbjuda såväl subsventionerad linjetrafik som tillfällig trafik. Enligt klaganden konkurrerar icke-subsventionerade bussföretag med turistbussarna. De norska myndigheterna bekräftar denna åsikt och medger att både linjetrafik och tillfällig trafik . . . i viss utsträckning konkurrerar på samma marknad. Enligt klaganden kan detta förklaras genom det faktum att expressbussföretagen vintertid tillåts lägga om sina destinationer och tillhandahålla transporttjänster till turistorter. Dessutom får dessa expressbussföretag lägga om sina transportrutter om en grupp resande kräver det.

## II. BEDÖMNING

### A. Anmälningsskyldighet och skyldighet att inte genomföra den planerade åtgärden

Enligt artikel 1.3 i protokoll nr 3 till övervaknings- och domstolsavtalet skall "Eftas övervakningsmyndighet underrättas i så god tid att den kan yttra sig om alla planer på att vidta eller ändra stödåtgärder. . . Staten i fråga får inte genomföra åtgärden förrän detta förfarande lett till ett slutgiltigt beslut".

Anmälningsskyldigheten har delvis ändrats i transportsektorn. I artikel 17.2 i den rättsakt som nämns i punkt 4 i bilaga XIII <sup>(1)</sup> till EES-avtalet anges följande: "förhandsinformation enligt artikel 1.3 i protokoll nr 3 till övervaknings- och domstolsavtalet behöver inte ske när ersättning utbetalas enligt denna förordning . . .". I alla andra ärenden som inte omfattas av förordning (EEG) nr 1191/69, påverkas inte anmälningsskyldigheten enligt artikel 1.3 i protokoll nr 3 till övervaknings- och domstolsavtalet.

På grundval av uppgifterna från de norska myndigheterna framgår det att kompensation för icke-subsventionerade bussföretag inte omfattas av förordning nr 1191/69, eftersom de stödberättigade trafikoperatörerna inte förefaller omfattas av skyldigheten om allmän trafikplikt enligt innebörden i artikel

2 i den förordningen. De norska myndigheterna har inte bestridit övervakningsmyndighetens slutsatser i detta hänseende. På grundval av de regler för kompensationsbetalning som redogörs i de två skrivelserna från den 21 februari 2000 är det dessutom tydligt att den kompensation som beviljas bussföretagen i fråga inte har fastställts i enlighet med det förfarande som föreskrivs i förordning (EEG) nr 1191/69 (särskilt artikel 9 och följande artiklar). På grundval av de uppgifter övervakningsmyndigheten förfogar över anser den att artikel 17.2 i förordning (EEG) nr 1191/69 inte är tillämplig i detta ärende och att kompensationsordningen skulle ha anmälts som nytt stöd.

De norska myndigheterna bestred inledningsvis bedömningen av kompensationsordningen som nytt stöd och följaktligen deras skyldighet att anmäla stödet enligt artikel 1.3 i protokoll nr 3 till övervaknings- och domstolsavtalet. De har hävdat att kompensationsordningen, vilken antogs för att uppväga de kostnader som uppstod till följd av avskaffandet av befrielsen från autodieselavgiften, utgjorde en förlängning av det befintliga skattesystemet, dvs. den ursprungliga befrielsen från autodieselavgiften.

Enligt övervakningsmyndigheten kan inte kompensationsordningen betraktas som befintligt stöd enligt innebörden i punkt 7.2.1, första strecksatsen i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd, eftersom de förväntade betalningarna inte grundas på någon rättsakt som var i kraft vid den tidpunkt då EES-avtalet trädde i kraft. Befrielsen från autodieselavgiften för bussföretag avskaffades den 1 januari 1999. Den befintliga skattenedsättningen upphörde från det datumet. Istället infördes en kompensationsordning för så kallade subsventionerade bussföretag för att uppväga effekterna från avskaffandet. Senare, i samband med den omarbetade budget som lades fram den 10 maj 1999, beslutade parlamentet att införa ytterligare en kompensationsordning för så kallade icke-subsventionerade bussföretag. Kompensationen fastställs enligt specifika regler, delar av dessa meddelades till bussföretagen i fråga genom de två skrivelserna daterade den 21 februari 2000. Dessa regler utgör en ny rättslig ram för beviljande av stöd till vissa bussföretag som bedriver linjetrafik. Kompensationen kan därför inte betraktas som en förlängning av en skattenedsättning som föreskrevs i en helt annan rättsakt. I detta sammanhang bör det också påpekas att kompensationen är annorlunda till sin natur än den skattenedsättning som omfattades av den tidigare rättsakten. Dessutom är de organ som är ansvariga för förvaltningen och genomförandet av kompensationsordningen inte desamma som de myndigheter som är ansvariga för uppbörden av autodieselavgiften.

Mot bakgrund av ovannämnda överväganden drar övervakningsmyndigheten slutsatsen att kompensationsordningen utgör nytt stöd enligt innebörden i artikel 1.3 i protokoll nr 3 till övervaknings- och domstolsavtalet. De norska myndigheterna var därmed skyldiga att förhandsanmäla kompensationsordningen. Dessutom bekräftade de norska myndigheterna, under mötet den 19 oktober 2000, att utbetalningar genomförts för åren 1999 och 2000. Övervakningsmyndigheten konstaterar att dessa betalningar står i strid med den stilleståndsforpliktelse som anges i artikel 1.3 i protokoll nr 3 till övervaknings- och

<sup>(1)</sup> Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar, senast ändrad genom rådets förordning (EEG) nr 1893/91 av den 20 juni 1991, nedan kallad förordning (EEG) nr 1191/69.

domstolsavtalet. Därför utgör kompensationsordningen en överträdelse av gällande procedurregler, i enlighet med punkt 6.1 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd. Övervakningsmyndigheten uppmärksammar de norska myndigheterna på det faktum att stödet, enligt punkt 6.2.3 i kapitel 6 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd, kan komma att återkrävas från mottagarna om övervakningsmyndigheten anser stödet vara oförenligt med EES-avtalet. Dessutom, och i samband med kompensationsordningens förlängning under 2001, påminner övervakningsmyndigheten de norska myndigheterna om deras skyldighet att inte låta stödordningen träda i kraft. Det innebär att inga utbetalningar får göras från kompensationsordningen innan övervakningsmyndigheten har antagit ett slutligt beslut i detta ärende.

### B. Statligt stöd enligt innebörden i artikel 61.1 i EES-avtalet

I artikel 61.1 i EES-avtalet fastställs: 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 avtalslutande parterna.

De stödåtgärder som omfattas av kompensationsordningen finansieras genom statsbudgeten. De bussföretag som är berättigade till stöd från kompensationsordningen, mottar en ekonomisk förmån som de inte skulle ha fått på normala marknadsekonomiska villkor.

De norska myndigheterna anför som argument att kompensationsordningen inte har lett till någon snedvridding av den internationella handeln, eftersom de reguljära cabotagetjänster som utförs av utländska trafikoperatörer också varit berättigade till stöd.

I allmänhet påverkar stödåtgärderna konkurrens och handel mellan de avtalslutande parterna, under förutsättning att de mottagande företagen fortsätter att bedriva en verksamhet som omfattar handel mellan de avtalslutande parterna och att stödet stärker företagets ställning jämfört med de konkurrerande företagens ställning. Därför kan stöd som gynnar företag som tillhandahåller transporttjänster på en liberaliserad marknad påverka konkurrens och handel. Den rättsakt som anges i punkt 33a i bilaga XIII till EES-avtalet<sup>(2)</sup> har en fullt liberaliserad speciell reguljär trafik, tillfällig trafik och linjetrafik, i den

<sup>(2)</sup> Rådets förordning (EEG) nr 2454/92 av den 23 juli 1992 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande, ändrad genom rådets förordning (EG) nr 12/98 av den 11 december 1997, införlivad i bilaga XIII till EES-avtalet genom beslut nr 121/98 (EGT L 297, 18.11.1999, s. 50 och EES-supplementet) ikraftträdande den 1 augusti 1999, nedan kallad förordning (EG) nr 12/98.

utsträckning de tillhandahålls i samband med den internationella linjetrafiken. Det bör dessutom tilläggas att reglerna för offentlig upphandling i viss utsträckning, och framför allt nationell lagstiftning i flera länder inom EES, ökar tillträdet till EES-områdets marknad. Utländska företag visar ett ökat intresse för att gå in på inhemska marknader och har i viss utsträckning redan förvärvat andelar i nationella trafikföretag eller driver allmänna transporttjänster utanför sina hemmamarknader<sup>(3)</sup>.

De företag som gynnas av kompensationsordningen kan enligt de norska myndigheterna tillhandahålla både linjetrafik och tillfällig trafik enligt innebörden i förordning (EG) nr 12/98. Det kan därför inte uteslutas att utbetalningar från kompensationsordningen används för att tillhandahålla tillfälliga transporttjänster. Även om bussföretagen uteslutande bedriver linjetrafik kan inte snedvriddingar av konkurrensen uteslutas eftersom de icke-subsventionerade bussföretagen, enligt både klaganden och de norska myndigheterna, i viss utsträckning konkurrerar med tillfälliga busstransporttjänster. Med hänsyn till den internationella linjetrafiken påstår de norska myndigheterna att transportföretag med tillstånd att tillfälligt tillhandahålla cabotagetjänster (inhemska persontransporter i linjetrafik som tillhandahålls under internationell linjetrafik) också är berättigade att motta kompensationsbetalningar från ordningen. Enligt övervakningsmyndighetens uppfattning är det emellertid tveklaktigt huruvida kompensationen faktiskt är öppen för utländska trafikoperatörer på en icke-diskriminerande och öppen grund. Med beaktande av att reglerna för kompensationsbetalningarna uppenbarligen bara meddelades genom en skrivelse till icke-subsventionerade bussföretag, som enbart förefaller omfatta norska trafikoperatörer, framstår det tveklaktigt att utländska trafikoperatörer skulle ha fått tillräcklig information om möjligheten att begära kompensation. Enligt samma regler är det inte heller klart huruvida utländska trafikoperatörer som ingår i ett nära samarbete med norska trafikoperatörer är berättigade att inge ansökningar om kompensation för egen räkning. Ordalydelsen i de regler som lämnats till övervakningsmyndigheten tyder på att utländska trafikoperatörer måste agera genom norska företag. Därför är inte övervakningsmyndigheten övertygad om att utländska trafikoperatörer behandlas likvärdigt med de norska trafikoperatörerna.

Det bör dessutom understrykas att själva det faktum att stödordningen tillämpas utan diskriminering på grund av nationalitet eller etablering inte utesluter den från att omfattas av artikel 61.1 i EES-avtalet. En sådan icke-diskriminerande behandling av utländska trafikoperatörer på den norska marknaden utesluter inte att handeln påverkas, eftersom de norska bussföretag som mottar kompensationsbetalningar får konkurrera utanför Norge både vad avser tillfällig trafik och linjetrafik.

<sup>(3)</sup> Se i detta sammanhang kommissionens beslut om statligt stöd N 575/A/1999, Tyskland och statligt stöd N 694/99, Spanien, rörande stöd för modernisering av stadstrafik och regionala transporter: [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) (bara på spanska). Se också motiveringen till kommissionens förslag till en förordning om medlemsstaternas åtgärder i fråga om krav på allmänna tjänster och slutande av avtal om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre vattenvägar, KOM(2000) 7 slutlig, Bryssel den 26 juli 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)).

På grundval av alla dessa överväganden kan det inte uteslutas att kompensationsordningen får till resultat att den stärker konkurrensställningen för de företag som bedriver passagerartrafik både inom och utanför Norge och därmed snedvrider konkurrensen och påverkar handeln mellan de avtalslutande parterna.

Därför anser övervakningsmyndigheten att kompensationsordningen innehåller stöd enligt innebörden i artikel 61.1 i EES-avtalet.

### C. Stödåtgärdernas förenlighet med fördraget

Övervakningsmyndigheten anser att kompensationsordningen befriar de stödberättigade bussföretagen från kostnader med anknytning till den dagliga verksamheten. Det stöd som beviljas enligt denna ordning utgör därför driftstöd<sup>(4)</sup>, som normalt inte är tillåtet enligt EES-avtalet. På grundval av tillgängliga uppgifter har övervakningsmyndigheten undersökt huruvida stödet kan omfattas av ett undantag enligt artikel 61.3 c i EES-avtalet, tillika med kapitel 15 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd avseende miljöskyddsstöd. Enligt punkt 15.4.3 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd kan driftstöd godtas inom området för avfallshantering och befrielse från miljöavgifter. Tillämpningen av de stränga villkor som föreskrivs i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd innebär i princip att kompensationen bör begränsas till de extra produktionskostnaderna och att stödet skall vara begränsat i tid och i princip gradvis avtagande för att stimulera till minskad nedsmutsning eller att snabbare införa ett mer effektivt resursutnyttjande. En sådan tillfällig befrielse från nya miljöavgifter kan tillåtas när det är nödvändigt att uppväga förlusterna i konkurrenskraft, särskilt på internationell nivå. Ytterligare en faktor som skall beaktas är frågan om vad de berörda företagen i gengäld skall göra för att minska sin nedsmutsning.

#### *Kompensationen begränsas till de extra produktionskostnaderna*

I detta sammanhang har de norska myndigheterna hänvisat till det faktum att "kompensationsordningen grundas på företagens reguljärtrafik på vägen och att den därför bara kompenserar för högre bensinkostnader i samband med viss ordinarie reguljärtrafik". Detta innebär enligt de norska myndigheterna att "det nya kompensationsystemet stimulerar trafikoperatörerna att minska sin användning av autodiesel, bland annat genom att byta till motorer och bussar med lägre bränsleförbrukning och samtidigt minska den globala miljöförstöringen. En alternativ kompensationsordning, med betalningar som bland annat fördelas efter bränslekonsumtion, skulle å andra sidan belöna de företag som använder mer bränsle per kilometer än genomsnittet".

Övervakningsmyndigheten förstår inte hur denna strategi skulle säkerställa att ingen trafikoperatör mottar mer i kompensationsbetalning än de kostnader som uppstår till följd av autodieselavgiften. Det kan i själva verket inte uteslutas att de trafikoperatörer som mottar betalningar på grundval av färdplanen (som grundas på avstånden) och som under dessa färder mins-

kar sin autodieselkonsumtion skulle kunna motta en kompensation som överstiger deras faktiska kostnader till följd av autodieselavgiften.

Mot bakgrund av ovanstående anser övervakningsmyndigheten att villkoren för att bevilja kompensation, enligt innehållet i skrivelserna daterade den 21 februari 2000, inte garanterar att bussföretagen inte kommer att uppnå en kompensation som överstiger deras faktiska kostnader till följd av autodieselavgiften. I brist på klara regler eller riktlinjer för den högsta kompensationsnivån i ordningen är det tvivelaktigt om kompensationsordningen är utformad på ett sådant sätt att den säkerställer att kompensationen begränsas till de extra produktionskostnaderna.

De norska myndigheterna hävdar vidare att kravet på att begränsa kompensationen till de extra produktionskostnaderna skulle uppfyllas om kompensationsordningen "inte överstiger det högre beloppet för autodieselavgiften i förhållande till det tidigare skattesystemet". Mot denna bakgrund förklarade den norska regeringen att storleken på kompensationsordningen under 2000 var mindre än ökningen av autodieselintäkterna efter den 1 januari 1999. Beträffande situationen under 2001 hänvisade de norska myndigheterna till en nedskärning av de belopp som avsatts för kompensationsordningen med 33 % jämfört med situationen under 2000.

Övervakningsmyndigheten medger att en nedskärning av kompensationen jämfört med den tidigare beviljade befrielsen från autodieselavgift kan tyda på att kompensationen håller sig under de kostnader som uppstår till följd av autodieselavgiften. Detta förhållande är i sig självt inte ett bevis på att expressbussföretagen inte överkompenseras. Det framgår inte heller av den norska regeringens uttalande om den minskade omfattningen och nedskärningen av det belopp som avsatts för kompensationsordningen, jämfört med den tidigare situationen, att ovan nämnda krav uppfylls.

Beträffande situationen under åren 1999 och 2000 konstaterar övervakningsmyndigheten att, trots skrivelsen av den 4 december 2000, i vilken den uttryckte sina tvivel avseende kompensationsordningens förenlighet med fördraget, lämnade inte de norska myndigheterna några uppgifter som skulle ha kunnat visa att expressbussföretagen inte mottagit mer kompensation än vad som krävdes för att täcka kostnaderna till följd av autodieselavgiften. Dessutom, och särskilt vad gäller förlängningen av kompensationsordningen under 2001, påpekar övervakningsmyndigheten att det i kompensationsordningen inte införts någon kontrollmekanism som gör det möjligt för det organ som beviljar stöd att verifiera att de förmåner som härrör från kompensationsordningen inte överstiger de merkostnader som uppstår till följd av autodieselavgiften för pågående år. Utan en sådan kontroll kan det inte uteslutas att expressbussföretagen kan komma att överkompenseras.

Mot denna bakgrund drar övervakningsmyndigheten slutsatsen att de norska myndigheterna inte har bevisat att betalningarna från kompensationsordningen är begränsade till de extra produktionskostnaderna.

<sup>(4)</sup> Enligt definitionen i EG-domstolens dom av den 8 juni 1995, mål T-459/93, Siemens SA mot kommissionen, REG. 1995, II-1675, punkt 48.

### *Stimulansseffekt för att minska bränslekonsumtionen*

De norska myndigheterna står fast vid att eftersom kompensationsordningen är mindre omfattande än den tidigare skattebefrielsen skulle den utgöra ett mer effektivt system för att skydda miljön och främja miljömålsättningarna. I detta hänseende förklarade de norska myndigheterna att när kompensationsbetalningarna fastställdes för bland annat 2000, gjordes ett avdrag på 6 % i enlighet med effektiviseringspotentialen i samband med en minskad bränslekonsumtion. De hävdar vidare att undantaget för tillfällig trafik från kompensation och nämnda avdrag på 6 % gör kompensationsordningen mindre omfattande än ökningen av autodieselintäkterna efter den 1 januari 1999. Beträffande kompensationsordningens förlängning under 2001 gör de norska myndigheterna gällande att de 50 miljoner norska kronor som avsatts för detta ändamål utgör en nedskärning på 33 % jämfört med 2000.

Övervakningsmyndigheten konstaterar dock att de norska myndigheterna inte lämnat de relevanta upplysningar som skulle gjort det möjligt för övervakningsmyndigheten att försäkra sig om att den kompensation som beviljats enligt ordningen varit gradvis avtagande sedan införandet och jämfört med situationen innan avskaffandet av skattebefrielsen under 1999.

De norska myndigheterna har till exempel inte lämnat några siffror avseende skatteförlusterna till följd av expressbussföretagens befrielse från autodieselavgiften innan den avskaffades den 1 januari 1999, vilket skulle ha gjort det möjligt för övervakningsmyndigheten att verifiera de norska myndigheternas uttalande avseende kompensationsordningens omfattning under 1999, jämfört med den tidigare skatteordningen. Dessutom, och med beaktande av situationen under 2000, konstaterar övervakningsmyndigheten att det belopp som avsatts för kompensationsordningen i statsbudgeten för 2000 har ökat jämfört med 1999. Detta tycks stå i strid med den norska regeringens uttalande, som hänvisar till ett avdrag på 6 % till följd av effektiviseringspotentialen. Det ökade belopp som avsatts i statsbudgeten för 2000 kan tolkas som ett tecken på att den faktiska konsumtionen av autodiesel har ökat snarare än minskat efter avskaffandet av befrielsen från autodieselavgiften. Utan ytterligare förklaring om orsakerna till denna ökning är det svårt att fastställa eventuella stimulansseffekter för att expressbussföretagen skall minska sin konsumtion av autodiesel.

Även om man antar att kompensationsbeloppet minskat sedan kompensationsordningen infördes under 1999, ingår inte en sådan minskning automatiskt i kompensationsordningen. De belopp som avsatts för kompensationsordningen beror helt på det norska parlamentets gottfinnande i samband med antagandet av den årliga budgeten. Ordningen som sådan innehåller inga riktlinjer vad avser beräkningen av framtida kompensationsbetalningar. Det finns därmed inga tydliga signaler på att den framtida minskningen av statligt stöd skulle förpliktiga bussföretagen att minska sin bränslekonsumtion.

Övervakningsmyndigheten förfogar inte heller över närmare uppgifter om beräkningen av de belopp som avsatts för kompensationsordningen (i synnerhet, i vilken omfattning beloppen fastställdes i syfte att väsentligt minska autodieselkonsumtionen) samt uppgifter om eventuella ändringar avseende reguljära

busstransporttjänster som är stödberättigade enligt kompensationsordningen. Utan sådana uppgifter kan det inte säkerställas om en eventuell övergripande minskning av de belopp som avsatts för kompensationsordningen faktiskt resulterar i en minskad kompensation per expressbussföretag och därmed stimulerar dessa bussföretag att minska sin bränslekonsumtion. Mot denna bakgrund är minskningen på 33 % för kompensationsordningen under 2001, som de norska myndigheterna hänvisar till, i sig själv inte tillräcklig för att verifiera om och i vilken utsträckning expressbussföretagen mottog lägre kompensation från ordningen.

Slutligen, utan upplysningar om den kompensationsnivå som beviljats enligt ordningen, är det svårt att avgöra om och i vilken utsträckning ordningen har en tillräcklig stimulansseffekt. I princip anser övervakningsmyndigheten att bara en kompensationsnivå som är lägre än de kostnader (som uppstår till följd av autodieselavgiften) som bussföretagen ådrar sig utan att göra någon insats för att minska bränslekonsumtionen, skulle ge expressbussföretagen tillräcklig stimulans att minska de bränslerelaterade kostnaderna. I detta sammanhang konstaterar övervakningsmyndigheten att inga upplysningar har lämnats som skulle ha gjort det möjligt för övervakningsmyndigheten att fastställa den kompensationsnivå som beviljats expressbussföretagen för varje pågående år sedan kompensationsordningen infördes.

I brist på upplysningar om en eventuell nedskärning av kompensationsbetalningarna sedan kompensationsordningen infördes och kompensationsnivån för de berättigade bussföretagen, hyser övervakningsmyndigheten tvivel på om kompensationsordningen ger mottagarna tillräcklig stimulans för att investera i ny utrustning och omorganisera företagsprocesserna för att hålla bränslekonsumtionen så låg som möjligt.

### *Tillfällig befrielse från nya miljöavgifter som är nödvändiga för att kompensera förlorad konkurrenskraft*

Beträffande kompensationsordningens miljömässiga målsättningar har de norska myndigheterna hänvisat till regeringens förslag om gröna skatter (Grønne Skatter, St. prp. nr. 54 (1997–1998)). De norska myndigheterna har dessutom hävdatt att kompensationsordningen var nödvändig för att upprätthålla de berörda bussföretagens konkurrenskraft, dock utan att utveckla påståendet vidare.

Övervakningsmyndigheten kan dock konstatera att, enligt ovan nämnda förslag från regeringen, ansågs icke-subventionerade bussföretag kunna täcka merkostnaderna till följd av avskaffandet av befrielsen från autodieselavgiften med intäkter från linjetrafikverksamheten. Därför ansåg uppenbarligen inte den norska regeringen det vara nödvändigt med någon kompensation för icke-subventionerade bussföretag. I sitt föreläggande har inte de norska myndigheterna lämnat någon tillfredsställande förklaring på varför det, i strid med slutsatserna i regeringens förslag till parlamentet, var nödvändigt med kompensation till icke-subventionerade bussföretag. Vidare konstaterar övervakningsmyndigheten att de norska myndigheterna inte lämnat några dokument som underlag för att förklara skälen till att införa en kompensationsordning också för dessa bussföretag.

Därtill ger övervakningsmyndigheten akt på att expressbussföretagen varit befriade från autodieselavgiften sedan den infördes i oktober 1993. Det innebär att bussföretagen, vid den tidpunkt befrielsen avskaffades och kompensationsordningen infördes, redan haft fem år på sig för att anpassa sin affärsverksamhet till en minskning av de skatterelaterade kostnaderna. Utan några ytterligare förklaringar från de norska myndigheterna om varför denna tidsperiod inte var tillräcklig för att bussföretagen skulle anpassa sig till de nya ekonomiska förhållandena kan inte övervakningsmyndigheten verifiera om stödåtgärden är nödvändig och proportionerlig. I detta avseende skulle det också vara intressant att motta upplysningar som visar om och i vilken utsträckning de expressbussföretag som befriats från autodieselavgiften under denna period har strävat efter att minska sin bränslekonsumtion.

Vad gäller ordningens tillfälliga karaktär har inte de norska myndigheterna lämnat några kommentarer eller upplysningar. Övervakningsmyndigheten konstaterar i detta hänseende att ordningen som sådan inte innehåller någon tidsbegränsning. Övervakningsmyndigheten hyser därför tvivel på huruvida en ordning med obegränsad varaktighet kan stimulera de berättigade trafikoperatörerna till att anpassa sig till den nya skatteordningen.

Därav följer att de norska myndigheterna, enligt övervakningsmyndighetens uppfattning, inte har bevisat att kompensationsordningen bara är tillfällig och gradvis avtagande, följer miljömässiga målsättningar och att kompensation är nödvändig för att kompensera förlorad konkurrenskraft.

#### D. Slutsats

Av ovannämnda skäl betvivlar övervakningsmyndigheten förenligheten för det stöd som ingår i kompensationsordningen för expressbussföretag. I brist på upplysningar kunde inte dessa tvivel avlägsnas under den preliminära granskningen enligt punkt 6.2 i kapitel 6 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd. Följaktligen, och i enlighet med punkt 5.2 i kapitel 5 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd, är övervakningsmyndigheten skyldig att inleda det förfarande som anges i artikel 1.2 i protokoll nr 3 till övervaknings-

domstolsavtalet. Beslutet om att inleda förfarandet fattas utan att det påverkar tillämpningen av övervakningsmyndighetens slutliga beslut, i vilket man kan komma att dra slutsatsen att stödet är förenligt med EES-avtalets funktion.

Mot bakgrund av ovanstående överväganden uppmanar övervakningsmyndigheten de norska myndigheterna att lämna alla nödvändiga upplysningar för att bedöma kompensationsordningens förenlighet med reglerna för statligt stöd enligt EES-avtalet. Om den norska regeringen underlåter att lämna de begärda upplysningarna inom den tidsfrist som anges ovan kommer övervakningsmyndigheten på grundval av tillgängliga uppgifter att fatta ett beslut enligt artikel 1.2 i protokoll nr 3 till övervaknings- och domstolsavtalet.

Slutligen uppmärksammar övervakningsmyndigheten den norska regeringen på det faktum att den, i enlighet med punkt 6.2.1. i kapitel 6 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd "genom ett interimbeslut får ålägga EFTA-staten att inställa utbetalning av stöd i avvaktan på resultatet av undersökningen". Sedan dess har övervakningsmyndigheten i detta beslut dragit slutsatsen att stödet olagligen har beviljats och den kan komma att fatta ett beslut, i enlighet med punkt 6.2.1.2 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd, där den kräver att den norska regeringen omedelbart inställer stödutbetalningarna, om de norska myndigheterna inte lämnar en tillfredsställande försäkran om att kompensationsordningen inte kommer att tillämpas förrän övervakningsmyndigheten har fattat ett slutligt beslut.

Eftas övervakningsmyndighet uppmanar härmed övriga Eftastater, EU:s medlemsstater och andra berörda parter att inom en månad från den dag då detta meddelande offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* inkomma med synpunkter på åtgärderna i fråga till:

Eftas övervakningsmyndighet  
Rue de Trèves/Trierstraat 74  
B-1040 Bryssel

Synpunkterna kommer att meddelas den norska regeringen.