

	I	EES-STOFNANIR	
	1.	EES-ráðið	
	2.	Sameiginlega EES-nefndin	
	3.	Sameiginlega EES-þingmannanefndin	
	4.	Ráðgjafarnefnd EES	
	II	EFTA-STOFNANIR	
	1.	Fastanefnd EFTA-ríkjanna	
	2.	Eftirlitsstofnun EFTA	
2004/EES/16/01		Auglýsing eftir athugasendum, í samræmi við 2. mgr. 1. gr. í I. hluta bókuar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól, um ríkisaðstoð – fyrirhugað aðstoðarkerfi vegna orkuvinnslu í sorpeyðingarstöðvum (ríkisaðstoð SAM 030.03001).....	1
2004/EES/16/02		Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA nr. 140/03/COL frá 16. júlí 2003 um bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla (Noregur).....	25
2004/EES/16/03		Tilkynning frá Noregi er varðar tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 94/22/EB frá 30. maí 1994 um skilyrði fyrir veitingu og notkun leyfa til að leita að, rannsaka og vinna kolvatnsefni.....	57
	3.	EFTA-dómstóllinn	
	III	EB-STOFNANIR	
	1.	Ráðið	
	2.	Framkvæmdastjórnin	
2004/EES/16/04		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál nr. COMP/M.3381 – Alba/Beko/Grundig HIS JV).....	58
2004/EES/16/05		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál nr. COMP/M.3384 – Aegon/CAM/JV Mediterraneo Vida).....	59

2004/EES/16/06	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál nr. COMP/M.3391 – Xchanging/Deutsche Bank/ETB/JV)	60
2004/EES/16/07	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál nr. COMP/M.3395 – Sampo/If Skadeförsákring)	61
2004/EES/16/08	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál nr. COMP/M.3407 – Saint-Gobain/Dahl)	62
2004/EES/16/09	Álit ráðgjafarnefndar um samfylkingar sem var samþykkt á 92. fundi hennar 6. mars 2001 og varðar bráðabirgðadrög að ákvörðun í máli COMP/M.1915 – The Post Office/TPG/SPPL	63
2004/EES/16/10	Álit ráðgjafarnefndar um samfylkingar sem var samþykkt á 101. fundi hennar 1. október 2001 og varðar bráðabirgðadrög að ákvörðun í máli IV/M.2187 – CVC/Lenzing	63
2004/EES/16/11	Álit ráðgjafarnefndar um samfylkingar sem var samþykkt á 116. fundi hennar 2. júní 2003 og varðar drög að ákvörðun í máli COMP/M.2947 – Verbund/Energie Allianz	63
2004/EES/16/12	Álit ráðgjafarnefndar um samfylkingar sem var samþykkt á 117. fundi hennar 18. júlí 2003 og varðar drög að ákvörðun í máli COMP/M.2972 – DSM/Roche Vitamins	63
2004/EES/16/13	Lokaskýrsla skýrslufulltrúa í máli COMP/M.2187 – CVC/Lenzing (í samræmi við 15. gr. ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 2001/462/EB, KSE frá 23. maí 2001 um verksvið skýrslufulltrúa í tilteknum samkeppnismálum (Stjtið. EB L 162, 19.6.2001, bls. 21))	64
2004/EES/16/14	Lokaskýrsla skýrslufulltrúa í máli COMP/M.2947 – Verbund/Energie Allianz (í samræmi við 15. gr. ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 2001/462/EB, KSE frá 23. maí 2001 um verksvið skýrslufulltrúa í tilteknum samkeppnismálum (Stjtið. EB L 162, 19.6.2001, bls. 21))	64
2004/EES/16/15	Lokaskýrsla skýrslufulltrúa í máli COMP/M.2972 – DSM/Roche Vitamins (í samræmi við 15. gr. ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 2001/462/EB, KSE frá 23. maí 2001 um verksvið skýrslufulltrúa í tilteknum samkeppnismálum (Stjtið. EB L 162, 19.6.2001, bls. 21))	64
2004/EES/16/16	MEDIA Plus (2001–2005) – Framkvæmd áætlunar um að ýta undir framleiðslu, dreifingu og kynningu á evrópskum hljóð- og myndverkum – Auglýsing eftir tillögum DG EAC/14/04	65
2004/EES/16/17	Leonardo da Vinci-áætlunin – Annar áfangi (2000–2006) – Auglýsing eftir tillögum EAC/12/04	66
2004/EES/16/18	Reglur um upplýsingaskipti – tæknilegar reglugerðir	67

3. Dómstóllinn

EFTA-STOFNANIR

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA

Auglýsing eftir athugasemdum, í samræmi við 2. mgr. 1. gr. í I. hluta bókarar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól, um ríkisaðstoð – Fyrirhugað aðstoðarkerfi vegna orkuvinnslu í sorpeyðingarstöðvum (ríkisaðstoð SAM 030.03001)

2004/EES/16/01

Með ákvörðun 257/03/COL frá 11. desember 2003, sem birtist næst á eftir þessari samantekt á upprunalegu tungumáli, hóf Eftirlitsstofnun EFTA málsmeðferð samkvæmt 2. mgr. 1. gr. í I. hluta bókarar 3 við samning milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls (samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól). Norskum stjórnvöldum hefur verið sent afrit af ákvörðuninni.

Eftirlitsstofnun EFTA veitir EFTA-ríkjunum, aðildarríkjum Evrópusambandsins og hagsmunaaðilum hér með eins mánaðar frest frá því að auglýsing þessi birtist til að leggja fram athugasemdir við áformaða ráðstöfun og skal senda þær á eftirfarandi pósthfang:

EFTA Surveillance Authority
74, Rue de Trèves/Trierstraat 74
B-1040 Brussels

Athugasemdir verður komið á framfæri við norsk stjórnvöld. Hagsmunaaðilum, sem leggja fram athugasemdir, er heimilt að óska nafnleyndar og skulu slíkar óskir vera skriflegar og rökstuddar.

SAMANTEKT

Málsmeðferð

Í bréfi dagsettu 29. janúar 2003 (skjalnr. 03-654-A) tilkynntu norsk stjórnvöld eftirlitsstofnuninni, í samræmi við 3. mgr. 1. gr. í I. hluta bókarar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól, áform sín um að koma á fót nýju aðstoðarkerfi, frá 1. júlí 2003 að telja, í þeim tilgangi að stuðla að orkuvinnslu á urðunarstöðvum og í sorpeyðingarstöðvum.

Í mars 2003 óskaði eftirlitsstofnunin eftir frekari upplýsingum, einkum upplýsingum sem nauðsynlegar voru til að unnt væri að leggja mat á kerfið samkvæmt valkosti 1 og 3 vegna rekstraraðstoðar í tengslum við endurnýjanlega orkugjafa í 15. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð varðandi aðstoð á sviði umhverfisverndar.

Norsk stjórnvöld lögðu fram frekari upplýsingar í maí 2003. Norsk stjórnvöld voru þeirrar skoðunar að rétt væri að meta kerfið samkvæmt valkosti 3 vegna rekstraraðstoðar í tengslum við endurnýjanlega orkugjafa í 15. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð, og lögðu af þeim sökum ekki fram öll þau gögn sem óskað var eftir í þeim hluta af upplýsingabeidni eftirlitsstofnunarinnar sem snerist um valkost 1 í sama kafla. Frekari upplýsingar bárust í október 2003. Norsk stjórnvöld tóku fram að sumt af þeim upplýsingum og skjölum, sem eftirlitsstofnunin óskaði eftir, væri ófáanlegt og þau teldu tilkynninguna fullnægjandi. Ennfremur tilkynntu þau eftirlitsstofnuninni að framkvæmd hins fyrirhuguða aðstoðarkerfis hefði verið frestað til 1. júlí 2004.

Í bréfi dagsettu 19. nóvember 2003 (skjalnr. 03-7885-D) gerði eftirlitsstofnunin norskum stjórnvöldum grein fyrir efasemdum sínum um að kerfið samrýmdist c-lið 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

Lýsing á aðstoðinni

Tilkynningin varðar aðstoðarkerfi vegna orkuvinnslu í sorpeyðingarstöðvum sem þurfa að greiða sorpeyðingargjald („*Tilskudd til utnyttelse av energi fra avgiftspliktige sluttbehandlingsanlegg for avfall*“).

Markmiðið með aðstoðarkerfinu er að auka framleiðslu á orku úr sorpi í því skyni að ná fram stefnumiðum stjórnvalda í Noregi í loftslagsmálum og sorpeyðingu. Þótt kerfið hafi það markmið að auka framleiðslu á orku úr sorpi hefur það einnig þann tilgang að bæta styrkþegum aukinn kostnað við rekstur sorpbrennslustöðva vegna fyrirhugaðra breytinga á sorpeyðingargjaldi.

Sem stendur er sorpeyðingargjald innheimt hjá þeim sem reka urðunarstaði og sorpbrennslustöðvar á grundvelli *vegins magns af sorpi* sem tekið er til vinnslu. Gjaldið er mishátt í þeim skilningi að skattfrádráttur er veittur þeim sorpbrennslustöðvum sem nýta orkuna, sem verður til við sorpbrennslu, annaðhvort til upphitunar eða raforkuframleiðslu. Norsk stjórnvöld tilkynntu eftirlitsstofnuninni að í stað mishárra gjalda yrði tekið upp nýtt gjaldkerfi þar sem gjald væri lagt á *raunverulega losun mengunarefna* við brennsluna. Núverandi kerfi skattfrádráttar var talið veita ófullnægjandi hvatningu til orkuvinnslu úr sorpi og lagt var til að tekið yrði upp sérstakt aðstoðarkerfi sem miðaðist við *orku sem raunverulega væri framleidd* og flutt til notenda, í stað lækkunar á skatthlutfalli í samræmi við það hlutfall sem nýtt er af orkunni. Kerfi skattfrádráttar er því lagt niður með þeim afleiðingum að útgjöld sorpbrennslustöðva hækka. Ef ríkisstyrkir koma ekki til geta sorpbrennslustöðvar að sögn norskra stjórnvalda ekki keppt við aðra orkuframleiðendur sem þurfa ekki að greiða sambærilegt gjald vegna losunar mengunarefna.

Breytingar á sorpeyðingargjaldi

Í fjárlögum ársins 2003 ákvað norska þingið að breyta þáverandi sorpeyðingargjaldi (sjá *St.prp. nr. 1 (2002–2003) Skatte-, avgifts- og tollvedtak*). Til þess að unnt sé að breyta gjaldinu þurfa að koma til breytingar á reglugerð nr. 1451 frá 11. desember 2001 um sérgjöld. Kafli 3-13 í þeirri reglugerð varðar sérákvæði um sorpeyðingargjöld. Eftirlitsstofnuninni skilst að þótt gjald á urðunarstaði hafi verið lagt á þegar 1. júlí 2003 hafi álagningu sorpbrennslugjalds verið frestað til 1. júlí 2004.

Helsta breytingin á gjaldkerfinu er sú að í stað gjalds á vegið magn kemur gjald á raunverulega losun og miðast gjaldhlutfallið við raunverulegan umhverfiskostnað vegna losunar mengunarefna í sorpbrennslustöðvum. Skattfrádráttur vegna nýtingar orku úr sorpi verður felldur niður, en að sögn norskra stjórnvalda leiðir það til hærri framleiðslukostnaðar á hverja einingu og gerir samkeppnisstöðu orkuframleiðslu úr sorpi lakari í samanburði við orkuframleiðslu með öðrum orkugjöfum. Talið er að kostnaðarauki á einingu við orkuvinnslu í sorpbrennslustöðvum sé um 0,10 NOK á kWh.

Tilkynnt aðstoðarkerfi

Aðstoðarkerfinu, sem tilkynnt hefur verið, er ætlað að vega á móti þessum kostnaðarauka og stuðla jafnframt að nýtingu ónýtttra tækifæra til orkuvinnslu úr sorpi.

Lagagrundvöllur

Lagagrundvöllur aðstoðarkerfisins verður sérreglugerð á grundvelli 33. gr. laga frá 13. mars 1981 nr. 6 um mengunarvarnir og sorp („*Lov om vern mot forurensninger og om avfall*“), þ.e. (drög að) reglugerð um aðstoð vegna orkuvinnslu í sorpeyðingarstöðvum sem þurfa að greiða sorpeyðingargjald („*Utkast til forskrift ... om tilskuddsordning til energiutnyttelse fra avgiftspliktige sluttbehandlingsanlegg for avfall*“), sem nefnist hér á eftir „reglugerðardrögin“.

Tegund aðstoðar og styrkþegar

Aðstoð mun standa til boða þeim sorpbrennslustöðvum og urðunarstöðum sem greiða sorpeyðingargjald. Aðstoðin er veitt sem styrkur.

Styrkhæfur kostnaður

Styrkurinn er bundinn við orkuvinnslu úr *endurnýjanlegum hluta sorpsins*. Orkuframleiðsla með brennslu sorps úr óendurnýjanlegum jarðefnum (plasts) er dregin frá styrknum. Þetta leiðir til þess að notað er tvenns konar styrkhlutfall.

- a) *Hátt styrkhlutfall* gildir fyrir þær sorpbrennslustöðvar sem geta sýnt fram á að þær brenni eingöngu þeim hlutum sorpsins sem innihalda *ekki* plast eða önnur efni sem unnin eru úr jarðefnum.

Þetta styrkhlutfall gildir einnig fyrir alla *urðunarstaði*.

- b) *Lágt styrkhlutfall*, þ.e. 60% af háu styrkhlutfalli, gildir fyrir þær sorpbrennslustöðvar sem brenna sorpi sem getur innihaldið efni sem unnin eru úr jarðefnum.

Munurinn á hlutföllunum tveimur byggist á mati sem sýnir að meðalhlutfall jarðefnasorps í heimilissorpi og blönduðu húsasorpi er 13%, eða sem samsvarar 40% af vinnanlegri orku í sorpinu. Fyrirtækin, sem njóta lægra styrkhlutfallsins, fá því styrki sem samsvara þeim 60% vinnanlegrar orku sem talið er að komi úr endurnýjanlegum efnum. Norsk stjórnvöld taka fram að 13% hlutfall óendurnýjanlegra orkulinda í sorpi sé áætlað meðaltal. Hið sama á við um vinnanlega orku (40%) úr óendurnýjanlegum efnum. Að sögn norskra stjórnvalda væri erfitt að afla upplýsinga um nákvæmt hlutfall þessara efna í einstökum sorpbrennslustöðvum. Stjórnvöld í Noregi lögðu fram reikniformúlu sem sýndi að með því að beita bæði háu og lágu styrkhlutfalli yrðu áætluð útgjöld 80 milljónir NOK árið 2003.

Mismunandi gjaldaútreikningar norskra stjórnvalda

Norsk stjórnvöld hafa lagt fram mismunandi gjaldaútreikninga til þess að meta aðstoðina, fyrst og fremst samkvæmt valkosti 3 vegna rekstraraðstoðar í tengslum við endurnýjanlega orkugjafa í 15. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar. Útreikningarnir náðu m.a. til framleiðslukostnaðar með ýmsum orkugjöfum og samanburðar á kostnaði við orkuframleiðslu úr sorpi og markaðsverði raforku.

Með tilliti til greiningar á fyrirhuguðu aðstoðarkerfi samkvæmt valkosti 3 vegna rekstraraðstoðar í tengslum við endurnýjanlega orkugjafa lögðu norsk stjórnvöld fram upplýsingar um ytri kostnað mismunandi orkubera og samanburð á orkuframleiðslu úr sorpi og úr þungri olíu í því skyni að leiða í ljós hvaða umhverfiskostnað orkuframleiðendur greiða. Ytri kostnaður er sá umhverfiskostnaður sem þjóðfélagið þyrfti að bera ef sama orka væri framleidd í veri sem nýtti hefðbundna orkugjafa til sorpeyðingar.

Nánari upplýsingar um þessa útreikninga koma fram í ákvörðuninni sem fylgir hér á eftir.

Mat á aðstoðinni

Hið fyrirhugaða aðstoðarkerfi felur í sér aðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins. Eftirlitsstofnunin tók í framhaldi af því til athugunar hvort unnt væri að réttlæta aðstoðarkerfið á grundvelli c-liðar 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins með hliðsjón af 15. kafla í leiðbeiningum eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar.

Valkostur 3 vegna rekstraraðstoðar í tengslum við endurnýjanlega orkugjafa samkvæmt lið D.3.3.3 í 15. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð

Eftirlitsstofnunin lagði fyrst mat á fyrirhugað kerfi samkvæmt lið D.3.3.3 í 15. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð, valkosti 3, en þar segir í 58. mgr.: „*EFTA-rikkjum er heimilt að veita rekstraraðstoð til nýrra vera sem framleiða endurnýjanlega orku sem reiknuð er á grundvelli þess ytri kostnaðar sem komist er hjá.*“ Eftirlitsstofnunin taldi vafa leika á að hið fyrirhugaða aðstoðarkerfi væri réttlæt看legt á grundvelli þessa ákvæðis, af eftirtöldum ástæðum:

Sorp er endurnýjanleg orkulind í skilningi leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um umhverfisvernd og tilskipunar 2001/77/EB. Eftirlitsstofnunin telur þó nauðsynlegt að hyggja að því að hvaða leyti hið fyrirhugaða aðstoðarkerfi muni einnig styrkja jarðefni sem er að finna í blönduðu sorpi. Eftirlitsstofnuninni er ljóst að annað styrkhlutfall gildir fyrir blandað sorp (sem inniheldur jarðefni) en sorp sem inniheldur ekki jarðefni. Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga getur eftirlitsstofnunin þó ekki slegið því föstu að lægra styrkhlutfallið, sem norsk stjórnvöld leggja til, sé ekki of hátt þannig að það styrki brennslu sorps sem inniheldur jarðefni og vinni með því gegn flokkun og endurvinnslu sorps.

Að því er varðar samanburð á ytri kostnaði sem fellur á orkuframleiðendur sem brenna sorpi í samanburði við orkuframleiðendur sem nota þungar olíur hafði eftirlitsstofnunin eftirfarandi efasemdir. Í fyrsta lagi hafa norsk stjórnvöld ekki skýrt hvers vegna samanburði við léttar olíur var sleppt þegar reiknaður var út ytri kostnaður sem framleiðendur komast hjá að greiða. Í öðru lagi var ekki heldur skýrt hvers vegna eðlilegast var talið að bera sorpbrennslu saman við brennslu þungar olíu, að teknu tilliti til þess að tölur um hitaveitu sýna að varmaframleiðsla með rafmagni (frá vatnsorkuverum) er besti staðgengill varmaframleiðslu með sorpbrennslu. Í þriðja lagi dregur eftirlitsstofnunin í efa að rétt sé að miða útreikninga á ytri kostnaði vegna orkuframleiðslu úr sorpi við sorpbrennslustöðvar með hátæknibúnaði, þar eð kerfið miðast sem stendur við sorpbrennslustöðvar í rekstri sem óvíst er að séu allar búnar hátæknibúnaði. Þessum stöðvum gæti fylgt hærri umhverfiskostnaður sem fellur ekki að fullu á framleiðendur sem vinna orku úr sorpi.

Þegar hátt og lágt styrkhlutfall var reiknað á grundvelli talna um ytri kostnað sem framleiðendur komast hjá að greiða við framleiðslu orku úr þungri olíu gat eftirlitsstofnunin ekki séð að hættan á of háum bótum væri útilokuð. Samkvæmt útreikningum eftirlitsstofnunarinnar á grundvelli talnanna, sem norsk stjórnvöld lögðu fram, væri nægilegt að nota mun lægri árlega fjárveitingu en 80 milljónir norskra króna (þ.e. 46 milljónir). Þvert á skoðun norskra stjórnvalda er það bráðabirgðaálit eftirlitsstofnunarinnar að við útreikning á ytri kostnaði sem fellur á orkuframleiðanda sem notar þunga olíu verði að taka tillit til gjalds á hitunarolíu, þar eð það gjald hefur greinileg jákvæð umhverfisáhrif eins og kveðið er á um í 7. lið 15. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar og ber því að telja það til umhverfis-skatta.

Upplýsingar norskra stjórnvalda vörðuðu eingöngu framleiðslu varmaorku í sorpbrennslustöðvum. Af þeim sökum hefur eftirlitsstofnunin ekki nægar upplýsingar undir höndum til að meta hvort aðstoð til raforkuframleiðslu úr sorpi samrýmist gildandi reglum. Hún getur ekki heldur metið aðstoðarkerfið með tilliti til varma- eða raforkuframleiðslu á urðunarstöðum.

Eftirlitsstofnunin hafði einnig efasemdir um að aðferð norskra stjórnvalda, svonefndri „hreinsikostnaðaraðferð“ (e. *abatement cost method*), væri beitt með samkvæmum hætti við útreikning á öllum umhverfiskostnaði, og jafnframt að um væri að ræða „alþjóðlega viðurkennda“ aðferð eins og skylt er samkvæmt leiðbeiningum eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð. Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna gat eftirlitsstofnunin ekki komist að endanlegri niðurstöðu um þetta.

Loks hefur eftirlitsstofnunin ekki nægilegar upplýsingar undir höndum um það hvort aðstoðarkerfinu er ætlað að styrkja „ný ver“ eða nýjar fjárfestingar eins og skylt er samkvæmt valkosti 3 vegna rekstraráðstoðar í tengslum við endurnýjanlega orku í 15. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð, því að kerfið miðast við aðstoð við stöðvar í rekstri. Eftirlitsstofnunin hefur einnig efasemdir um að farið verði eftir þeirri kröfu að aðstoð, sem er umfram það mark sem leiðir af valkosti 1 í 15. kafla um rekstraráðstoð vegna endurnýjanlegrar orku, skuli varið til fjárfestinga.

Mat samkvæmt valkosti 1 vegna rekstraráðstoðar í tengslum við endurnýjanlega orku í samræmi við lið D.3.3.1 í 15. kafla leiðbeininganna

Eftirlitsstofnunin hefur einnig metið aðstoðarkerfið samkvæmt fyrrnefndum valkosti 1 vegna rekstraráðstoðar í tengslum við endurnýjanlega orku, en í honum er kveðið á um að EFTA-rikin sé „heimilt að veita aðstoð til þess að bæta mismuninn á framleiðslukostnaði endurnýjanlegrar orku og markaðsverðs“ þeirrar orku.

Á grundvelli fyrirleggjandi upplýsinga hefur eftirlitsstofnunin þó efasemdir um að aðstoðarkerfið sé samrýmanlegt reglum um ríkisaðstoð samkvæmt þeim valkosti. Eftirlitsstofnunin hefur ekki aðrar upplýsingar undir höndum sem lúta að orkuframleiðslu úr sorpi á urðunarstöðum.

Að því er varðar framleiðslukostnað í sorpbrennslustöðvum bendir eftirlitsstofnunin á að henni hefur enn ekki verið gerð grein fyrir neinni ítarlegri og nákvæmri aðferð til útreiknings á kostnaði. Nánari upplýsingar um sparnað, afskriftahraða og afskriftatíma hafa ekki borist.

Jafnframt telur eftirlitsstofnunin óvíst að útreikningur á framleiðslukostnaði nái aðeins til þess hluta sem tengist orkuframleiðslu beint og sneiði hjá kostnaði við sorpeyðinguna sjálfa. Eftirlitsstofnuninni er ljóst að það er nokkrum erfiðleikum bundið að afla þessara upplýsinga, en hún verður að tryggja að aðstoðin renni ekki til að styrkja rekstur og draga úr tengdum kostnaði sem fellur á fyrirtækin í samræmi við skuldbindingar samkvæmt landslögum og Evrópulöggjöf.

Niðurstöður

Fyrirhuguð aðstoð vegna áætlunarinnar felur í sér aðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins. Eftirlitsstofnunin telur vafa leika á að hin tilkynnta aðstoð geti talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, nánar tiltekið c-lið 3. mgr. 61. gr., þar eð ekki verður ráðið af upplýsingum stjórnvalda að aðstoðin fullnægi skilyrðunum sem mælt er fyrir um í 15. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð.

Af þeim sökum er eftirlitsstofnuninni skylt að hefja formlega rannsókn, sem kveðið er á um í 2. mgr. 1. gr. í I. hluta bókuar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól, á fyrirhuguðu aðstoðarkerfi vegna orkuvinnslu í sorpeyðingarstöðvum.

I. FACTS

1. Procedure

By letter of 29 January 2003 from the Mission of Norway to the European Union, forwarding letters from the Ministry of Trade and Industry and from the Ministry of Environment both dated 24 January 2003, received and registered by the Authority on 31 January 2003 (Doc. No 03-654-A), the Norwegian authorities notified pursuant to Article 1 (3) in Part I of Protocol 3 to the Surveillance and Court Agreement⁽¹⁾ an aid scheme to utilise energy from final waste treatment plants.

In this letter the Norwegian Government notified the Authority of the intention, as from 1 July 2003, to introduce a new aid scheme aimed at the promotion of energy production from landfills and final waste treatment plants.

By letter of 3 March 2003 (Doc. No 03-682-D) the Authority acknowledged receipt of the notification and requested additional information, in particular information necessary for assessing the scheme under option 1 and 3 on operating aid for renewable energy resources of Chapter 15 of the Authority's Environmental Guidelines.

By letter dated 5 May 2003 from the Mission of Norway to the European Union forwarding letters dated 30 April 2003 from the Ministry of Trade and Industry and the Ministry of the Environment, received and registered by the Authority on 7 May 2003 (Doc. No 03-2862-A), additional information was submitted. Since the Norwegian authorities suggested assessing the scheme under option 3, they did not fully supply the information requested under the part of the Authority's information request which dealt with option 1.

⁽¹⁾ Article 1 (3) in Protocol 3, before the amendments to Protocol 3 of the Surveillance and Court Agreement, agreed upon by the EFTA States on 10 December 2001, entered into force. The amendments entered into force on 28 August 2003. The former Article 1 (3) is now laid down in Part I of Protocol 3.

By letter dated 7 July 2003 (Doc. No 03-3716-D), the Authority acknowledged receipt of the additional information and requested further information. On request of the Norwegian authorities, the deadline to respond to this letter was extended by the Authority.

By letter from the Norwegian Mission to the European Union dated 7 October 2003, forwarding letters from the Ministry of Trade and Industry and the Ministry of Environment of 6 October 2003, Norway provided further information. The letter was received and registered by the Authority on 9 October 2003 (Doc. No 03-6911-A). In this letter the Norwegian authorities stated that some of the information and documentation the Authority requested, was not available and that Norway had no further information to give. It also stated, that while there would always be a further possibility of refining the information, the Norwegian authorities had supplied as complete information as possible related to the notification of the proposed aid scheme. Norway thus considered the notification to be complete. The Norwegian authorities indicated, however, as regards the implementation of the proposed aid scheme, which was originally foreseen for 1 July 2003, they would provide further information as requested at a later stage.

By letter from the Norwegian Mission to the European Union dated 21 October 2003, forwarding letters from the Ministry of Trade and Industry and of the Ministry of the Environment both dated 17 October 2003, the Norwegian authorities informed the Authority that the aid scheme would not be implemented before 1 July 2004. This letter was received and registered by the Authority on 22 October 2003 (Doc. No 03-7281-A). The Authority acknowledged receipt by letter dated 31 October 2003 (Doc. No 03-7468-D).

By letter dated 19 November 2003 (Doc. No 03-7885-D), the Authority informed the Norwegian Government about its doubts regarding the compatibility of the scheme with Article 61 (3) (c) of the EEA Agreement.

The Norwegian authorities acknowledged receipt of this letter by letter from the Ministry of Trade and Industry dated 8 December 2003 (03-8647-A).

2. Description of the proposed waste-to-energy aid scheme

2.1 Title and objective of the aid scheme

The notification concerns an aid scheme for the utilisation of energy from final waste treatment plants that are required to pay tax on final waste treatment ("*Tilskudd til utnyttelse av energi fra avgiftspliktige sluttbehandlingsanlegg for avfall*").

The objective of the aid scheme is to increase energy production from waste, thereby achieving Norway's climate and waste policy goals.

2.2 Background

While the scheme aims at increasing energy production from waste, it also aims at compensating the aid beneficiaries for increased costs for waste incinerations plants, resulting from an intended change in the waste treatment tax.

At the present time, there is a tax on final waste which is paid by landfill operators and waste incineration plants and is levied on the *tonnage of waste* delivered. The tax is differentiated in that tax deductions are available for waste incineration plants which utilise the energy produced by the waste incineration, either for heat or electricity. The Norwegian Government informed the Authority that the differentiated tax will be replaced by a new regime which levies taxes on the *actual emissions of pollutants* from the incineration. The present system of tax deductions was considered an inadequate stimulus to waste based energy production, and it was proposed to adopt a separate aid scheme related to the *actual energy produced* rather than having reduced rates according to the percentage of energy utilised. The system of tax deductions is thereby abolished, leading to increased costs for waste incineration plants. According to the Norwegian authorities, without state support, waste incineration plants would not be able to compete with other energy producers which do not have to pay a similar tax on the releases of pollutants.

Consequently, the Norwegian authorities propose an aid scheme of direct grants whose potential beneficiaries are those undertakings which are subject to the (amended) tax on final waste treatment.

In order to understand this background, it is appropriate to

- explain the present waste treatment tax (2.2.1),
- present the intended changes in the waste treatment tax about which Norway informed the Authority in the context of the notification of the aid scheme (2.2.2)

before the notified aid scheme is described in 2.3.

2.2.1 The current tax rules on final waste treatment

The current tax on final waste treatment was introduced 1 January 1999 as one of several measures designed to fulfil Norway's obligations under the Kyoto Protocol. The purpose of the tax is to put a price on the emissions resulting from final treatment of waste and to provide an incentive to reduce the amount of waste, to recycle waste and to utilise waste for energy purposes. Norway considers the tax to be an environmental tax ⁽²⁾.

The tax is paid by waste incineration plants and landfill operators. It is levied on the deposit of waste to landfills and to incineration plants, based on the tonnage of waste delivered. General exemptions from the tax apply for:

- high-risk (hazardous) waste subject to special regulations and delivered to special receiving stations,
- deposits for recycling, reuse or to be sorted out for recycling (not delivered to landfills or incinerations plants),
- deposits of homogenous, inorganic material disposed of in separate storage (not leading to emission of greenhouse gases),
- industrial plants that incinerate processed waste (*avfallsbaserte brensler*) and utilise the energy recovered for industrial production, are deemed as recovery plants and are not covered by the tax,
- residual waste from utilization of recycled fibres in the pulp and paper industry and
- deposits of waste consisting of polluted soil and waste banks.

As stated by the Norwegian authorities, plants covered by the tax and the proposed scheme in general are plants that incinerate municipal waste or similar waste from business activities, or plants that incinerate "processed waste"⁽³⁾ and use the energy for heating houses (i.e. not for "industrial use").

The current tax rate for *landfills* is NOK 327⁽⁴⁾ per tonne waste delivered. The tax rate for *waste incineration* plants consists of two elements, a basic rate applicable to all plants (at NOK 82) and an additional tax, depending on whether the plant makes use of the energy produced in the waste treatment process, either for electricity or heat (up to a maximum of NOK 245). The basic tax is therefore gradually increased according to the degree to which the waste incineration plant does not make use of the energy produced. A plant that does not use *any* of its incinerations to produce energy is levied with the same tax rates as landfills (NOK 82 plus NOK 245 = NOK 327). Thus, the tax rate is differentiated according to the degree of energy recovery and utilisation.

⁽²⁾ The current tax is based on the annual tax decisions by the Parliament with further regulations in Section 3-13 of the Regulation on Excise Duties of 11 December 2001 No. 1451.

⁽³⁾ Processed waste is defined by the Norwegian authorities as waste that consists of material suitable for incineration; waste that has been sorted and processed in some manner; waste that has a specification in real market and will compete with other energy carriers; waste which has a net calorific value of at least 15 MJ/kg; waste which is stable for storing.

⁽⁴⁾ Figure for 2003 (first half). The tax remained largely unchanged over the past four years.

2.2.2 The amendments to the waste treatment tax

In its budget of 2003, the Norwegian Parliament decided to alter the existing final waste treatment tax. The amendments to the tax framework were proposed in *St.prp. nr. 1 (2002-2003) Skatte-, avgifts-, og tollvedtak*. The restructuring of the tax requires amending Regulation No 1451 of 11 December 2001 on special taxes. Section 3-13 of this Regulation concerns the special provisions on taxes on final waste disposal. The Authority understands that while the tax on landfills has already entered into force⁽⁵⁾ on 1 July 2003, the tax on waste incineration is postponed until 1 July 2004.

The main change of the tax scheme is the change of the tax from a tonnage rate to a *tax on actual emissions, with a rate based on the actual environmental costs of the releases in incineration plants*. According to the Norwegian Government, this reflects the true environmental costs in a more precise manner. The present tax differentiation system will be abolished and the tax deductions for the utilisations of waste energy will be repealed and be replaced by a grant scheme.

The scope of the waste treatment tax

While the amendment of the waste treatment tax brings about a change in the levy of the tax from a tonnage based to an emission based tax, the general scope of the waste treatment tax has not been amended. The exemptions to the waste treatment tax as adopted in 1999 remain the same (see above, point I, 2.2.1).

The tax rates

Waste incineration plants

The tax rates shall be levied on emissions of different pollutants measured, except for CO₂, for which the tax rate is fixed at NOK 39 per tonne waste delivered. According to the Norwegian Government, the taxation based on weight is due to the fact that the Directive 2000/76/EC⁽⁶⁾ has no requirements to measure emission of CO₂ and that releases of CO₂ cannot be rinsed at a reasonable cost.

The tax rate is based on an average estimate of the contents of fossil material in waste for households. Incineration plants that do not burn fossil material are exempted from this tax.

Landfills

For landfills, no tax rates directly related to the environmental costs of releases have been established. However, there is an increase in the tax rate for landfills not fulfilling the requirements in the Landfill Directive 1999/31/EC⁽⁷⁾.

Accordingly, two rates now apply, a rate of NOK 327 for landfills fulfilling the requirements of regulation dated 21 March 2002 (implementing the Landfill Directive), and NOK 427 for landfills not meeting these requirements.

2.3 The notified aid scheme

2.3.1 Introduction

The new tax regime, as described above, no longer provides for tax reductions depending on energy utilisation. According to the Norwegian authorities, this leads to higher unit production costs and creates a competitive disadvantage for energy production from waste in comparison to energy production from other sources. The increased unit costs of utilising energy in the incineration plants is assessed to be about NOK 0.10 pr. kWh⁽⁸⁾.

⁽⁵⁾ See "Budsjett 2004, 14 Resultatområde 6: Avfall og gjenvinning".

⁽⁶⁾ Directive 2000/76/EC, OJ L 332, 28.12.2000, p. 9, incorporated into Annex XX, point 20 of the EEA Agreement by Joint Committee Decision 57/2003.

⁽⁷⁾ Directive 1999/31/EC, OJ L 182, 16.07.1999, p. 1, incorporated into Annex XX, point 32d of the EEA Agreement by Joint Committee Decision 56/2001.

⁽⁸⁾ Based on the value of the tax deductions divided by the amount of energy produced in 2001 (960GWH).

To stimulate the utilisation of unexploited potential (which according to the Norwegian Government involves an increase by 2 TWH by 2010 and an annual increase of 300 GWh), a grant scheme is proposed, which relates to the actual amount of energy produced, rather than having reduced tax rates according to the percentage of the energy utilised by the plants as under the current system. The Norwegian authorities argue that direct subsidies can be targeted more precisely towards energy utilisation than the former tax differentiations.

2.3.2 Legal Basis

The legal basis of the aid scheme will be a special regulation pursuant to Section 33 of Act of 13 March 1981 No. 6 relating to Protection against Pollution and on Waste ("*Lov om vern mot forurensninger og om avfall*"), i.e. (draft) Regulation on aid for the utilisation of energy from final waste treatment plants that are required to pay tax on final waste treatment ("*Utkast til forskrift om tilskuddsordning til energiutnyttelse fra avgiftspliktige sluttbehandlingsanlegg for avfall*"), hereinafter the Draft Regulation.

The Legal Basis for the State support is the annual budget decision by Parliament, *St.prp.no 1 (2002-2003) Miljøverndepartementet and B.innst S.Nr.9 (2002-2003)*.

2.3.3 Form of aid and aid beneficiaries

The potential aid recipients must be waste incineration plants or landfills covered by the waste treatment tax ⁽⁹⁾.

This implies that the *waste incineration plants* covered by the tax and the proposed scheme in general will be plants that incinerate municipal waste or similar waste from business activities, or plants that incinerate "processed waste" and use the energy for heating houses, i.e. not for "industrial use".

The Norwegian Government has identified 21 waste incineration plants as potential beneficiaries of the scheme, i.e. the undertakings being covered by the current tax on final waste treatment as of 1 January 2002.

As for the *landfills*, the aid will be given for the energy production from landfill gas. No further details on the expected aid beneficiaries were given, since very few landfills use energy recovered from landfill gas today.

The aid is given in the form of grants.

2.3.4 Eligible costs

The aid is granted on the basis of the energy produced and marketed. A distinction is made on energy used for heating purposes and energy converted to electricity.

According to section 3-1 of the Draft Regulation, in the case of energy which is delivered as *heat energy* for district heating or collective heating, aid shall be given for the number of kWh for which delivery can be documented. Energy converted into *electric power*, can receive aid for the amount of energy measured in kWh that is delivered as actual electric power to a specific customer or to the power grid. The aid is conditional on invoices or other equivalent documentation confirming the actual energy delivered.

The grant is connected to the energy production from the *renewable part of the waste*. The energy production that is related to the incineration of the fossil non-renewable part of the waste (plastic) is deducted from the grant. This leads to the creation of two different aid rates.

- a) A *high rate* will apply to incineration plants which can document that they only incinerate separated fractions of waste that do *not* contain plastic or other fossil materials.

⁽⁹⁾ The landfills and plants exempted from the tax will not be granted aid in order to avoid the unintended benefit of both avoiding the tax and in addition being eligible for grants.

It also applies to all *landfills*, which utilise methane gas as energy, because energy production from methane gas from land fillings is solely based on the biodegradable fraction in the waste.

- b) *A low rate*, which constitutes 60% of the high rate, will apply to those waste incineration plants, which incinerate waste that may contain fossil material.

The difference between the two rates is based on estimates showing that the average content of fossil materials in household or mixed municipal waste is 13%, which accounts for 40% of the energy potential contained in the waste. The firms that receive the low rate thus receive a grant corresponding to the estimated 60% of the energy potential which stems from renewable sources. The Norwegian Government states that the proportion of 13% of non-renewable energy sources in waste is an average estimate. The same is the case for energy potential (40%) as a result of using non-renewable material. According to the Norwegian Government, it would be very difficult and costly to get information on the exact fractions for each individual waste incineration plant.

The rates are based on the yearly Parliamentary budget decisions. In the latter half of 2003, the rates are estimated to be respectively NOK 0.10 pr. kWh (high rate) and NOK 0.06 per kWh (low rate). These figures are derived from the following calculation, based on the budgetary allocation of NOK 80 million and on the estimated output from the two types of processes.

$$1\,300\,000\,000 \text{ kWh} \times 0.60X + 50\,000\,000 \text{ kWh} \times X = \text{NOK } 80\,000\,000,$$

whereby X is the high rate, and $0.60X$ the low rate. 1 300 000 000 kWh are expected to be calculated with the low rate (i.e. waste containing fossil material), whereas 50 000 000 kWh are calculated according to the high rate. On that basis, the high rate is calculated and rounded off to NOK 0.10 and the low rate is consequently NOK 0.06 per kWh.

This level would – according to the Norwegian Government – imply a compensation level of the same magnitude as the value of the current tax differentiation.

According to the Norwegian Government, the grant rate will be determined annually and be dependent on the general price of competing energy. The Norwegian Government has accepted that the rate should not exceed the maximum of EUR 0.05 (some 0.40 NOK) per kWh permissible under the Authority's State Aid Guidelines, Chapter 15, paragraph 58, and has proposed to insert this maximum threshold into the Draft Regulation.

2.3.5 Calculations submitted by the Norwegian authorities for analysis of the aid scheme under the Authority's State Aid Guidelines

Information submitted for the assessment under option 1 on operating aid for renewable energy sources of Chapter 15 the Authority's State Aid Guidelines

The Norwegian Government submitted that, due to waste-to-energy production requiring a considerable investment in production and cleansing technology, producers of energy from waste will have to bear environmental costs which they will not be able to get credit for in the energy market. The Norwegian authorities submitted a comparative table on estimated production costs in the notification:

Table 1: Production costs of various energy sources

Energy source	Energy production costs (Euro/kWh)	Energy production costs (NOK/kWh)(*)
Light oils	0.052	0.420
Heavy oils	0.038	0.310
Gas	0.040	0.326
Waste to energy (100% energy utilisation)	0.045	0.367
Waste to energy (75% energy utilisation)	0.060	0.489

(*) Exchange rate: 1 Euro= 8.16 NOK, calculated by the Authority

This information on the production costs is necessary for an assessment of the aid scheme under option 1 in Chapter 15 regarding operating aid for renewable energy of the Authority's State Aid Guidelines. However, the Norwegian Government had not submitted any market price for the energy concerned, as required under paragraph 54 of Chapter 15.

The Norwegian Government admits that the figures on production costs in table 1 contain elements of uncertainty, and that the numbers on waste-to-energy are based on a high technology plant. *Firstly*, as regards the waste-to-energy figures, the Norwegian Government submits that the production cost is connected to a certain size of such plants and that alternative costs related to other energy carriers may vary widely. Other crucial factors could be whether the alternative costs are connected to old or new installations and what prices each project achieves in the market. *Secondly*, the Norwegian Government states that the costs related to energy productions are difficult to separate from the costs related to waste treatment as a whole.

The Norwegian authorities have later submitted data which compare production costs of heat energy based on waste with market prices for regular electricity for industry and households.

Table 2: Production costs of waste-based-energy compared with the market price for electricity

Production cost Waste based energy (based on a medium sized plant, 75 % energy utilisation)	Market price electricity	
	Industry	Households including tax on electricity
NOK 0.45 kWh ⁽¹⁰⁾ (not containing negative treatment cost of waste)	NOK 0.176 kWh	NOK 0.357 kWh

Information submitted for the assessment under option 3 on operating aid or renewable energy sources of Chapter 15 of the Authority's State Aid Guidelines

In its notification, the Norwegian Government first submitted the following table, demonstrating the environmental costs associated with various energy carriers. A background calculation was submitted to the Authority upon request ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁰⁾ Table submitted by the Norwegian authorities. The small deviation compared to the production costs for this type of plant as given in table 1, results from the conversion factor.

⁽¹¹⁾ That background table is not copied in the Decision, because - while explaining the details of the calculation of external costs for waste, heavy and light oil - it is only on heavy oils that the Norwegian Government also presents a calculation for external costs paid by the producer.

Table 3: External costs of different energy carriers

	Waste-to-energy plant	Light oils	Heavy oils
Euro/kWh	0.0025	0.0063	0.024
NOK/kWh(*)	0.020	0.051	0.196

(*) Exchange rate: 1 Euro= NOK 8.16, calculated by the Authority

In order to provide a comparison with the environmental costs incurred and not paid by energy sources competing with waste, the Norwegian Government subsequently submitted the three tables below. It should be noted that the comparison provided by the Norwegian authorities only concerned *heat production* by heavy oil. There is no comparison given between waste-to-energy production and other energy sources as regards *electricity* production. Electricity production by waste is considered by the Norwegian authorities to be of insignificant amounts and therefore considered as not relevant, due to competition in the electricity market.

As to the tables below, table 4 provides a review of the emissions caused by a waste-to-energy production plant and the environmental costs of such production. These costs are set equal to the payable taxes on emissions according to the tax rates of the new tax system. The table also provides figures on emissions from a plant of the same energy production capacity, but based on heavy oils. The table finally shows a calculation of *theoretical environmental costs* by energy production based on such heavy oil. The theoretical environmental costs of the energy production from heavy oil are calculated on the basis of how emissions from such production would be taxed if they were taxed as emissions from waste based production. Thus, the emissions caused by heavy oil energy production are multiplied with the *tax rates* which apply for waste-to-energy production. As to the parameters used for determining the emissions, the Norwegian authorities refer to the parameters used in Directive 2000/76/EC on the incineration of waste.

According to the Norwegian Government, the tax rates of environmental taxes is the most appropriate manner to measure external costs. The Norwegian Government submits that presently there are three main methods used in the determination of environmental costs:

- Damage costs, whereby the physical damage caused by the emissions is described, and then the value of the damages is estimated.
- Abatement costs, which present marginal costs on actions to reduce emissions as an indication of what the society is willing to pay to reduce the emissions. An environmental tax can be seen as a valuation of marginal reduction in emissions.
- Environmental indexes, which is a method connected to estimation of external costs due to emission of hazardous chemicals.

The Norwegian authorities base themselves on the abatement cost method. As stated by the Norwegian Government that is “*due to that Norway, i.a. is bound by international environmental agreements, which lays down several goals on the complete emission of various substances. Through the negotiation processes that led to the agreements, the Norwegian Authorities have expressed its methods of evaluation of damages caused by the various emissions. Thus, this method also makes the basis of the development of tax rates in the new proposed tax scheme (Rapport 85/00, Miljøkostnader ved avfallbehandling, ECON)*”⁽¹²⁾.

⁽¹²⁾ Letter by the Norwegian authorities of 30.04.2003 (Doc. No. 03-2862-A).

Table 4: Tax rates, emissions and environmental costs for energy plants producing 85 GWh of energy based on waste and heavy oil⁽¹³⁾

Parameter ⁽¹⁴⁾	Tax rates ⁽¹⁵⁾ (NOK/kg)	High technology waste-to-energy plant 85 GWh 35 000 tons combustible waste		Heavy oil 85 GWh 8 900 tons heating oil	
		Actual emissions ⁽¹⁶⁾ Kg	Payable environmental costs ⁽¹⁷⁾	Actual emissions ⁽¹⁸⁾ Kg	Theoretical environmental costs ⁽¹⁹⁾
Dioxins	2 350 000 000	0.00	15 980.00	0.00	19 975.00
Dust (PM10)	577	225.00	129 825.00	11 560.00	6 670 120.00
Hg (mercury)	27 600	1.80	49 680.00	0.00	0.00
Cd (cadmium)	53 100	0.01	477.90	0.20	10 620.00
Pb (lead)	63 400	0.02	1 426.50	2.40	152 160.00
Cr (chromium)	571 000	0.07	38 542.50	0.20	114 200.00
Cu (copper)	307	0.07	20.72	0.70	214.90
Mn (manganese)	95 000	0.07	6 412.50	0.30	28 500.00
As (arsenic)	9 710	0.01	109.72	0.10	971.00
Ni (nickel)	9 300	0.07	627.75	42.50	395 250.00
HF (hydrogen fluoride)	20 400	0.70	14 280.00	8.50	173 400.00
HCl (hydrogen chloride)	102	1 057.00	107 865.00	238.00	24 276.00
NOx (NO ₂) (nitrogen dioxide)	15	15 975.00	239 625.00	37 655.00	564 825.00
SOx (SO ₂) (sulphur dioxide)	17	2 295.00	39 015.00	110 330.00	1 875 610.00
CO ₂	0.2	7 350 000.00	1 470 000.00	24 114 500.00	4 822 900.00
Environmental costs NOK			2 113 887.60		14 853 021.90
Environmental costs NOK per kWh			0.0249		0.1747

⁽¹³⁾ The Authority assumes that some inaccuracies in the figures result from a round off effect.

⁽¹⁴⁾ In accordance with Directive 2000/76/EC of the European Parliament and of the Council of 4 December 2000 on the incineration of waste.

⁽¹⁵⁾ The tax rates are in accordance with the legal act introducing the new tax scheme for the latter half of 2003, except the tax on CO₂, which is based on an evaluation according to the Kyoto Protocol.

⁽¹⁶⁾ Source: *Energos miljonotat* Nr. 5-June 2000.

⁽¹⁷⁾ Actual payable environmental tax, according to the external costs produced = Tax rates x actual emissions.

⁽¹⁸⁾ Source: *Energos miljonotat* Nr. 5-June 2000.

⁽¹⁹⁾ Theoretical environmental costs due to the tax rates (external costs) on incineration of waste.

The following calculations (table 5 and table 6) show how much of the estimated external costs are paid by the energy producers who base their production on heavy oil. Firstly the taxes paid by producers from heavy oil are calculated. For this purpose, the taxes on

- heating oil,
- CO₂ and
- sulphur

are taken into account (table 5).

However, since the Norwegian Government argues that the heating oil tax is not an environmental tax, it provides two calculations, one including, another excluding, that tax.

Table 5: Taxes on energy plant using heating oil ⁽²⁰⁾

Tax rates 2003 NOK/litre	Tax on heating oil converted to NOK/kg	Payable tax	Payable tax, except the tax on heating oil
Tax on heating oil = 0.398	0.410	3 649 000	
Tax on CO ₂ = 0.50	0.520	4 583 500	4 583 500
Tax on sulphur = 0.21	0.216	1 922 400	1 922 400
	Sum	8 873 300	5 224 300
	NOK per kWh	0.119	0.077

Table 6 compares the theoretical external costs of energy production from heavy oil with the costs actually paid by the producers. Again, two calculations are presented, depending on whether the heating oil tax is considered to be relevant for the present assessment.

Table 6: Heat production from heavy oil: external costs not paid, with and without the tax on heating oil

	Taxes included	Total external costs ⁽²¹⁾	External costs paid due to the taxes on oil	External costs not paid
NOK per kWh	CO ₂ , SO ₂ , Heating oil	0.175	0.119	0.055
NOK per kWh	CO ₂ , SO ₂	0.175	0.077	0.098

Not taking the heating oil tax into account, the Norwegian Government argues that an amount of 0,098 NOK per kWh of external costs is not paid by the non-renewable energy producers, whereas waste-to-energy producers pay their full environmental costs via the tax scheme.

As to the energy production from methane from landfills, Norway stipulates that waste-to-energy producers pay their full tax. Contrary to the waste incineration tax, this tax is not emission based, but a differentiated tax at NOK 327 and 427 respectively. No calculation is given as to the external costs caused by landfills.

⁽²⁰⁾ Energy plant using 8 900 tons heating oil for producing 85 GWh of heat energy as stipulated in table 4. The table has been submitted by the Norwegian authorities. Some inaccuracies seem to result from a calculation error.

⁽²¹⁾ Figure taken from table 4.

2.3.6 Cumulation of aid

Final waste treatment plants might be eligible for investment aid through the Grant program for introduction of new energy technologies, which is a programme funded by the Norwegian Energy Fund and managed by the newly established administrative body Enova. The programme was notified to the EFTA Surveillance Authority on 10 June 2003 (Doc. No 03-3705-A). The Norwegian authorities state that the Norwegian Pollution Control Authority and Enova will coordinate the aid schemes in accordance with Chapter 15 of the Authority State Aid Guidelines and that the rules governing the Energy Fund and the activities of Enova will ensure that the cumulation rules of the State Aid Guidelines are respected.

2.3.7 Duration/budget

The notified aid scheme is envisaged to enter into force on 1 July 2004. The scheme is not limited in time, but the Norwegian Government has agreed to a re-notification within five years.

The Norwegian Parliament will decide to continue the scheme through annual budget allocations. For 2003 Parliament had originally foreseen NOK 40 million for the latter half of 2003. NOK 80 million are foreseen on an annual basis.

3. General comment by Norway

In its notification, the Norwegian authorities argued that the aid scheme, which grants operating aid for renewable energy sources, falls within the scope of what should be permitted under the Authority's State Aid Guidelines, in particular Chapter 15 on Environmental Aid. In view of the superior objectives of the Environmental Guidelines, the Norwegian Government argues that the Authority's State Aid Guidelines should be interpreted broadly and that option 3 (Chapter 15, section D.3.3.3) and option 1 (Chapter 15, section D.3.3.1) may cover the aid scheme.

The Norwegian Government admits that although various proposals could fit different options under the Guidelines, the complete aid scheme did not completely fit any of the three options under the rules applicable to operating aid for renewable resources. In its correspondence with the Authority subsequent to the notification, Norway asked the Authority to assess the compatibility of the system primarily under option 3.

II. APPRECIATION

1. Scope of the present decision

The present decision deals with the aid scheme for the utilisation of energy from final waste treatment plants that are required to pay tax on final waste treatment, as notified by the Norwegian authorities.

2. Procedural requirements

Pursuant to Article 1 (3) in Part I of Protocol 3 to the Surveillance and Court Agreement, "*the EFTA Surveillance Authority shall be informed, in sufficient time to enable it to submit its comments, of any plans to grant or alter aid (...). The State concerned shall not put its proposed measures into effect until the procedure has resulted in a final decision*".

By submitting the notification for the aid scheme for the utilisation of energy from final waste treatment plants that are required to pay tax on final waste treatment by letter dated 29 January 2003 (Doc. No 03-654-A), the Norwegian authorities have complied with the notification requirement. The Authority can therefore conclude that the Norwegian Government has respected its obligations pursuant to Article 1 (3) in Part I of Protocol 3 to the Surveillance and Court Agreement.

3. State aid within the meaning of Article 61 (1) of the EEA Agreement

Article 61(1) of the EEA Agreement reads as follows:

“Save as otherwise provided in this Agreement, any aid granted by EC Member States, EFTA States or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Contracting Parties, be incompatible with the functioning of this Agreement.”

In order for the notified aid scheme to be qualified as State aid within the meaning of Article 61 (1) of the EEA Agreement, the following criteria must be fulfilled:

3.1 Presence of State resources

The grants are based on State budgetary allocations and constitute state resources.

3.2 Favouring certain undertakings or the production of certain goods

The grants to waste incinerations plants and landfills, which are subject to the waste treatment tax, give these undertakings a financial advantage which they otherwise would have not enjoyed. The grants indirectly mitigate – at least in part – the charges resulting from the payment of the waste treatment tax.

The support will only favour a limited group of waste incineration plants and landfills (an estimated number of 21 undertakings), namely those which are paying the final waste treatment tax and which provide waste based energy for collective/district heating and/or electricity to the power grid.

The financial assistance provided to this selective group of waste-to-energy producers strengthens their position in the energy market (for heat and electricity). The undertakings receiving financial support under the aid scheme will also enjoy a financial advantage over those waste incineration plants and landfills which do not recover and utilise the waste for energy production.

3.3 Distortion of competition and effect on trade between Contracting Parties

The aid beneficiaries exercise an economic activity on energy and waste treatment markets where there is, or could be, trade between Contracting Parties. As can be seen from table 7 of this decision, energy production from waste competes with other energy sources, which could be provided by other undertakings in the EEA. The strengthening of the position of the relevant undertakings as compared with other undertakings competing with them within the EEA must therefore be regarded as distorting, or threatening to distort, competition and affecting trade between the Contracting Parties.

3.4 Conclusion

The proposed aid scheme constitutes state aid within the meaning of Article 61 (1) of the EEA Agreement. In the following, it will be analysed whether the proposed aid scheme is compatible with Article 61 (3) of the EEA Agreement.

4. Compatibility of the aid scheme with Article 61 (3) of the EEA Agreement in combination with Chapter 15 of the Authority’s State Aid Guidelines on Aid for Environmental Protection

Article 61(3)(c) of the EEA Agreement regards aid to facilitate the development of certain economic activities, where such aid does not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the interests of the Contracting Parties, as compatible with the functioning of the EEA Agreement. The Authority has undertaken an assessment of the compatibility of the notified aid scheme under Article 61(3)(c) of the EEA Agreement, in line with the Authority’ State Aid Guidelines on Aid for Environmental Protection. The Authority has doubts whether the proposed aid scheme fulfils the criteria set out in the relevant Chapter 15 of the Guidelines.

The aid granted by the Norwegian Government constitutes operating aid, which relieves waste incineration plants and landfills of the expenses which a company normally would have had to bear in its day-to-day management or its usual activities⁽²²⁾. Chapter 15 of the Authority's State Aid Guidelines (hereinafter "the Guidelines") sets out specific rules according to which operating aid for environmental purposes should be assessed.

Since the Norwegian Government argued that the proposed scheme should be assessed primarily under Chapter 15, D. 3.3.3 – option 3 – for assessing operating aid, the assessment below will commence with this option.

4.1 Compatibility of the aid scheme under Chapter 15, D.3.3.3 – Option 3

Paragraph 58 of the Guidelines stipulate that "*EFTA States may grant operating aid to new plants producing renewable energy that will be calculated on the basis of the external costs avoided*".

4.1.1 Renewable energy

According to paragraph 7 of Chapter 15 the Guidelines in conjunction with Article 2 (a) of Directive 2001/77/EC⁽²³⁾ renewable energy sources shall mean renewable non-fossil energy sources, *inter alia* comprising biomass and landfill gas. Biomass means the biodegradable fraction of products, for waste the biodegradable fraction of industrial and municipal waste (Article 2 (b) of Directive 2001/77/EC). The Norwegian authorities have argued that the proposed aid scheme is limited to energy production based on biomass in the meaning of Directive 2001/77/EC. For landfill gas (methane) the Norwegian authorities confirmed that every utilisation of methane gas from land fillings is solely based on the biodegradable fraction and will therefore receive the high grant rate (see point 2.3.4).

For waste, two aid rates are established, depending on whether the application for support is made for waste which is free from fossil fractions or whether the waste is "mixed". Incineration plants using fossil-free waste get the full grant, stipulated presently at NOK 0.10 per kWh. The incineration plants which use mixed waste receive 60% of this grant, i.e. NOK 0.06 per kWh. For establishing this reduced rate, it is assumed that ordinary municipal waste contains 13% *non*-renewable fossil energy material, which constitutes 40% of the potential energy contained in the waste. Renewable materials, which are non-fossil, are consequently supposed to account for 60% potential energy in mixed waste. The Norwegian authorities argue that while accepting that in an individual case aid might be given to companies whose waste contains a *higher* proportion of fossil material than the assumed average of 13% (which are assumed to result in 40% of potential energy contained), it would not be possible to calculate the exact amount for each individual firm. According to the Norwegian authorities, a company interested in receiving the high rate, would have all interest to establish mechanisms to demonstrate that its energy production is based on waste with a lesser fraction of fossils.

While the Authority does not, in general, rule out that due to the difficulties in gathering company data, an average calculation might be acceptable, the Authority notes that it has not been given any information, on how the Norwegian Pollution Control Agency established the percentages 13% of fossil content and 40% in energy potential. Especially, since the Norwegian Government points out that it does not have access to individual company data, the Authority has no means of assessing on which basis the quoted percentages have been calculated and what any range of deviation from this apparent average figure might amount to. It would for example be of interest to know what the highest possible percentage of fossil material (i.e. the 'worst case' which – due to the proposed average calculation – would still profit from the 60% rate) a waste treatment undertaking would handle.

Such information is important for the Authority's assessment under the State Aid Guidelines, according to which aid should be given only to renewable energy sources, i.e. the biodegradable fraction of waste. Support under the Guidelines is not envisaged for fossil material. The information is further necessary in order to ensure that the Norwegian support scheme does not promote the incineration of non-separated

⁽²²⁾ For the definition of operating aid, see Case T-459/93 *Siemens SA v. Commission* [1995] ECR II - p.1675.

⁽²³⁾ Directive 2001/77/EC of the European Parliament and of the Council on the promotion of electricity produced from renewable energy electricity market, OJ L 283, 27.10.2001, p. 33.

municipal waste, if such promotion undermines the waste treatment hierarchy, as stipulated in recital 8 of Directive 2001/77/EC in combination with Articles 3 and 4 of Directive 75/442/EEC.⁽²⁴⁾ The Authority notes that there are no general restrictions concerning the amount of plastics in the waste in place, so that it must be ensured that the granting of aid does not lead to wrong incentives which provoke a lessening of recycling. While not excluding that the tax on waste incineration might favour recycling at the expense of incineration, and that the aid scheme favours the utilisation of waste at the expense of landfills in line with the waste hierarchy, the Authority is still concerned that, by allowing a possibly too generous rate of 60% for mixed wastes containing fossil elements, the general incentives for plants to separate waste for recycling purposes are reduced. Since it appears that waste incineration resulting in energy utilisation cannot automatically be regarded as a recovery operation rather than a disposal operation,⁽²⁵⁾ the Authority is concerned that a too generous low grant rate would support waste incineration to the detriment of separating and recycling waste.

The Authority is not yet convinced that a lower grant rate (based e.g. on the worst case scenario) than the notified low grant rate, would jeopardize the efficiency of the aid system.

4.1.2 The calculation of external costs avoided

According to paragraph 58 of Chapter 15 of the Guidelines, aid may be granted on the basis of external costs avoided. According to the Guidelines,

“[external costs]... are the environmental costs that society would have to bear if the same amount of energy were produced by a production plant operating with conventional forms of energy. They will be calculated on the basis of the difference between, on the one hand, the external costs produced and not paid by renewable energy producers and, on the other hand, the external costs produced and not paid by non-renewable energy producers. To carry out these calculations, the EFTA State will have to use a method of calculation that is internationally recognised and has been communicated to the Authority. It will have to provide among other things a reasoned and quantified comparative cost analysis, together with an assessment of competing energy producers' external costs, so as to demonstrate that the aid does genuinely compensate for external costs not covered. At any event, the amount of the aid thus granted to the renewable-energy producer must not exceed EUR 0.05 per kWh.”

In their notification, the Norwegian authorities submitted a table which compared the external costs of waste-to-energy production with light oil and heavy oils (see Table 3 above). In further correspondence with the Authority, a more detailed comparison was only submitted with regard to heavy oils (see Table 4, above point I, 2.3.5).

The Authority has the following doubts as to whether the calculation of external costs on that basis can be considered sufficient under paragraph 58 of Chapter 15 of the Guidelines, and as to whether the calculation demonstrates that the aid is a genuine compensation for external costs not covered.

- (1) The Norwegian authorities have not explained why the original comparison with light oils was omitted for the purpose of calculating the external costs avoided. The Norwegian authorities have simply stated that waste-to-energy plants will, to a large extent, substitute oil, but have not explained why their comparative cost analysis⁽²⁶⁾ does not extend to light oils. Furthermore, the Authority cannot exclude that there are other competing sources for heat production (district and collective heat), e.g. electricity, for which no comparative data have been supplied or explained why they are not relevant (see also below).
- (2) For district *heating* – not for collective heating – the Norwegian authorities have submitted an overview of different energy carriers⁽²⁷⁾, which shows that also bio energy, heat pumps, oil, gas and in particular electricity are used for heat production. However, the Norwegian Government has

⁽²⁴⁾ Directive 75/442/EEC, OJ L 194, 25.07.1975, p.39, incorporated into Annex XX, point 27 of the EEA Agreement.

⁽²⁵⁾ Judgement of the European Court of Justice of 13 February 2003, *Case C-458/00 Commission v. Luxembourg* [2003] ECR I-1553, paragraph 31 seq. See also COM (2003) 301 final, where it is expressed that while e.g. landfill taxes are an incentive to change waste management choices, these taxes must be complemented by other instruments so as to avoid diverting mixed waste in bulk towards incineration.

⁽²⁶⁾ Corresponds to Table III 3, Comparative cost analysis in the letter of the Norwegian authorities dated 30.4.2003 (Doc. No 03-2862-A).

⁽²⁷⁾ Table 1 in the letter of the Norwegian Government of 6.10.2003.

not provided any comparative data for these other energy carriers, so that it is not possible for the Authority to make an assessment of the external costs avoided under the State Aid Guidelines. In particular it appears that, at least for district heating, the more relevant comparison would have been the production of heat by electricity which is the closest substitute according to the table below.

Table 7: Energy sources used for district heating

Coal	0.04 TWh
Waste	0.82 TWh
Waste heat (surplus heat)	0.16 TWh
Bio energy	0.16 TWh
Heat pump	0.16 TWh
Oil	0.16 TWh
Electricity	0.52 TWh
Gas	0.04 TWh

- (3) The Authority cannot exclude a risk of overcompensation for *heat production*. As stated above (see calculation under point I, 2.3.4), the Norwegian Government foresees an annual budget of NOK 80 million in support of waste incineration plants.

The Authority finds, that – following the comparison with heavy oils (see above Table 6 at point I, 2.3.5) – if the external costs avoided were to be quantified at NOK 0.55 per kWh, the budgetary allowance should not exceed NOK 45.65 million⁽²⁸⁾. This includes the payment of the heating oil tax by energy production based on heavy oil.

- (4) The Norwegian Government argues, however, that the heating oil tax should not be taken into account for calculating the amount of external costs paid. The Authority is not convinced that the *heating oil tax* should not be regarded as an environmental tax and therefore not be taken into account when calculating the external costs paid by producers of heat using heavy oils as a source. The Norwegian Government has explained that the heating oil tax was introduced to avoid substitution of the use of electricity by the use of heating oil. However, since the introduction of the electricity tax aims at decreasing consumption for environmental purposes⁽²⁹⁾, the corresponding rise of the heating oil tax likewise follows an environmental purpose, namely preventing that the environmental aim of the electricity tax being jeopardized, due to a switch to heating oil.

Even if this was considered as an indirect environmental effect, in the Authority's preliminary view, this is sufficient to classify the tax as "environmental" under the Guidelines (Paragraph 7), which stipulate that "*one likely feature for a levy to be considered as environmental would be that the taxable base of the levy has a clear negative effect on the environment. However, a levy could also be regarded as environmental if it has a less clear, but nevertheless discernable, positive effect*". The Norwegian Government had itself argued that the heating oil tax was introduced to "*prevent an environmental unfortunate increase in the use of oil for heating purposes*"⁽³⁰⁾.

- (5) The Authority further notes that the calculation of external costs and consequently the level of taxation is based on *high technology waste-to-energy plants*. However, as the Norwegian Government states, the existing waste incineration plants also cover low technology plants with presumably higher emission levels. While the Authority could possibly accept that due to stringent regulatory demands, in the future low technology plants will close down and should not be used as a reference factor for the future, the Authority also notes that the Norwegian Government has stressed that, for the time being, the scheme is aimed at *existing* (at the moment 21 identified) waste incineration plants, see also below 4.1.4.

⁽²⁸⁾ $1\,300\,000\,000\text{ kWh} \times 0.60 \times \text{NOK } 0,055 + 50\,000\,000\text{ kWh} \times 0,055 = 45\,650\,000\text{ NOK}$.

⁽²⁹⁾ See Str.prp.nr.1, 1999-2000, point 3.8 Avgift på elektrisk kraft.

⁽³⁰⁾ Letter by the Norwegian Government of 30.04.2003 (Doc. No 03-2862-A).

The Authority has not received information on how many of the existing plants are low technology plants. Consequently, the Authority cannot be sure that an external cost calculation based solely on high technology plants is the correct basis for approving aid under the Authority's State Aid Guidelines. To the extent that waste incineration plants cause more pollution and consequently bring about higher environmental costs than they are charged in taxes, the external costs avoided through such plants will be reduced compared to conventional energy production.

- (6) The Authority also notes that as to waste-to-energy production for the purposes of *electricity*, the Norwegian Government has not submitted a calculation comparing the external costs produced and paid by renewable energy producers and producers producing energy from traditional energy sources. The Norwegian Government stated that in 2001, heat production from waste amounted to 0.9 TWh, while electricity production based on waste constituted 0.05 TWh implying that heat energy constituted about 95% of all the waste based energy production. However, while it is true that the envisaged aid scheme mainly concerns heat production, the fact cannot be neglected that, with regard to electricity production, the aid scheme has an effect on competition in the electricity market. In that respect, Norway has not submitted any data which would make it possible for the Authority to assess the external costs. Neither has it received sufficient information on the competitive situation in the electricity market.
- (7) The Authority notes in particular, that no calculation has been presented for *landfills*. The Norwegian Government argues that the landfills pay their full external costs through the tax on landfills (NOK 327, respectively NOK 427). However, the Authority notes that the calculation of the tax is not based on emissions and that the low tax rate is the same as the one which was applied in 1999 when the tax was first introduced. The Authority does not have sufficient information on whether the calculation of the landfill tax rate at the time was based on environmental impacts, which are still valid today.

4.1.3 Internationally recognised method

The Authority notes that only with regard to heavy oils has a more detailed and reasoned calculation been submitted (see Table 4 under point I, 2.3.5), whereas comparisons with other competing energy sources for heat production and figures regarding the use of waste for electricity production have not been submitted. It is therefore only for the comparison between waste-to-energy and heavy oils for heat production that the Authority is able to assess whether the calculation submitted by the Norwegian authorities is based on an internationally recognised method.

The Norwegian authorities have explained (see above point I, 2.3.5) that there are three methods regarding the calculation of external costs: damage costs, abatement costs and environmental indexes. The method primarily used for the calculation is the abatement cost method, which according to the Norwegian authorities and with references to international environmental agreements, calculate marginal costs on actions to reduce emissions as an indication of what the society is willing to pay to reduce the costs. The Norwegian authorities see environmental taxes as a valuation of marginal reduction in emissions. However, for the following reasons, the Authority has doubts as to whether the calculation can be accepted as being based on an internationally recognised method.

- (1) *Firstly*, the Authority notes that the abatement method has not been used throughout the calculation. As the Norwegian Government stipulates, the valuations of various gases are "*mostly*" based on the abatement cost analysis. The Authority can therefore not assess, whether the method is deviated from for certain emissions. The estimate on dust is based on valuation of health *damage* and the valuations of hazardous substances are based on *indexes* that rank these substances according to damage potential. It therefore appears that the calculation of external costs is based rather on a *combination of methods* than the abatement costs method alone. The Authority does not have sufficient information to assess, and presently doubts, whether this combination is a correct basis for calculating external costs under the Guidelines.

- (2) *Secondly*, Norway has not yet substantiated that this method (or combination of methods as described above) is *internationally accepted*. Norway has stated that the figures presented in the evaluation of external costs are based on methods used within basic research in Norway which are not different from the internationally approved methods used in other countries. No proof has been given to show that the methods used by Norway are in line with international standards – the report 1999/32 by Norway Statistics has not been submitted to the Authority (*Fremskrivning av avfallsmengder og miljøbelastninger til sluttbehandling av avfall*).

Norway further has stated that it is bound to use the abatement method by international environmental agreements, and that through the negotiation process that led to the agreements, the Norwegian authorities have expressed its methods of evaluation of damages. However, from the “expression of methods” the Authority cannot conclude that the methods are indeed internationally accepted. The report *85/00 Miljøkostnader ved avfallsbehandling, ECON*, has not been submitted to the Authority.

The Authority further notes that the 2001 external costs study undertaken by the European Commission “ExternE” concerning environmental costs of electricity production was based on the damage cost (bottom-up) method, which also included waste incineration. That research project was undertaken in 20 sub-research projects over 10 years and has developed a methodology – the impact pathway approach – which measures the emissions and dispersions and assesses the impact of these emissions (e.g. on health, marine life, etc.)⁽³¹⁾. The ExternE cost method expresses some reservations as regards so-called cost control or abatement methods⁽³²⁾.

In the absence of precedents in case practice, the Authority therefore cannot – without further investigation – assess whether for the purpose of calculating aid, the abatement cost method is appropriate.

4.1.4 New plants

According to paragraph 58 of the Authority’s State Aid Guidelines operating aid should only be given to *new plants*. Even if the notion of “new plants” could possibly be read to cover “new investments”, the Authority is not entirely certain whether and to what extent the simple continuation of support to waste incineration qualifies under that system. In this regard, the Authority notes that it is still unclear which objectives the scheme intends to follow and in which respect the aid scheme is a means to achieve them. Norway argues that the aid scheme should bring about an increase of waste-to-energy production of 300 GWh annually and a total increase by 2 TWh by 2010. At the same time Norway is arguing that the support is necessary to avoid a decrease in production resulting from the repeal of the tax reductions. While the Authority takes note of Norway’s reasoning that there is still capacity for increased productions in the existing plants for accepting an incentive effect, it needs to understand how this *increased* production would be possible if the amount of support has the same magnitude as the advantage the undertakings enjoyed under the current tax differentiation scheme. Whether a support scheme which simply aims at avoiding a decrease in production due to a change in the tax system can qualify under paragraph 58 of Chapter 15 of the State Aid Guidelines needs to be assessed further. The Authority therefore still has doubts whether aid to existing plants under option 3 can be accepted.

4.1.5 Re-investment

According to paragraph 58 of the Authority’s State Aid Guidelines, the amount of aid granted to producers that exceeds the amount of aid resulting from option 1 must be reinvested by the firms in renewable sources of energy. This requirement applies to any operating aid below Euro 0.05 per kWh which is otherwise permissible. In this respect, it should be borne in mind that operating aid for renewable energy under option 1 is only allowed for plant depreciation. In order to avoid overcompensation, the Guidelines require a re-investment of that amount of aid authorised under option 3.

⁽³¹⁾ Press release 20 July 2001, IP/01/1047. The project is continued with a follow-up project, NewEXT, see publication of 7.11.02 on europa.eu.int/comm/research/news-centre/en/env/02-10-env02.html.

⁽³²⁾ <http://externe.jrc.es/Method+Approaches.htm>. ExternE comments on the cost-control method as follows: “*the method is entirely self-referencing - if the theory was correct, whatever level of pollution abatement is agreed would by definition equal the economic optimum. Although knowledge of control costs is an important element in formulating prescriptive regulations, presenting them as if they were damage costs is to be avoided*”.

The Authority takes into account the argument of Norway that the level of aid is well below the threshold of Euro 0.05 per kWh, as stipulated in the Guidelines, and that the aid – as stipulated in the Norwegian draft regulation – will not exceed the permissible amount of aid under option 1. A reinvestment clause is therefore not considered to be necessary by the Norwegian authorities.

However, the Authority notes that the requirement not to exceed the threshold of Euro 0.05 per kWh is independent from the requirement to avoid overcompensation. According to the Guidelines, every payment which exceeds the amount of aid resulting from option 1 must be reinvested, regardless whether the threshold of Euro 0.05 per kWh is met, or whether the aid stays below that threshold. The Authority has not received sufficient information on the fulfilment of the criteria of option 1. The Authority has doubts as to the compatibility of the aid in this respect.

In particular, if the Authority were to allow aid to existing plants under option 3, it needs to be certain that the plant depreciation, which should not be exceeded, takes into account that, for existing plants, some of the investment might already have been depreciated. In that regard, only the part which has not yet been depreciated should be taken into account.

Conclusion: The Authority presently has doubts – based on the given information – that the proposed aid scheme is compatible with option 3 on operating aid for renewable energy sources in Chapter 15, D. 3.3.3 of the Guidelines

4.2 Compatibility of the aid scheme under Chapter 15, D.3.3.1 – Option 1

Because of the doubts regarding the compatibility with option 3 of Chapter 15, D.3.3.3. of the Guidelines, the Authority has also carried out an assessment of the compatibility of the scheme under option 1 on operating aid for renewable energies in Chapter 15, D.3.3.1 of the Guidelines.

According to paragraph 54 of Chapter 15 of the Guidelines, “*EFTA States may grant aid to compensate for the difference between the production cost of renewable energy and the market price of the form of power concerned. Any operating aid may then be granted only for plant depreciation. Any further energy produced by the plant will not qualify for any assistance. However, the aid may also cover a fair return on capital if EFTA States can show that this is indispensable given the poor competitiveness of certain renewable energy sources. In determining the amount of operating aid, account should also be taken of any investment aid granted to the firm in question in respect of the new plant. When notifying aid schemes to the Authority, EFTA States must state the precise support mechanisms and in particular the methods of calculating the amount of aid. If the Authority authorises the scheme, the EFTA State must then apply those mechanisms and methods of calculation when it comes to granting aid to firms*”.

According to paragraph 55 of the Guidelines, operating aid might be given to biomass if the State shows that the aggregate costs borne by firms after plant depreciation are *still* higher than the market price.

In its original notification, the Norwegian authorities submitted the above-mentioned Table 1 to show the different production costs of various energy sources. However, since no market price was delivered to the Authority, an assessment under option 1 in Chapter 15 was not possible. Despite detailed questions in the Authority’s letter of 3 March 2003 (Doc. No 03-682-D), the Norwegian authorities did not submit sufficient information – in particular not market prices – to make such an assessment possible⁽³³⁾. The Authority was therefore requested to assess the system under option 3 of the Guidelines. In its submission of 6.10.2003 (Doc.No 03-6911-A), the Norwegian authorities then confirmed that they would respect the requirements of option 1 (aid only given for plant depreciation, fair return on capital necessary because of the poor competitiveness etc.). The Norwegian authorities also submitted data on the price of regular electricity for households and industry in Table 2, referring to Commission Decision N 239/2001, arguing that this Decision demonstrates that this comparison is appropriate and sufficient to accept the compatibility of aid under option 1. However, the Authority notes that this information and argumentation is given in the context of assessing option 3. The Norwegian authorities did not confirm that they would calculate aid on the basis of the difference between market price and depreciation costs as required by option 1. The Norwegian Government has consequently only suggested amending the Draft Regulation in order to incorporate the necessity of not exceeding plant depreciation and including a fair return on capital. The very principle of option 1 is not integrated into the Draft Regulation.

⁽³³⁾ Letter by the Norwegian authorities dated 30.04.2003 (Doc No 03-2862-A).

- (1) However, even with the figures presented in Table 2, the Authority has doubts as to the compatibility of the measure under option 1, in particular since it has not been provided with a cost calculation method as required by paragraph 54 of the Guidelines. Firstly, the Authority notes that the production costs of *landfills* are missing. As to the production costs of *waste incineration plants*, the Authority notes that it still has not received any detailed and precise cost calculation method. Details on cost savings, as well as on the depreciation rate and time have not yet been given. The Authority can further not assess how many of the potential 21 beneficiaries are medium-sized, large or small waste incineration plants and whether the production costs of medium-sized plants are representative. With regard to plant depreciation, the Authority would in particular have to assess to which extent investments already have been depreciated. This results from the fact that the aid is given to 21 existing undertakings and that it is not clear to the Authority to which degree the envisaged aid mechanism is favouring an increase of renewable energy production or mainly aiming at maintaining the favourable conditions resulting from the existing system of tax differentiation. The Authority notes that in the Dutch case to which the Norwegian authorities have referred, this information was submitted to the European Commission⁽³⁴⁾. With regard to the quoted market price for energy, the Authority notes that it has not received any information from which source the market price stems and where future market prices will be taken from.
- (2) The Norwegian Government further states that the production costs in paragraph 51 in Chapter 15 of the Guidelines must be interpreted as societal production costs. In line with Commission practice⁽³⁵⁾, the Authority does not agree with this view, which also makes the distinction between option 1 and option 3 of the Guidelines redundant. Based on that statement, the Authority presently has doubt that the Norwegian authorities would interpret the notion of production costs within the meaning of the State Aid Guidelines, when calculating aid.
- (3) Furthermore, the Authority cannot be certain that the calculation of the production costs will only cover that part directly related to the production of energy and leave those costs which result from the treatment of waste aside. The Norwegian Government has stated that it is difficult to separate the costs related to energy production from the costs of waste treatment as a whole. In the Norwegian authorities' view, if special costs related to waste collection, sorting and treatment are left out, there remains a question of how to adjust the price of waste-based fuel for the pre-processing that is inherent in most waste incineration processes. While the Authority takes note of these difficulties, it also points out that it must ensure that the aid does not support activities and mitigate the related costs which the undertakings have to bear according to obligations resulting from regulatory national and European law (i.e. Directive 2001/77/EC and Directive 75/442/EC). The Authority notes that in their latest submission the Norwegian authorities state that the production costs do not include "negative treatment of waste". However, the Authority is not certain what this statement implies and would also – on the basis of former statements by the Norwegian authorities which argued that it was impossible to separate waste treatment costs from the costs of waste-to-energy production – require a detailed analysis and calculation of the cost items under the heading "production costs".

Conclusion: The Authority presently has doubts – on the basis of the given information – that the proposed aid scheme is compatible with option 1 on operating aid for renewable energies in Chapter 15, D. 3.3.1 of the Guidelines.

4.3 Other provisions

The Norwegian authorities have questioned whether paragraph 63 of the Guidelines could serve as a legal basis for approving aid. Paragraph 63 of the Guidelines merely stipulates that "*The Kyoto Protocol calls for a limitation or reduction in greenhouse gas emissions during the period 2008-12. The Authority takes the view that some of the means adopted to comply with the objectives of the Protocol could constitute State aid but it is still too early to lay down the conditions for authorising any such aid*", but does not contain a legal basis for authorising aid. In addition, paragraph 63 addresses flexible mechanisms under the Kyoto Protocol, such as emission quota trading, and does not cover grant schemes like the one notified.

⁽³⁴⁾ Also in other Commission cases, to which the Authority has drawn Norway's attention in its information request of 30 March 2003, detailed information has been submitted by the notifying EU Member State (N 651/2001, N 278/2001 and in particular N 707/2002).

⁽³⁵⁾ See e.g. cases referred to in footnote 37.

The aid at issue is not degressive and therefore also not compatible according to paragraphs 37 and 40 of Chapter 15 of the Authority's State Aid Guidelines. Paragraph 40 in conjunction with paragraph 37 of the Guidelines provides that operating aid for the promotion of waste management is "...subject to a limited duration of five years where the aid is 'degressive'. Its intensity may amount to 100 % of the extra costs in the first year but must have fallen in a linear fashion to zero by the end of the fifth year". The Authority does not have sufficient information to assess whether the aid would be compatible under paragraph 37 in combination with paragraph 41 of the State Aid Guidelines. The Authority does not have any information on the extra production costs, the aid being in line with the waste hierarchy and respecting the aid intensity of 50%.

HAS ADOPTED THIS DECISION:

- 1. The Authority opens the formal investigation procedure pursuant to Article 1 (2) in Part I of Protocol 3 to the Surveillance and Court Agreement against the aid scheme to utilise energy from final waste treatment plants.**
- 2. The Norwegian Government is invited, pursuant to Article 6 (1) in Part II of Protocol 3 to the Surveillance and Court Agreement, to submit its comments to the present decision within six weeks from receipt of the present decision.**
- 3. The Norwegian Government is requested to submit all information necessary to enable the Authority to examine the compatibility of the proposed State aid under Article 61 (3)(c) of the EEA Agreement, in combination with Chapter 15 of the Authority's State Aid Guidelines on Aid for Environmental Protection, within six weeks from receipt of the present decision. Otherwise the Authority will adopt a decision on the basis of the information in its possession.**
- 4. Other EFTA States, EC Member States and interested parties shall be informed by the publishing of this decision in the EEA Section of the Official Journal of the European Union and the EEA Supplement thereto, inviting them to submit comments within one month from the date of publication.**
- 5. The decision is authentic in the English language.**

Done at Brussels, 11 December 2003

For the EFTA Surveillance Authority

Einar M. Bull
President

Hannes Hafstein
College Member

ÁKVÖRÐUN EFTIRLITSSTOFNUNAR EFTA NR. 140/03/COL

2004/EES/16/02

frá 16. júlí 2003

um bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla

(NOREGUR)

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA HEFUR,

með hliðsjón af samningi um Evrópska efnahagssvæðið ⁽¹⁾, einkum 49., 61., 62. og 63. gr. og XIII. viðauka ⁽²⁾,

með hliðsjón af samningi milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls ⁽³⁾, einkum 24. gr. og 1. gr. bókar 3,

með hliðsjón af leiðbeiningum eftirlitsstofnunarinnar um beitingu og túlkun 61. og 62. gr. EES-samningsins ⁽⁴⁾, einkum 5., 6. og 15. kafla,

með hliðsjón af ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar um að hefja formlega rannsókn ⁽⁵⁾,

eftir að hafa boðið hagsmunaaðilum að gera athugasemdir í samræmi við ákvæðin í 5. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð ⁽⁶⁾, og með hliðsjón af athugasemdum sem borist hafa,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

I. MÁLSATVIK

A. Málsmeðferð og bréfaskipti

1. Upphaf formlegrar rannsóknar

Í kjölfar kæru um bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla fór fram hjá eftirlitsstofnuninni forathugun á bótakerfinu á grundvelli EES-reglna um ríkisaðstoð. Í kjölfar þeirrar athugunar ákvað stofnunin hinn 18. desember 2000 að hefja formlega rannsókn á bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla. Ákvörðunin var tilkynnt norskum stjórnvöldum með bréfi dagsettu sama dag (skjalnr. 00-9192-D).

Í bréfinu var norskum stjórnvöldum boðið, í samræmi við 1. mgr. liðar 5.3.1 í 5. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð, að leggja fram athugasemdir við upphaf formlegrar rannsóknar. Norsk stjórnvöld voru enn fremur beðin um allar þær viðbótarupplýsingar sem nauðsynlegar væru til að unnt væri að meta hvort bótakerfið væri samrýmanlegt EES-reglum um ríkisaðstoð.

⁽¹⁾ Nefnist hér á eftir „EES-samningurinn“.

⁽²⁾ Einkum gerðanna sem um getur í 4. lið I. kafla („Flutningar á landi“) XIII. viðauka við EES-samninginn (þ.e. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69 frá 26. júní 1969 um aðgerðir aðildarríkjanna vegna skyldna sem felast í hugtakinu opinber þjónusta í flutningum á járnbrautum, vegum og skipgengum vatnaleiðum (Stjtið. EB L 156, 28.6.1969, bls. 1) með síðari breytingum, einkum samkvæmt reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1893/91 frá 20. júní 1991 (Stjtið. EB L 169, 29.6.1991, bls. 1)), gerðarinnar sem um getur í 32. lið II. kafla („Flutningar á vegum“) (þ.e. reglugerð ráðsins (EBE) nr. 684/92 frá 16. mars 1992 um setningu sameiginlegra reglna um farþegaflutninga milli landa með hópbifreiðum (Stjtið. EB L 74, 20.3.1992, bls. 1), eins og henni var breytt með reglugerð ráðsins (EB) nr. 11/98 frá 11. desember 1997 um breytingu á reglugerð (EBE) nr. 684/92 um setningu sameiginlegra reglna um farþegaflutninga milli landa með hópbifreiðum (Stjtið. EB L 4, 8.1.1998, bls. 1)) og gerðarinnar sem um getur í lið 33a í II. kafla („Flutningar á vegum“) (þ.e. reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2454/92 frá 23. júlí 1992 um skilyrði fyrir því að flutningafyrirtæki stundi farþegaflutninga á vegum innanlands í aðildarríki sem það hefur ekki aðsetur í (Stjtið. EB L 251, 29.8.1992, bls. 1), en í hennar stað er nú komin gerðin sem um getur í lið 33b í II. kafla („Flutningar á vegum“) (þ.e. reglugerð ráðsins (EBE) nr. 12/98 frá 11. desember 1997 um skilyrði fyrir því að flutningafyrirtæki geti stundað farþegaflutninga á vegum innanlands í aðildarríki sem þau hafa ekki aðsetur í (Stjtið. EB L 4, 8.1.1998, bls. 10)).

⁽³⁾ Nefnist hér á eftir „samningurinn um eftirlitsstofnun og dómstól“.

⁽⁴⁾ Leiðbeiningar um beitingu og túlkun 61. og 62. gr. EES-samningsins og 1. gr. bókar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól sem Eftirlitsstofnun EFTA samþykkti og gaf út hinn 19. janúar 1994 og birtust í Stjtið. EB L 231 og EES-viðbæti nr. 32 hinn 3. september 1994, með nýjustu áorðnum breytingum samkvæmt ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar nr. 264/02/COL frá 18. desember 2002 (sem er enn óbirt); nefnist hér á eftir „leiðbeiningar stofnunarinnar um ríkisaðstoð“.

⁽⁵⁾ Ákvörðun frá 18. desember 2000 nr. 381/00/COL sem birtist í Stjtið. EB C 125, 26.4.2001 og EES-viðbæti við Stjtið. EB nr. 22, 26.4.2001.

⁽⁶⁾ Einkum lið 5.3.2. í leiðbeiningunum.

Eftirlitsstofnunin ítrekaði við norsk stjórnvöld að samkvæmt lið 6.2.3 í 6. kafla leiðbeininga stofnunarinnar um ríkisaðstoð er heimilt að krefjast endurgreiðslu frá þeim sem þegið hafa aðstoð telji stofnunin að bótakerfið sé ekki samrýmanlegt ákvæðum EES-samningsins. Með tilliti til þessara atriða voru norsk stjórnvöld beðin um að koma ákvörðuninni á framfæri við þá sem þegið hafa aðstoð.

Að lokum, og með tilliti til fyrirhugaðs framhalds á bótakerfinu árið 2001, minnti eftirlitsstofnunin norsk stjórnvöld á að þeim væri skylt að fresta framkvæmd aðstoðarinnar.

2. Athugasemdir og frekari upplýsingar frá norskum stjórnvöldum

Norsk stjórnvöld lögðu fram athugasemdir sínar við upphaf formlegrar rannsóknar í bréfi dagsettu 31. janúar 2001, sem barst eftirlitsstofnuninni og var skráð 8. febrúar 2001 (skjalnr. 01-1029-A). Staðhæft var að í bótakerfinu væri ekki fólgin „ný aðstoð“ og hvað sem öðru liði hefði ekki verið skylt að tilkynna kerfið fyrir fram vegna þess að það væri í samræmi við reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69 ⁽⁷⁾. Af þessum sökum tilkynntu norsk stjórnvöld eftirlitsstofnuninni að greiðslum samkvæmt bótakerfinu yrði ekki frestað.

Eftirlitsstofnunin staðfesti móttöku þessa bréfs með bréfi dagsettu 12. apríl 2001 (skjalnr. 01-2781-D) og óskaði frekari upplýsinga.

Norsk stjórnvöld lögðu fram þær upplýsingar sem óskað hafði verið eftir í bréfi dagsettu 15. júní 2001, sem barst eftirlitsstofnuninni og var skráð 20. júní 2001 (skjalnr. 01-4686-A).

3. Athugasemdir og frekari upplýsingar frá þriðju aðilum

Eftir að formleg rannsókn hófst, en áður en ákvörðunin birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*, lögðu Samtök flutningafyrirtækja í Noregi (Transportbedriftenes Landsforening) fram athugasemdir um ákvörðun stofnunarinnar um að hefja formlega rannsókn í bréfi dagsettu 21. febrúar 2001, sem var skráð í eftirlitsstofnuninni 23. febrúar 2001 (skjalnr. 01-1387-A).

Með bréfi dagsettu 18. desember 2000 (skjalnr. 00-9193-D) var kæranda greint frá því að formleg rannsókn væri hafin.

Eftir að athugasemdir við upphaf formlegrar rannsóknar höfðu borist frá norskum stjórnvöldum sendi eftirlitsstofnunin kæranda annað bréf, dagsett 12. apríl 2001 (skjalnr. 01-2780-D). Í því bréfi tók stofnunin saman röksemdir norskra stjórnvalda að því er varðaði upphaf formlegrar rannsóknar og gaf kæranda kost á að tjá sig um þær. Jafnframt var kæranda gefinn kostur á að leggja fram frekari upplýsingar, einkum að því er varðaði mun á samkeppnisstöðu óreglubundinna flutninga og reglubundinna flutninga (sem rekendur hraðferðabíla annast) í Noregi. Kærandi svaraði þessu með bréfi dagsettu 21. maí 2001, sem barst eftirlitsstofnuninni og var skráð 23. maí 2001 (skjalnr. 01-3911-A).

Aðrar athugasemdir bárust ekki frá þriðju aðilum áður en frestur til athugasemda rann út samkvæmt 1. mgr. liðar 5.3.2. í 5. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð ⁽⁸⁾, þ.e. 26. maí 2001.

4. Frekari upplýsingar norskra stjórnvalda í tilefni af athugasemdum þriðju aðila

Í bréfi dagsettu 30. október 2001 (skjalnr. 01-8453-D) sendi eftirlitsstofnunin norskum stjórnvöldum athugasemdir sem borist höfðu frá þriðju aðilum. Jafnframt tilkynnti eftirlitsstofnunin norskum stjórnvöldum að hún teldi ekki að bótakerfi fyrir óstyrkhæfa rekendur langferðabíla félli undir reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69. Loks ítrekaði eftirlitsstofnunin sérstaklega, með hliðsjón af ástæðum sem hugsanlega gætu réttlætt bótakerfið á grundvelli Leiðbeininga um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar, að kerfið þyrfti að vera tímabundið og að bætur þyrftu að meginsteftnu til að vara lækandi, að bætur sem rekendum langferðabíla væru greiddar yrðu að vera lægri en sem næmi raunverulegri notkun dísilolíu á venjulegum akstursleiðum, og að jafnframt þyrfti að takmarka bótahlutfallið til þess að hvetja rekendur langferðabíla til að draga úr notkun dísilolíu. Með hliðsjón af þessu voru norsk stjórnvöld beðin um frekari upplýsingar.

⁽⁷⁾ Samkvæmt 2. mgr. 17. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69 eru endurgreiðslur vegna almannaþjónustuskuldna, sem inntar eru af hendi í samræmi við ákvæði reglugerðarinnar, undanþegnar tilkynningaskyldu og falla því ekki undir stöðvunarskylduna.

⁽⁸⁾ Samkvæmt 1. mgr. liðar 5.3.2. í 5. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð er hagsmunaaðilum heimilt að gera athugasemdir við ákvörðun um að hefja málsmeðferð innan eins mánaðar frá birtingardegi.

Í bréfi frá samgönguráðuneytinu dagsettu 31. janúar 2002, sem barst eftirlitsstofnuninni og var skráð 5. febrúar 2002 (skjalnr. 02-1006-A), lögðu norsk stjórnvöld fram athugasemdir sínar við framlögð gögn þriðju aðila. Þau lögðu einnig fram álit sitt á mati eftirlitsstofnunarinnar að því er varðaði beitingu reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69 og létu í té þær upplýsingar sem óskað hafði verið eftir. Frekari athugasemdir bárust síðan frá norskum stjórnvöldum (sbr. bréf samgönguráðuneytisins dagsett 4. apríl 2002, sem barst eftirlitsstofnuninni og var skráð 9. apríl 2002 (skjalnr. 02-2573-A)).

5. Athugasemdir þriðju aðila sem bárust eftir að frestur til að skila athugasemdum var liðinn

Eftir að frestur þriðju aðila til að skila athugasemdum (þ.e. 26. maí 2001) var liðinn bárust eftirlitsstofnuninni einnig frekari athugasemdir frá Samtökum flutningafyrirtækja í Noregi (sbr. símbréf dagsett 7. febrúar 2002 sem barst eftirlitsstofnuninni og var skráð sama dag (skjalnr. 02-1058-A) og bréf dagsett 9. apríl 2002 sem barst eftirlitsstofnuninni og var skráð 11. apríl 2002 (skjalnr. 02-2557-A)) og frá kæranda (sbr. bréf dagsett 8. maí 2002 sem barst eftirlitsstofnuninni og var skráð 15. maí 2002 (skjalnr. 02-3635-A)).

B. Lýsing á bótakerfi fyrir hraðferðabíla

1. Dísilólúgjald í Noregi: Afnáam undanþágu fyrir rekendur langferðabíla

Dísilólúgjald („*autodieselavgift*“) var fyrst tekið upp 1. október 1993 (en þá kom það í stað kílómetragjalds sem var tekið upp 1978) ⁽⁹⁾. Gjaldið er lagt á dísilólú sem notuð er á bifreiðar og er fast gjald á lítra sem norska þjóðþingið ákveður árlega ⁽¹⁰⁾. Rekendur langferðabíla, sem stunda farþegaflutninga, voru undanþegnir gjaldinu (rétt eins og þeir voru áður undanþegnir kílómetragjaldi). Í frumvarpi til laga um „græna skatta“ (*St. prp. nr. 54 (1997–1998) „Grønne Skatter“*) taldi norska ríkisstjórnin að þágildandi undanþága fyrir rekendur langferðabíla væri ekki réttlæt看leg af umhverfisástæðum þar eð hún hlífði þeim við ytri kostnaði vegna slits á vegum, slysa og mengunar og væri þeim því ekki fjárhagsleg hvatning til að draga úr slíkum kostnaði. Af þeim sökum lagði ríkisstjórnin til að þessi undanþága rekenda langferðabíla frá dísilólúgjaldi yrði afnumin til þess að hvetja þá til aukinnar skilvirkni og til að taka mið af umhverfissjónarmiðum í ákvörðunum um fjárfestingar.

Frá 1. janúar 1999 var öllum rekendum langferðabíla sem stunda farþegaflutninga (þ.e. bæði reglubundna ⁽¹¹⁾ og óreglubundna ⁽¹²⁾ flutninga) að formi til skylt að greiða dísilólúgjaldi.

2. Upptaka bótakerfa

Til þess að veikja ekki samkeppnisstöðu almenningssamgangna (þ.e. reglubundinna farþegaflutninga) var hins vegar lagt til að tilteknum flokkum rekenda langferðabíla (svonefndum „*tilskuddsberettiget bussdrift*“ eða „styrkhæfum“ rekendum langferðabifreiða, þ.e. rekendum langferðabíla sem eiga rétt á beinum ríkisstyrkjum til að stunda reglubundna farþegaflutninga ⁽¹³⁾) skyldi bættur kostnaðarauki vegna afnáms undanþágunnar. Að því er varðaði aðra flokka rekenda langferðabifreiða (svonefnda „*ikke-tilskuddsberettiget bussdrift*“ eða „óstyrkhæfa“ rekendum langferðabíla, þ.e. rekendum langferðabíla sem stunda reglubundna farþegaflutninga en eiga þó ekki rétt á beinum ríkisstyrkjum ⁽¹⁴⁾) kom fram í lagafrumvarpi um „græna skatta“ að engar bætur skyldu greiddar þar eð þessir rekendur langferðabíla teldust geta borið aukinn kostnað annaðhvort með hækkuðu miðaverði eða minni hagnaði. Ennfremur kom fram að afnáam undanþágunnar myndi hvetja rekendur langferðabíla til að auka skilvirkni og gera reksturinn umhverfisvænni.

⁽⁹⁾ Reglugerð frá 8. júní 1993 um gjald á jarðolíu sem notuð er á bifreiðar og um merkingu jarðolíu (*Forskrift om avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn og om merking av mineralolje*).

⁽¹⁰⁾ Ítarlegri upplýsingar um gjöld sem lögð voru á eftir 1999 koma fram í 2. töflu hér á eftir.

⁽¹¹⁾ Hugtakið „reglubundnir flutningar“ er notað í þessari ákvörðun í samræmi við skilgreininguna sem er að finna í 1. mgr. 2. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 12/98 frá 11. desember 1997 um skilyrði fyrir því að flutningafyrirtæki geti stundað farþegaflutninga á vegum innanlands í aðildarríki sem þau hafa ekki aðsetur í.

⁽¹²⁾ Hugtakið „óreglubundnir flutningar“ er notað í þessari ákvörðun í samræmi við skilgreininguna sem er að finna í 3. mgr. 2. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 12/98 frá 11. desember 1997 um skilyrði fyrir því að flutningafyrirtæki geti stundað farþegaflutninga á vegum innanlands í aðildarríki sem þau hafa ekki aðsetur í.

⁽¹³⁾ Nákvæmari lýsingu á þessum flokki rekenda langferðabíla er að finna í C-lið þessarar ákvörðunar.

⁽¹⁴⁾ Nákvæmari lýsingu á þessum flokki rekenda langferðabíla er að finna í C-lið þessarar ákvörðunar.

Í kjölfar stjórnarfrumvarpsins ákvað þingið haustið 1998 að stofna til bótakerfis fyrir „styrkhæfa“ rekendur langferðabíla. Þótt ekki hefði verið gert ráð fyrir sérstöku bótakerfi fyrir svonefnda „óstyrkhæfa“ rekendur langferðabíla í stjórnarfrumvarpinu um „græna skatta“ var slíkt kerfi tekið upp með ákvörðun norska þjóðþingsins um breytingar á fjárlögum fyrir 1999 sem var samþykkt vorið 1999 (*St. prp. nr. 67 (1998–1999)*). Þetta kerfi er á vegum samgönguráðuneytisins (sbr. *St. prp. nr. 1 (1999–2000)*, 71. lið 1330. kafla, „*Tilskudd til ekspressbussur*“).

Með upptöku bótakerfa fyrir bæði „styrkhæfa“ og „óstyrkhæfa“ rekendur langferðabíla fengu fyrirtæki sem stunda reglubundna farþegaflutninga því endurgreiddan (að hluta) kostnað af dísilolíugjaldi frá 1. janúar 1999. Aftur á móti þurftu aðrir rekendur langferðabíla, meðal annars þeir sem stunda óreglubundna flutninga, að bera kostnað af dísilolíugjaldi að fullu.

Reglur um bætur til rekenda hraðferðabíla koma fram í tveimur bréfum frá 21. febrúar 2000 sem voru send þeim rekendum sem áttu rétt á bótum ⁽¹⁵⁾.

Bótafjárhæðin sem er greidd hverju fyrirtæki er reiknuð á grundvelli ekinnar vegalengdar samkvæmt „leiðaáætlun“ með því að margfalda kílómetrafjölda með tiltekinni krónutölu. Sú krónutala er ekki ákveðin fyrirfram heldur verður hún reiknuð út þegar ekin heildarvegalengd allra sérleyfishafa liggur fyrir ⁽¹⁶⁾. Samkvæmt upplýsingum norskra stjórnvalda var krónutalan 1,37 norskar krónur fyrir árið 1999 og 1,41 fyrir árið 2000 og áætlaðar tölur fyrir árin 2001 og 2002 eru 1,07 og 0,62 á hvern kílómetra.

Að auki eru greiddar bætur fyrir svonefndan „staðsetningarakstur“ ⁽¹⁷⁾ og „hjálparakstur“ ⁽¹⁸⁾. Að sögn norskra stjórnvalda hafa því aðeins verið greiddar bætur í þessum tilvikum að „staðsetningarakstur“ og „hjálparakstur“ væri umfram 10% af akstri samkvæmt áætlun. Jafnframt eru greiddar bætur vegna „samþykktra frávíka“ frá áætlun ⁽¹⁹⁾.

Bótakerfið nær einnig til flutningaþjónustu innanlands (gestaflutninga) í tengslum við millilandaflutninga. Byggt er á þeirri forsendu að erlend fyrirtæki, sem stunda slíka gestaflutninga, geri það í samvinnu við norsk fyrirtæki. Einnig er byggt á þeirri forsendu að norsku fyrirtækin sækji um bætur fyrir hönd hinna erlendu.

3. Umfang rannsóknarinnar

Í ákvörðun sinni frá 18. desember 2000 ákvað eftirlitsstofnunin að hefja formlega rannsókn á bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla ⁽²⁰⁾. Í umsögn sinni um ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar um að hefja rannsókn á bótakerfinu gerðu norsk stjórnvöld grein fyrir því að bótapegar kerfisins væru ekki sjálfkrafa hinir sömu og „rekendur hraðferðabíla“. Rekendurnir notuðu orðið „hraðferðabíll“ sem markaðssetningarhugtak. Að sögn norskra stjórnvalda veittu „rekendur hraðferðabíla“ í raun bæði „styrkhæfa“ og „óstyrkhæfa“ þjónustu. Með þessar skýringar í huga bendir eftirlitsstofnunin á að, bótakerfið sem er til athugunar, er það kerfi sem sett var á fót fyrir „óstyrkhæfa“ rekendur langferðabíla sem stunda reglubundna farþegaflutninga. Rannsóknin nær ekki til bótakerfis fyrir „styrkhæfa“ rekendur langferðabíla.

C. Lýsing á lagaumhverfi reglubundinna farþegaflutninga í Noregi

1. Lagaumhverfi rekstrar reglubundinna farþegaflutninga í Noregi

Að sögn norskra stjórnvalda falla allir reglubundnir farþegaflutningar í Noregi undir samgöngulög (*Lov om samferdsel 1976 nr. 63*) og reglugerð um farþegaflutninga innanlands (*Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy*) ⁽²¹⁾. Öllum fyrirtækjum, sem hafa rekstrarleyfi í samræmi við 3. gr. samgöngulaga, er heimilt að stunda reglubundna farþegaflutninga. Á hinn bóginn er öllum fyrirtækjum með rekstrarleyfi skylt að hlíta sömu reglum um reglubundna farþegaflutninga í samræmi

⁽¹⁵⁾ Nákvæmari lýsingu á ákvæðum bótakerfisins er að finna í ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar um að hefja formlega rannsókn.

⁽¹⁶⁾ Krónutalan virðist vera reiknuð með því að deila í heildarfjárhæðina sem veitt hefur verið til bótakerfisins með heildarfjölda kílómetra sem sótt hefur verið um styrk fyrir.

⁽¹⁷⁾ „Staðsetningarakstur“ er akstur sem er nauðsynlegur fyrir og eftir akstur samkvæmt áætlun, t.d. akstur til og frá bifreiðageymslu eða miðstöð.

⁽¹⁸⁾ „Hjálparakstur“ er akstur sem er nauðsynlegur til þess að unnt sé að þjóna öllum farþegum á tiltekinni leið í samræmi við áætlun á hverjum tíma.

⁽¹⁹⁾ „Samþykkt frávik“ eru frávik sem norska ríkisstjórnin nefnir í svari sínu við ósk eftirlitsstofnunarinnar um frekari upplýsingar frá 12. apríl 2001: „...meiri frávik [frá skilgreindri akstursleið] hafa ekki komið fyrir nema í tengslum við almannaþjónustuskuldur sem tilgreindar eru í sérlexfinu“.

⁽²⁰⁾ Þetta orðalag var notað í ákvörðuninni um að hefja rannsókn, sbr. heiti kerfisins eins og það kemur fram í norsku fjárlögum.

⁽²¹⁾ Í athugasemdum norskra stjórnvalda er getið um „viðbótarákvæði“.

við samgöngulög og reglugerð um farþegaflutninga innanlands. Ákvæði reglugerðar um farþegaflutninga innanlands mæla m.a. fyrir um að leyfishafa sé bæði rétt og skylt að veita flutningaþjónustuna sem leyfið nær til. Jafnt leiðaáætlun sem farmiðaverð þurfa að hljóta samþykki lögbærra yfirvalda⁽²²⁾. Sæki rekandi um heimild til að leggja flutningaþjónustuna niður (t.d. með því að hætta akstri á tiltekinni leið eða breyta skilmálum þjónustunnar) geta lögbær yfirvöld skyldað hann til að halda rekstrinum áfram gegn greiðslu bóta vegna hugsanlegs hallarekstrar á leiðinni sem ekki verður mætt með hagnaði af öðrum áætlunarleiðum (sbr. 2. mgr. 19. gr. reglugerðar um farþegaflutninga innanlands).

2. Greinarmunur á svokölluðum „styrkhæfum“ og „óstyrkhæfum“ rekendum

Norsk stjórnvöld lögðu áherslu á að munurinn á „styrkhæfum“ og „óstyrkhæfum“ rekendum væri ekki byggður á ákvæðum samgöngulaga eða öðrum lagaákvæðum um reglubundna farþegaflutninga.

Eftirlitsstofnunin bendir aftur á móti á að mismunandi reglur gildi um „styrkhæfa“ og „óstyrkhæfa“ rekendur að því er varðar aðferðir við að veita heimild til að stunda reglubundna farþegaflutninga á einstökum leiðum og að því er varðar það hvort rekandi geti notið beinna ríkisstyrkja vegna slíkrar flutningaþjónustu (eða ekki).

Af upplýsingum þeim, sem eftirlitsstofnunin hefur undir höndum, má ráða að svonefnd „styrkhæf“ fyrirtæki séu valin á grundvelli útboðs fyrir reglubundna flutningaþjónustu. Bætur eru greiddar fyrir slíka þjónustu samkvæmt „rammasamningum“ sem gerðir eru við sýsluyfirvöld á hverjum stað. Mælt er fyrir um útboðsskilmála, gerð áður nefndra samninga og úthlutun bóta í reglugerð um útboð fyrir áætlunarferðir innan héraðs („*Forskrift om anbud i lokal rutetransport*“). Á áætlunarleiðum, sem taldar eru geta skilað hagnaði, geta rekendur langferðabíla aftur á móti sótt um leyfi til að stunda reglubundna farþegaflutninga. Slíkar umsóknir eru metnar hjá lögbærum yfirvöldum að teknu tilliti til flutningsþarfar og samkeppnisaðstæðna. Rekendur langferðabíla, sem stunda reglubundna farþegaflutninga um það leyti sem þeir leggja fram umsókn, eiga ekki rétt á beinum ríkisstyrkjum. Þeir eru því kallaðir „óstyrkhæfir“ rekendur langferðabíla.

D. Ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar um að hefja formlega rannsókn, umsögn Norðmanna og umsagnir þriðju aðila sem komið hafa fram við meðferð málsins

Í desember 2000 ákvað eftirlitsstofnunin að hefja formlega rannsókn á bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla⁽²³⁾. Í ákvörðuninni lýsti stofnunin efasemdum um að bótakerfið samrýmdist framkvæmd EES-samningsins. Eftirlitsstofnunin taldi að í bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla, sem tekið var upp árið 1999, væri fölginn „ný aðstoð“. Að teknu tilliti til þess að eftirlitsstofnuninni hafði ekki borist tilkynning um kerfið í samræmi við 3. mgr. 1. gr. bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól var óhjákvæmilegt að líta svo á að kerfið væri „ólöglegt vegna brota á málsmeðferðarreglum“ samkvæmt 6. kafla Leiðbeininga um ríkisaðstoð. Jafnframt lýsti eftirlitsstofnunin efasemdum um að bótakerfið samrýmdist c-lið 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins að teknu tilliti til Leiðbeininga um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar.

1. Ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins

a) Álit eftirlitsstofnunarinnar eins og það kemur fram í ákvörðuninni um að hefja rannsókn

Eftirlitsstofnunin gat ekki útilokað, á grundvelli þeirra gagna sem borist höfðu í frumrannsókninni, að bótakerfið væri til þess fallið að styrkja samkeppnisstöðu fyrirtækja sem stunda farþegaflutninga bæði innanlands í Noregi og í öðrum löndum og gæti því raskað samkeppni og haft áhrif á viðskipti milli samningsríkjanna.

Bráðabirgðaniðurstaða eftirlitsstofnunarinnar byggðist á eftirfarandi forsendum:

Fyrirtæki, sem njóta góðs af styrkjakerfinu, geta stundað bæði reglubundna og óreglubundna flutningaþjónustu. Að áliti eftirlitsstofnunarinnar var því ekki loku fyrir það skotið að greiðslur samkvæmt bótakerfinu væru notaðar til að veita óreglubundna flutningaþjónustu (sem hefur verið gefin frjáls að fullu).

⁽²²⁾ Nákvæmari lýsingu á skilmálum sem gilda um reglubundna farþegaflutninga í Noregi er að finna hér á eftir.

⁽²³⁾ Sjá 5. neðanmálsgrein.

Ekki var einu sinni unnt að útiloka samkeppnisraskandi áhrif hjá rekendum langferðabíla sem stunduðu reglubundna flutninga eingöngu, vegna þess að „óstyrkhæfir“ rekendur voru í samkeppni við óreglubundna farþegaflutninga, þótt að takmörkuðu leyti væri.

Að því er varðaði reglubundna flutninga milli landa þótti eftirlitsstofnuninni ekki fullvíst að erlendum rekendum yrðu greiddar bætur án mismununar og á gagnsæjan hátt. Loks benti eftirlitsstofnunin á að jafnvel þótt kerfinu væri beitt án mismununar gagnvart erlendum rekendum, sem rækju flutningaþjónustu í Noregi, væri ekki unnt að útiloka áhrif á viðskipti þar eð norskir rekendur langferðabíla, sem nytu bótagreiðslna, gætu keppt við fyrirtæki utan Noregs um bæði óreglubundna og reglubundna flutninga.

b) Umsögn norskra stjórnvalda um ákvörðun um að hefja rannsókn

Í umsögn norskra stjórnvalda um ákvörðun um að hefja rannsókn (sbr. bréf frá 31. janúar 2001) kom fram það álit þeirra að bótakerfið fæli ekki í sér aðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins. Bætur, sem greiddar væru vegna reglubundinnar þjónustu, gætu ekki raskað samkeppni á sviði óreglubundinnar þjónustu vegna þess að markaðir fyrir reglubundna og óreglubundna þjónustu væru ólíkir og sköruðust mjög lítið. Þá héldu norsk stjórnvöld því fram að bótakerfið hefði ekki áhrif á viðskipti vegna þess að bætur væru greiddar öllum rekendum (jafnt innlendum sem erlendum) sem rækju reglubundna gestaflutninga í Noregi. Jafnframt væru eingöngu greiddar bætur fyrir ekna vegalengd innan landamæra Noregs.

c) Frekari upplýsingar norskra stjórnvalda

Upplýsingar norskra stjórnvalda sýndu að af 100 rekendum, sem stunduðu reglubundna áætlunarþjónustu í Noregi og fengu bætur vegna dísilólugjalds samkvæmt bótakerfinu sem er til athugunar, stunduðu 49 einnig óreglubundna þjónustu, þ.e. 49%. Norsk stjórnvöld lögðu einnig fram tölur sem sýndu að hjá rekendum hópferðabíla í Noregi væri óreglubundin þjónusta ⁽²⁴⁾ að jafnaði innan við 15% af heildarrekrarkostnaði fyrirtækjanna.

Að því er varðar samanburð á samkeppnisstöðu reglubundinna og óreglubundinna flutninga lögðu norsk stjórnvöld fram þá skýringu (sbr. bréf frá 15. júní 2001) að þar væri um tvo mismunandi markaði að ræða vegna mismunandi skyldna sem á rekstrinum hvíldu samkvæmt lögum (reglubundnir flutningar eru leyfisskyldir en ekki hinir óreglubundnu; viðbótarskyldur að því er varðar áætlanir, ferðatíðni og eknar leiðir hvíla á reglubundnum flutningum en ekki óreglubundnum) sem og vegna eðlis rekstrarins sem væri mismunandi frá sjónarhóli viðskiptavina.

Norsk stjórnvöld telja að að frá sjónarhóli hóps farþega geti reglubundin flutningaþjónusta því aðeins talist góður kostur við hlið óreglubundinnar þjónustu að ferðamannastaði, hótél o.s.frv. sé að finna meðfram áætlunarleiðinni. Norsk stjórnvöld staðhæfðu einnig að við tiltekna aðstæður gæti kostnaður verið með þeim hætti að raunhæft væri fyrir viðskiptavinum að velja milli þess að kaupa óreglubundna þjónustu eða ferðast með áætlunarbílum ⁽²⁵⁾. Að sögn norskra stjórnvalda kemur slíkt sjaldan fyrir við venjulegar aðstæður og fyrirtæki, sem stunda reglubundnar áætlunarferðir, hafa aðeins að mjög takmörkuðu leyti sinnt þeim hópum viðskiptavina sem rekendur óreglubundinnar þjónustu sinna að jafnaði.

Jafnframt var tekið fram að í norsku samgöngulögunum væri kveðið á um að í reglubundnum áætlunarferðum væri heimilt að sækja hópa farþega hæfilega langa vegalengd frá skráðum viðkomustöðum áætlunarleiðar. Norsk stjórnvöld kváðust ekki vita til þess að frávik umfram þetta hefðu tíðkast nema í samræmi við almannaþjónustuskýldur sem kveðið væri á um í rekstrarleyfi. Slíkar skyldur geta tekið til flutningaþjónustu á sérstaka ferðamannastaði.

Auk þess sem að ofan greinir, og með tilliti til þeirrar staðhæfingar í ákvörðun um að hefja formlega rannsókn að rekendum langferðabíla, sem stunda reglubundna flutninga, væri heimilt að breyta áætlun sinni á veturna í því skyni að veita flutningaþjónustu í tengslum við ferðamannastaði, lögðu norsk stjórnvöld fram þær skýringar að umsóknir um breytingar á „óstyrkhæfir“ áætlunarþjónustu þyrftu að hljóta samþykki samgönguráðuneytisins sem tæki mið af þörfinni á breytingum og þeim samkeppnisáhrifum sem þær myndu hafa. Jafnframt kom fram af hálfu norskra stjórnvalda að rekendum væri að jafnaði óheimilt að víkja frá áætlunarleið þótt hópur farþega óskaði þess (þótt svo virtist sem slíkum frávikum mætti koma við að því tilskildu að þær röskuðu ekki flutningaþjónustu samkvæmt áætlun, þ.e. tímasetningum og viðkomustöðum).

⁽²⁴⁾ Norsk stjórnvöld nota hugtakið „non-scheduled services“. Eftirlitsstofnunin túlkar hugtakið á þann veg að það vísi til flutningaþjónustu sem er ekki „reglubundnir flutningar“ í skilningi 1. mgr. 2. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 12/98; sjá 2. neðanmálsgrein.

⁽²⁵⁾ Norsk stjórnvöld nota hugtakið „scheduled service“. Eftirlitsstofnunin túlkar hugtakið á þann veg að það vísi til „reglubundinna flutninga“ í skilningi 1. mgr. 2. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 12/98; sjá 2. neðanmálsgrein.

Að því er varðar erlend fyrirtæki sem njóta góðs af styrkjakerfinu hafa norsk stjórnvöld greint eftirlitsstofnuninni frá því að sem stundur stundi aðeins einn rekandi, sænska fyrirtækið Swebus AB, reglubundna gestaflutninga milli landa í Noregi. Þessi rekstur fyrirtækisins er í samstarfi við norska rekandann AS Østfold Bilruter.

Að því er varðar norska rekendur sem stunda slíka flutninga erlendis hafa norsk stjórnvöld greint eftirlitsstofnuninni frá því að til þessa dags hafi verið gefin út 330 bandalagsleyfi⁽²⁶⁾. Upplýsinga um leyfi til reglubundinna flutninga þyrfti að afla frá hverju landi um sig.

d) Umsögn Samtaka flutningafyrirtækja í Noregi um ákvörðun um að hefja rannsókn

Samtök flutningafyrirtækja í Noregi tóku undir það að rekstur áætlunarferða⁽²⁷⁾ væri í samkeppni við rekstur óreglubundinna ferða en töldu að sú samkeppni væri órjúfanlegur þáttur í stefnu bæði Norðmanna og Evrópusambandsins á sviði flutninga. Samtökin töldu að frávik frá áætlunum (vegna breytilegrar eftirspurnar eftir árstímum) og það að geta sótt hópa farþega hæfilega langa vegalengd frá skráðum viðkomustöðum á áætlunarleið væri eðlilegur þáttur slíkrar þjónustu og í samræmi við ákvæði reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 684/92 með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 11/98. Að því er varðar áætlunarferðir milli landa⁽²⁸⁾ töldu Samtök flutningafyrirtækja að erlendir rekendur myndu njóta sömu kjara og innlendir. Að því er varðar það álitamál hvort bótakerfið falli undir 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins tóku Samtök flutningafyrirtækja í Noregi fram, í bréfi dagsettu 9. apríl 2002, að fyrirtæki, sem stunda reglubundna flutningaþjónustu með langferðabilum og njóta góðs af bótakerfinu, starfi eingöngu í Noregi; af þeim sökum eigi samkeppnisreglur ekki við um bótakerfið sem er til athugunar.

e) Umsögn kæranda

Að sögn kæranda eiga „óstyrkhæfir“ rekendur langferðabifreiða í samkeppni við hópferðabíla sem þjóna ferðamönnum. Í því tilliti nefnir kærandi ákveðnar leiðir sem bæði „óstyrkhæfir“ rekendur langferðabíla og rekendur hópferðabíla sem þjóna ferðamönnum aki og keppi þar um sama hóp viðskiptavina (t.d. hraðferðir til Óslóarflugvallar sem rekendur reglubundinna ferða bjóða í samkeppni við hópferðabíla sem þjóna ferðamönnum sérstaklega).

Að auki telur kærandi að látið sé óátalið – þvert á fullyrðingar norskra stjórnvalda – að rekendur áætlunarferða víki frá akstursleiðum samkvæmt áætlun í því skyni að aka hópum farþega til dæmigerðra áfangastaða hópferðabíla sem þjóna ferðamönnum (í þessu tilliti nefnir kærandi fyrirtækið Valdresbussen sem stundi áætlunarferðir á leiðinni Ósló–Beitostølen, „dæmigerðri ferðamannaleið“; kærandi nefnir einnig leiðirnar Ósló–Trysil, Ósló–Hemsedal og Ósló–Geilo sem dæmi). Slík frávik frá áætlunarleið leiði til þess að þjónustusvið skarist.

Jafnframt geti „óstyrkhæfir“ rekendur langferðabíla fengið bætur fyrir „hjálparkstur“ og „staðsetningarakstur“. Hvorttveggja gætu þeir nýtt sér til að veita flutningaþjónustu í samkeppni við kæranda (kærandi nefnir einkum leiðina Valdres–Ósló sem dæmi um þetta; rekendur geti nýtt sér aksturinn til baka frá áfangastað, þ.e. hjálparaksturinn, til að bjóða hópum farþega ferðamannaþjónustu).

Loks lagði kærandi áherslu á að „óstyrkhæfir“ rekendur langferðabíla fengu bætur fyrir að stunda reglubundnar áætlunarferðir á leiðum þar sem sérleyfishafar byðu samhliða vöruflutninga.

f) Umsögn norskra stjórnvalda um umsagnir þriðju aðila

Norsk stjórnvöld mótmæla ekki athugasemdum kæranda, sér í lagi að því er varðar leiðir sem bæði rekendur reglubundinna ferða og rekendur óreglubundinna ferða aka og það að rekendur reglubundinna ferða geti vikið frá áætlunarleiðum í því skyni að geta ekið hópum farþega til ferðamannastaða (sbr. bréf norskra stjórnvalda frá 31. janúar 2002). Aftur á móti visuðu þau til eftirlitskerfis sem komið hefði verið upp í tengslum við bótakerfið og töldu að það kæmi í veg fyrir að rekendur misnotuðu bótageiðslur, þ.e. með því að niðurgreiða starfsemi sína á sviði þjónustu við ferðamenn, og bætur yrðu aðeins greiddar fyrir ekna vegalengd í samræmi við tilgreindar akstursleiðir og áætlun. Að því er vöruflutninga varðaði gerðu

⁽²⁶⁾ Norsk stjórnvöld hafa þó ekki gert grein fyrir því hversu mörg leyfi af því tagi voru í höndum þeirra rekenda langferðabíla sem þessi rannsókn tekur til.

⁽²⁷⁾ Samtök flutningafyrirtækja í Noregi nota hugtakið „scheduled services“. Eftirlitsstofnunin túlkar hugtakið á þann veg að það vísi til „reglubundinna flutninga“ í skilningi 1. mgr. 2. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 12/98; sjá 2. neðanmálsgrein.

⁽²⁸⁾ Samtök flutningafyrirtækja í Noregi nota hugtakið „international scheduled services“. Eftirlitsstofnunin túlkar hugtakið á þann veg að það vísi til „reglubundinna millilandaflutninga“ í skilningi 3. mgr. 3. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 12/98; sjá 2. neðanmálsgrein.

norsk stjórnvöld grein fyrir því að samkvæmt upplýsingum frá Samtökum flutningafyrirtækja í Noregi væri hlutfall veltu vegna vöruflutninga í samanburði við veltu vegna almennra flutninga „trúlega innan við 1%“.

Að því er varðaði áhrif bótakerfisins í tengslum við hjálparakstur, staðsetningarakstur og samþykkt frávik frá áætlunarleiðum samkvæmt ákvæðum sérleyfis tóku norsk stjórnvöld fram að á árinu 1999 hefði hjálparakstur og staðsetningarakstur, sem bætur komu fyrir, verið innan við 4 % af akstri samkvæmt áætlun. Á grundvelli þessara talna tóku norsk stjórnvöld þá afstöðu að greiðslur fyrir staðsetningarakstur og hjálparakstur hefðu óveruleg samkeppnisáhrif. Norsk stjórnvöld staðfestu að bætur væru einnig greiddar fyrir samþykkt frávik ⁽²⁹⁾.

2. Tilkynningar- og stöðvunarskylda

a) Álit eftirlitsstofnunarinnar eins og það kom fram í ákvörðun um að hefja rannsókn

Í ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar um að hefja rannsókn kom fram það álit hennar að í bótakerfinu, sem er til athugunar, væri fölginn „ný aðstoð“. Að áliti stofnunarinnar varð ekki litið svo á að bótakerfið væri aðstoð sem „þegar er fyrir hendi“ í skilningi fyrsta undirliðar 1. mgr. liðar 7.2 í 7. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð, þar eð bótageiðslurnar byggðust ekki á löggjöf sem var í gildi þegar EES-samningurinn öðlaðist gildi (bótakerfi fyrir svonefnda „óstyrkhæfa“ rekendur langferðabíla var tekið upp eftir að undanþága rekenda langferðabíla frá dísiloliugjaldi var afnumin 1. janúar 1999). Jafnframt voru bætur reiknaðar í samræmi við fastar reglur og komu sumar þeirra fram í tveimur bréfum, dagsettum 21. febrúar 2000, sem send voru þeim rekendum langferðabíla sem málið varðaði. Þessar reglur mynduðu nýjan lagagrundvöll fyrir styrkveitingar til tiltekinna rekenda langferðabíla sem stunda reglubundna flutninga. Af þeim sökum varð ekki litið svo á að bæturnar væru framhald á gjaldundanþágu sem mælt var fyrir um í öðrum lögum.

b) Umsögn norskra stjórnvalda um ákvörðun um að hefja rannsókn

Í umsögn sinni um ákvörðun um að hefja formlega rannsókn færðu norsk stjórnvöld rök fyrir því að ekki skipti máli þótt bótakerfið myndaði nýjan lagagrundvöll. Niðurstaða um það hvort ríkisaðstoð væri „ný aðstoð“ eða „aðstoð sem þegar er fyrir hendi“ hlyti að ráðast fyrst og fremst af því hvort styrkveitingar væru auknar og nýir styrkþegar bættust við. Í þessu tilliti gátu norsk stjórnvöld þess að bótakerfið fæli í sér minni aðstoð (með bæði lægri greiðslum og færri styrkhæfum fyrirtækjum) en gjaldundanþágan sem var áður í gildi. Tekið var fram að þegar heildarfjárhæð styrkja fyrir árið 1999 var ákveðin hefði verið miðað við 6 % samdrátt í eldsneytisnotkun. Þá takmarkaðist bótakerfið við fyrirtæki sem stunduðu reglubundna flutninga en gjaldundanþágan hefði náð til allra rekenda langferðabíla, að meðtöldum þeim sem stunduðu óreglubundna flutninga.

3. Mat á samrýmanleika samkvæmt reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69

a) Álit eftirlitsstofnunarinnar eins og það kom fram í ákvörðun um að hefja rannsókn

Eftirlitsstofnunin tók til athugunar hvort reglugerð nr. 1191/69 gæti átt við, enda þótt norsk stjórnvöld hefðu ekki vísað til hennar á meðan á frumrannsókn stóð. Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga komst eftirlitsstofnunin að þeirri bráðabirgðaniðurstöðu að bótageiðslur til „óstyrkhæfra“ rekenda langferðabíla virtust ekki falla undir gildissvið reglugerðar nr. 1191/69, þar sem styrkhæf fyrirtæki virtust ekki bera almannaþjónustuskuldur í skilningi 2. gr. reglugerðarinnar. Jafnframt lét eftirlitsstofnunin í ljós það álit sitt að af reglum um bótageiðslur, sem fram kæmu í bréfunum tveimur frá 21. febrúar 2000, mætti ráða að greiðslur til umræddra rekenda langferðabíla hefðu ekki verið ákveðnar í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í reglugerð nr. 1191/69 (einkum 9. gr. og áfram).

b) Umsögn norskra stjórnvalda um ákvörðun um að hefja rannsókn

Í umsögn sinni um ákvörðun um að hefja formlega rannsókn héldu norsk stjórnvöld því fram að bótakerfið ætti að falla undir ákvæði reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69.

⁽²⁹⁾ „Samþykkt frávik“ eru frávik sem norska ríkisstjómin nefnir í svari sínu við ósk eftirlitsstofnunarinnar um frekari upplýsingar frá 12. apríl 2001: „...meiri frávik [frá skilgreindri akstursleið] hafa ekki komið fyrir nema í tengslum við almannaþjónustuskuldur sem tilgreindir eru í sérleyfinu“. Slíkar skyldur geta náð til flutningaþjónustu ... á sérstaka ferðamannaástaði ...“.

Norsk stjórnvöld töldu að allir reglubundnir farþegaflutningar í Noregi féllu undir reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69. Þau töldu að „styrkhæfir“ og „óstyrkhæfir“ rekendur langferðabíla féllu undir sama lagaramma. Enginn munur væri á þessum tveimur hópum samkvæmt norskri samgöngulöggjöf. Því töldu norsk stjórnvöld engin rök standa til þess að meta þessa tvo hópa á mismunandi hátt. Norsk stjórnvöld töldu að yrði það niðurstaða eftirlitsstofnunarinnar að bótagreiðslur til svonefndra „styrkhæfra“ rekenda langferðabíla væru samrýmanlegar EES-samningnum ættu greiðslur til svonefndra „óstyrkhæfra“ rekenda einnig að teljast samrýmanlegar samningnum.

Norsk stjórnvöld lögðu áherslu á að greinarmunurinn á þessum tveimur hópum rekenda, sem hefði ráðist af því hvaða leiðir hefðu talist arðvænlegar, hefði verið gerður áður en gjaldundanþágan var afnumin. Viðskiptaumhverfi svonefndra „óstyrkhæfra“ rekenda langferðabíla hefði breyst við afnám undanþágunnar. Að sögn norskra stjórnvalda blasti við að án undanþágu frá dísiloliugjaldi hefðu „óstyrkhæfir“ rekendur langferðabíla ekki nauðsynlega tekist á hendur þær almannaþjónustuskilyldur sem þeir sinntu fyrir 1. janúar 1999 í sama mæli eða samkvæmt sömu skilmálum.

Samkvæmt upplýsingum norskra stjórnvalda hafa samgöngulög (*Lov om samferdsel 1976 nr. 63*) og reglugerð um farþegaflutninga innanlands (*Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy*) að geyma ýmis ákvæði sem lúta að rekstri reglubundinna farþegaflutninga og fela í sér almannaþjónustuskilyldur⁽³⁰⁾:

- Rekanda er skylt að flytja farþega undantekningalaust, nema óviðráðanleg atvik komi til (7. gr.)
- Rekanda er skylt að hafa í akstri nægilegan fjölda bíla til að sinna venjulegri eftirspurn, sem og fyrirsjáanlegri óvenjulegri eftirspurn eftir því sem við verður komið (8. gr.)
- Leiðaáætlanir verða að hljóta samþykki lögbærs yfirvalds; skylt er að auglýsa skilmerkilega allar upplýsingar um áætlanir, brottfararstaði, viðkomustaði og ákvörðunarstaði (10. gr.)
- Fargjöld og afsláttarkjör verða að hljóta samþykki lögbærs yfirvalds (11. gr.)
- Rekanda er skylt að nota farmiða, farmiðavélar og annan búnað sem fengið hefur samþykki lögbærs yfirvalds (12. gr.)
- Lögbært yfirvald hefur heimild til að ákveða hvaða endastöðvar og viðkomustaðir skuli notaðir og hvaða leið skuli ekin (13. gr.)
- Lögbært yfirvald hefur heimild til að ákveða að farþegar hafi rétt til að taka frá sæti (15. gr.)
- Rekanda er skylt að koma upplýsingaspjöldum fyrir á viðkomustöðum.

Að auki er tekið fram að á mörgum leiðum, sem eknar séu milli sömu staða og járnbrautarlestir, sé óheimilt að taka farþega nálægt járnbrautarstöðvum og í því sé fólgin almannaþjónustuskilylda sem lögð sé á rekendurna.

Að sögn norskra stjórnvalda er augljóst að skyldur þær, sem kveðið er á um í samgöngulögum og reglugerð um farþegaflutninga innanlands, auka rekstrarkostnað frá því sem væri ef þjónustan væri rekin á viðskiptalegum forsendum eingöngu, og þó sérstaklega að takmarkanir, sem eru settar til að vernda járnbrautarþjónustu, skerða tekjur af rekstrinum.

Að því er varðar það atriði í umsögn eftirlitsstofnunarinnar að bótakerfi fyrir hraðferðabíla samræmist ekki ákvæðum 10.–13. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69, þar eð bætur væru ekki reiknaðar í samræmi við viðmiðin sem þar er kveðið á um, tóku norsk stjórnvöld fram að þrátt fyrir þessi frávik yrði bótakerfið að teljast í samræmi við reglugerðina vegna þess að bótafjárhæðirnar væru eftir sem áður innan heimilla marka samkvæmt reglugerðinni.

⁽³⁰⁾ Tilvísanirnar eru til viðeigandi ákvæða í reglugerð um farþegaflutninga innanlands.

Norsk stjórnvöld vísa einnig til bótakerfa sem eru við lýði í aðildarríkjum Evrópusambandsins og framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna hefur ekki gert athugasemdir við (í því sambandi er einkum bent á undanþágu áætlunarbíla í Danmörku frá dísilolíugjaldi). Norsk stjórnvöld töldu að framkvæmdastjórnin hafi ekki túlkað reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69 mjög strangt og drógu þá ályktun að samkvæmt þessari vægu túlkun framkvæmdastjórnarinnar væri heimilt að endurgreiða allan kostnað sem hlytist af almannajónustuskuldum.

c) Viðbótarathugasemdir norskra stjórnvalda

Í svari sínu við bréfi eftirlitsstofnunarinnar frá 30. október 2001, sem hafði að geyma rök eftirlitsstofnunarinnar fyrir því að ekki væri unnt að beita reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69, ítrekuðu norsk stjórnvöld þá skoðun að skilmálar samgöngulaga og reglugerðar um farþegaflutninga innanlands fælu í sér almannajónustuskuldur sem lagðar væru á umrædda rekendur langferðabíla. Þeim rökum eftirlitsstofnunarinnar að ekki væri sjálfsgætt að telja skilmálana skyldur sem lagðar hefðu verið á umrædda rekendur langferðabíla, enda hefðu þeir sótt um sérleyfi til að reka tiltekna þjónustu á tiltekinni leið, svöruðu norsk stjórnvöld á þá leið að rekendur gætu ekki breytt einhliða þeim skilmálum um samfellu, reglufestu og sætaframboð sem fram kæmu í sérleyfi í því skyni að laga rekstur sinn að breyttum efnahagsforsendum (í þessu tilviki afnámi undanþágu frá dísilolíugjaldi). Umsóknir um breytingar á fargjöldum, áætlunum og akstursleiðum væru ekki ávallt samþykktar. Þegar synjað væri um leyfi til að breyta tilteknum skilmálum yrði að líta svo á að almannajónustuskulda hefði verið lögð á rekandann. Norsk stjórnvöld tóku einnig fram að líklegt mætti teljast að eftir afnám áðurgildandi undanþágu frá dísilolíugjaldi væru sumar reglubundnar áætlunarleiðir ekki lengur ábatasamar. Afleiðingin yrði að líkindum sú að sumir rekendur hættu rekstri á þeim leiðum. Aðrir rekendur myndu neyðast til að hækka fargjöld og/eða fækka ferðum til að forðast taprekstur. Að sögn norskra stjórnvalda gætu þau hvorki unað við að ferðir legðust af né að fargjöld yrðu hækkuð verulega í kjölfar afnáms undanþágu frá dísilolíugjaldi.

Norsk stjórnvöld tóku fram að samkvæmt upplýsingum frá Samtökum flutningafyrirtækja mætti ætla að rekstri yrði hætt á um 25 áætlunarleiðum ef engar bótagreiðslur væri að hafa og á öðrum leiðum mætti búast við h.u.b. 15 % verðhækkun. Eftirlitsstofnunin óskaði eftir sannreynanlegum upplýsingum um þetta og tóku norsk stjórnvöld þá fram að vegna lítils hagnaðar sumra rekenda sæju þau enga ástæðu til að draga í efa að afnám bótakerfisins gæti leitt til þess að rekstri yrði hætt á sumum leiðum og/eða að fargjöld yrðu hækkuð. Hvaða þjónusta myndi leggjast af nákvæmlega og á hvaða leiðum fargjöld yrðu hækkuð kæmi ekki í ljós nema bótakerfið væri lagt af í raun.

Jafnframt var vísað til umsagnar frá Samtökum flutningafyrirtækja að því er varðar kostnað sem hlytist af þessum skyldum (einkum II. viðauka við umsögnina). Í viðaukanum var að finna áætlaðar tölur um kostnaðarhliðar almannajónustuskuldna. Að sögn norskra stjórnvalda gefur bótakerfið ekki kost á bótagreiðslum umfram útlagðan kostnað. Í flestum tilvikum væru bótagreiðslurnar mun lægri en raunverulegur kostnaður af dísilolíugjaldi. Að því er varðar nákvæmar tölur um kostnað vegna almannajónustuskuldna féllust norsk stjórnvöld þó á að engar handfastar og sannreynanlegar upplýsingar væri að hafa.

d) Umsögn Samtaka flutningafyrirtækja í Noregi

Að sögn Samtaka flutningafyrirtækja í Noregi hvíldu almannajónustuskuldur jafnt á öllum áætlunarferðum langferðabíla innanlands, hvort sem rekendurnir kölluðust „óstyrkhæfir“ eða „styrkhæfir“, samkvæmt ákvæðum samgöngulaga og reglugerðar um farþegaflutninga innanlands, og ættu því að eiga jafnan rétt á bótum.

Ekkert væri að finna í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69 sem gæfi til kynna að fara ætti með arðbæra og óarðbæra þjónustu á mismunandi hátt að því er varðaði almannajónustuskuldur og bótagreiðslur.

Að áliti Samtaka flutningafyrirtækja í Noregi hafa hvorki einstök aðildarlönd Evrópusambandsins né framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna sjálf dregið í efa að lögmætt sé að nota skattundanþágu til að bæta kostnað vegna almannaþjónustuskuldna. Þvert á móti séu skattundanþágur af ýmsu tagi algeng leið til að greiða rekendum almenningssamgangna bætur í löndum Evrópusambandsins. Að sögn samtakanna á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69 ekki aðeins við um beinar bótagreiðslur heldur einnig óbeina styrki á borð við undanþágu frá virðisaukaskatti, undanþágu frá greiðslu jarðolíugjalds o.s.frv. Samtökin leggja á það áherslu að hagkvæmnis- og stjórnsýsluástæður hafi ráðið því að aðstoð af þessu tagi varð ofan á, auk flóknara kerfis beingreiðslna í mynd rekstrarstyrkja. Óbein aðstoð með bótum vegna jarðolíugjalds teldist samrýmanleg 1. mgr. 3. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69 sem kveður á um að lögbærum yfirvöldum beri að velja þá lausn sem hefur í för með sér minnstan kostnað fyrir þjóðfélagið.

Samtök flutningafyrirtækja viðurkenna að hið norska kerfi endurgreiðslna á eldsneytisgjaldi hafi ekki verið formlega tengt eiginlegum kostnaði vegna áhvilandi almannaþjónustuskuldna. Svo framarlega sem endurgreiðslur séu ekki umfram útlagðan kostnað og gerðar séu þær ráðstafanir sem nauðsynlegar séu til að hindra slíkt verði það hins vegar að teljast hreinar fræðilegar vangaveltur hvort greiðslurnar samrýmist 10.–13. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69.

Samtök flutningafyrirtækja lögðu fram skrá um skyldur sem er að finna í lagatextum sem varða málið sem og nokkur dæmi um sérleyfi sem hafa að geyma takmarkanir á rekstri á vissum köflum leiðarinnar sem leyfið á við. Að sögn Samtaka flutningafyrirtækja valda þessar skyldur því að kostnaður eykst frá því sem væri ef þjónustan væri rekin á hreinum viðskiptaforsendum og tekjur lækka vegna takmarkana á þjónustu á tilteknum köflum leiðanna í þeim tilgangi að vernda rekstur járnbrauta. Að áliti samtakanna eru þær efasemdir eftirlitsstofnunarinnar aðeins af fræðilegum toga sem lúta að því að norsk stjórnvöld hafi ekki sýnt fram á að hvaða leyti rekendurnir, sem um ræðir, taki á sig skyldur og kostnað umfram þjónustu sem er veitt eingöngu á viðskiptaforsendum. Rekendurnir, sem um ræðir, hefðu aldrei getað veitt reglubundna flutningaþjónustu án almannaþjónustuskuldna. Að því er varðar efasemdir eftirlitsstofnunarinnar um að takmarkanir á þjónustu meðfram járnbrautum geti talist almannaþjónustuskylða halda Samtök flutningafyrirtækja í Noregi því fram að af reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69 leiði að kvöð, sem leiðir til tekjulækkunar, verði að teljast almannaþjónustuskylða. Í því sambandi telja samtökin að bætur vegna slíkra skyldna hafi almennt verið notaðar í Evrópusambandinu við útreikning á almannaþjónustuskuldum.

Samtök flutningafyrirtækja lögðu fram áætlaðar tölur um kostnaðarhliðar almannaþjónustuskuldna sem hvíla á áætlunarferðum langferðabíla í Noregi (að teknu tilliti til bótakerfis samgönguráðuneytisins). Þau töldu að kostnaðarauki vegna ýmissa skyldna yrði hærri en sem næmi endurgreiðslum vegna eldsneytisgjalds. Yrðu endurgreiðslur þrátt fyrir allt hærri en útlagður kostnaður væri slíkur ábati vegna almannaþjónustu innbyggður í gildandi stefnu á sviði almenningssamgangna á EES.

Á grundvelli útreikninga og viðmiða sem er að finna í II. viðauka við umsögn Samtaka flutningafyrirtækja í Noregi má taka kostnaðarhliðar almannaþjónustuskuldna saman sem hér segir ⁽³¹⁾:

⁽³¹⁾ Þess ber að geta að Samtök flutningafyrirtækja í Noregi lögðu aðeins fram áætlaðar tölur um kostnaðarauka vegna tiltekinnar skyldna og hjá tilteknum fyrirtækjum; þar sem upplýsingar vantar hefur eftirlitsstofnunin sett inn athugasemdina „Upplýsingar vantar“.

1. tafla:

Skilmálar/skyldur	Áætlaður kostnaðarauki
Skilyrðislaus skylda til að flytja farþega	Upplýsingar vantar
Skylda til að hafa nægilega margar bifreiðar í akstri	Upplýsingar vantar
Skylda til að koma upp upplýsingaspjöldum og öðrum búnaði á viðkomustöðum	Upplýsingar vantar
Skylda til að skila upplýsingum um rekstrartölur	Upplýsingar vantar
Skylda til að auglýsa í „Rutebok for Norge“	0,1 milljón n.kr. ⁽³²⁾
Sérfergjöld og afslættir	30 milljónir n.kr. á ári
Skylda til að nota tilteknar endastöðvar	13 milljónir n.kr. á ári ⁽³³⁾
Skylda til að aka tilteknar leiðir á vissum svæðum	0,5 milljónir n.kr. á ári ⁽³⁴⁾
Skerðing á skilvirkni rekstrarins vegna ákvæða um áætlanir, takmarkanir á fjölda brottfara og rekstrartímabíla, aðallega í því skyni að vernda rekstur járnbrauta	Ekkert almennt mat var lagt fram; Samtök flutningafyrirtækja í Noregi vísuðu til dæmis þar sem rekanda var meinað um að bjóða ferðir að degi til (fyrir þetta tiltekna tilvik var lögð fram kostnaðaráætlun að fjárhæð 0,5 milljóna n.kr. á ári)
Tekjuskerðing vegna takmarkana á þjónustu við markaðinn, yfirleitt í því skyni að vernda járnbrautir gegn samkeppni á svipuðum leiðum	Samtök flutningafyrirtækja í Noregi tóku fram að ekki væri unnt að meta kostnaðarhliðarnar á raunhæfan hátt; aftur á móti var fullyrt að tekjuskerðingin væri meiri en sem næmi áætluðum kostnaðarauka sem getið er um hér á undan

Auk þessara áætluðu talna lögðu Samtök flutningafyrirtækja í Noregi fram dæmi um tiltekna rekendur hraðferðabíla og skilmála sem giltu um rekstur á tilteknum áætlunarleiðum.

Samtökin lögðu áherslu á hversu mikilvægt væri að halda uppi ferðum hraðferðabíla í afskekktum og strjálbýlum héruðum í Noregi þar sem ekki væri um aðrar almenningsgöngur að ræða.

Loks lýstu Samtök flutningafyrirtækja þeirri skoðun að yrði það niðurstaða eftirlitsstofnunarinnar að bótakerfi fyrir einn hóp sérleyfishafa samrýmdist ekki ákvæðum EES-samningsins væri það í andstöðu við 61. gr. og hugsanlega 59. gr. EES-samningsins auk 9. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1017/68 um beitingu samkeppnisreglna í flutningum ⁽³⁵⁾. Jafnframt vöktu samtökin athygli eftirlitsstofnunarinnar á því að samkvæmt breyttu frumvarpi að nýrri reglugerð um aðgerðir aðildarríkjanna að því er varðar skilmála almannaþjónustu og úthlutun almannaþjónustusamninga í farþegaflutningum á járnbrautum, vegum og skipgengum vatnaleiðum ⁽³⁶⁾ ættu reglur um útreikninga vegna almannaþjónustuskyldna semkvæmt 1. gr. I. viðauka ekki að gilda um undanþágur frá sumum eða öllum kostnaðarhliðum eldsneytisgjalds. Þannig væri það ætlun framkvæmdastjórnar Evrópubandalaganna að skilja algerlega á milli eldsneytisskatta og reglna um bætur vegna almannaþjónustuskyldna. Samtök flutningafyrirtækja telja að þetta sé mikilvægt atriði sem taka beri tillit til í rannsókn þessari.

⁽³²⁾ Vísað var til auglýsinga um áætlun hraðferðabíla í kerfinu NOR-WAY.

⁽³³⁾ Vísað var til skyldu að nota tilteknar stöðvar í Ósló, Þrándheimi, Kristiansand, Arendal, Stafangri, Haugasundi, Björgvin, Elverum, Fagernes og Otta; áætlaðar tölur voru þó aðeins lagðar fram fyrir afgreiðslugjöld stöðva í Ósló og að hluta til í Þrándheimi.

⁽³⁴⁾ Áætlaðar tölur voru aðeins lagðar fram fyrir lengri áætlunarleiðir í suður- og vesturátt frá Ósló. Tölur um áætlaðan kostnaðarauka voru aðeins lagðar fram fyrir þessar leiðir. Þess var þó getið að kostnaður yrði svipaður á öðrum svæðum, einkum á stórum þéttbýlissvæðum. Í því tilliti var einnig vísað til tekjuskerðingar vegna banns við því að þjóna miðbæjarstöðvum, án þess þó að áætlaðar tölur um það væru lagðar fram.

⁽³⁵⁾ Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1017/68 frá 19. júlí 1968 um að beita samkeppnisreglum gagnvart flutningum á járnbrautum, vegum og skipgengum vatnaleiðum (Stjtið. EB L 175, 23.7.1968, bls. 1).

⁽³⁶⁾ COM (2002) 107 lokaútg., 21.2.2002

e) *Umsögn kæranda*

Að álit kæranda hvíla engar almannajónustuskýldur á „óstyrkhæfum“ rekendum langferðabíla. Á leiðum, sem einnig er þjónað með járnbrautum, séu það einmitt járnbrautirnar sem veiti flutningaþjónustu í almannabágu. Á þeim leiðum væri engin þörf fyrir hraðferðabíla auk járnbrautanna.

4. Samrýmanleiki bótakerfisins samkvæmt Leiðbeiningum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar

a) *Álit eftirlitsstofnunarinnar eins og það kom fram í ákvörðun um að hefja rannsókn*

Í ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar um að hefja rannsókn kom fram það álit hennar að norsk stjórnvöld hefðu ekki sýnt fram á að bótakerfið samrýmdist skilyrðum Leiðbeininga um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar að því er varðaði fjárhæðir og að aðstoðin skyldi vera tímabundin og fara stigminkandi, og að þörf væri á bótum í því skyni að draga úr tapi vegna lakrar samkeppnisstöðu.

1) *Möguleikinn á of háum bótagreiðslum*

Í ákvörðun sinni um að hefja rannsókn viðurkenndi eftirlitsstofnunin að væru bætunar lægri en þegar aðstoð var veitt með undanþágu frá dísilolíugjaldi gæti það bent til þess að þær væru undir þeim kostnaði sem fylgdi dísilolíugjaldi. Engu að síður taldi eftirlitsstofnunin ekki unnt að útiloka að rekendur, sem fengju greiðslur samkvæmt bótakerfinu, kynnu að fá hærri greiðslur en sem næmi raunverulegum útgjöldum þeirra vegna dísilolíugjalds.

2) *Hvatningaráhrif: Tímabundin beiting bótakerfisins og stíglækkandi bætur*

Að því er varðar þá kröfu að aðstoð skuli vera tímabundin benti eftirlitsstofnunin á það í ákvörðun sinni um að hefja rannsókn að engin slík ákvæði giltu um bótakerfið. Að því er varðar hvatningaráhrif bótakerfisins hafði eftirlitsstofnunin vakið máls á því að ekki væru veittar skýrar vísbendingar um að ríkisaðstoðin yrði minnkuð í framtíðinni í því skyni að hvetja rekendur langferðabíla til að draga úr eldsneytisnotkun sinni.

Eftirlitsstofnunin benti einnig á að norsk stjórnvöld hefðu ekki lagt fram upplýsingar sem hefðu gert henni kleift að meta hvort bætur samkvæmt kerfinu færu stíglækkandi frá upptöku þess og í samanburði við stöðuna áður en skattundanþágan var afnumin árið 1999.

Loks gat eftirlitsstofnunin þess að án upplýsinga um hversu miklar bætur hefðu verið veittar samkvæmt kerfinu væri erfitt að meta hvort og að hve miklu leyti kerfið hefði nægilega mikil hvatningaráhrif.

3) *Nauðsyn þess að bæta skerðingu á samkeppnishæfni*

Að því er varðar bótakerfi fyrir svonefnda „óstyrkhæfa“ rekendur langferðabíla, andstætt svonefndum „styrkhæfum“ rekendum, en báðir hóparnir sinna reglubundinni flutningaþjónustu, tók eftirlitsstofnunin fram í ákvörðun sinni um að hefja rannsókn að í upphaflegu stjórnarfrumvarpi til laga um „græna skatta“ hefði komið fram að engra bóta yrði þörf þar sem þessir „óstyrkhæfu“ rekendur teldust færir um að bera aukinn kostnað, annaðhvort með hækkuðu miðaverði eða minni hagnaði. Eftirlitsstofnunin hafði því miklar efasemdir um að bótakerfið væri nauðsynlegt.

b) Umsögn norskra stjórnvalda

1) Möguleikinn á of háum bótagreiðslum

Norsk stjórnvöld héldu fram þeirri skoðun að bótakerfið takmarkaðist við kostnaðarauka vegna álagningar dísilolíugjalds. Jafnframt fékk eftirlitsstofnunin þær upplýsingar frá norskum stjórnvöldum að bætur væru reiknaðar á grundvelli eldsneytisnotkunar sparneytnustu bifreiða. Greiðslur til rekanda hraðferðabíla gætu því aðeins orðið of háar að eldsneytisnotkun hans væri minni en 0,31 lítri á hvern ekinn kílómetra. Ekki væru greiddar bætur samkvæmt kerfinu umfram þá fjárhæð sem nauðsynleg væri til að bæta kostnað vegna eldsneytisnotkunar eins og í sparneytnustu bifreiðum. Að auki bentu norsk stjórnvöld á að rekendur langferðabíla þyrftu að bera útgjöld sem ekki væru endurgreidd að fullu, m.a. vegna hjálparaksturs og staðsetningaraksturs.

Norsk stjórnvöld lögðu fram eftirfarandi tölur um fjárhæð bóta sem greiddar eru samkvæmt bótakerfinu:

2. tafla:

		1998	1999	2000	2001	2002
A	Fjárveitingar samkvæmt 71. lið 1330. kafla (n.kr.)	Upplýsingar vantar	71 milljón	75.4 milljónir	50 milljónir	29 milljónir
B	Raunútgjöld (n.kr.)	Upplýsingar vantar	64 milljónir	66 milljónir (áætlun)	50 milljónir (áætlun)	29 milljónir (áætlun)
C	Tekjur af dísilolíugjaldi sem tengjast eingöngu reglubundnum farþegaflutningum á vegum óstyrkhæfra rekanda langferðabíla (n.kr.) (með virðisaukaskatti)	Upplýsingar vantar	Meira en 64 milljónir	Meira en 66 milljónir	Meira en 53 milljónir	Meira en 51 milljónir
D=B/C	Greiddar bætur sem hundraðshluti af tekjum af dísilolíugjaldi	Upplýsingar vantar	Minna en 100 %	Minna en 100 %	Minna en 100 %	Minna en 100 %
E	Dísilolíunotkun (lítrar á ekinn kílómetra) ⁽³⁷⁾	0,315 (áætlun)	0,315 (áætlun)	0,315 (áætlun)	0,315 (áætlun)	0,315 (áætlun)
F	Dísilolíugjald (n.kr. á lítra) án virðisaukaskatts	3,43	3,54	3,74 (frá 1. júlí 3,54)	3,04 (frá 1. júlí 2,72)	2,77
	Dísilolíugjald (n.kr. á lítra) með virðisaukaskatti	4,22	4,35	4,6 (frá 1. júlí 4,35)	3,77 (frá 1. júlí 3,37)	3,43
G	Greiddar bætur (n.kr. á ekinn kílómetra)	Upplýsingar vantar	1,37	1,41	1,07 (áætlun)	0,62 (áætlun)

2) Nauðsyn þess að bæta skerðingu á samkeppnishæfni

Norsk stjórnvöld héldu því fram að bótakerfið væri nauðsynlegt til þess að viðhalda samkeppnishæfni þeirra rekanda langferðabíla sem stunduðu reglubundna farþegaflutninga. Að sögn norskra stjórnvalda var auðsætt af reynslu liðinna ára að ógerlegt væri að halda uppi almenningssamgöngum í nægilegum mæli til að keppa með fullnægjandi hætti við einkabíla nema með verulegum framlögum úr opinberum sjóðum. Talið væri mikilvægt að skerða ekki samkeppnishæfni almenningssamgangna í samanburði við einkabíla.

Norsk stjórnvöld héldu því fram að hagnaður þessara rekanda væri ekki nægilega mikill til að þeir gætu borið aukinn kostnað, þvert á það sem fram kom í upphaflega frumvarpinu ⁽³⁸⁾. Með tilvísun til ákvörðunar norska þingsins væri við því að búast að afnám fyrri undanþágu frá dísilolíugjaldi

⁽³⁷⁾ Að sögn norskra stjórnvalda samsvara þessar tölur eldsneytisnotkun sparneytnustu bifreiða.

⁽³⁸⁾ Sbr. fjárlagafrumvarp norsku ríkisstjórnarinnar fyrir árið 1999 (St.prp. nr. 1 (1998–1999)), sem fylgir eftir tillögum frumvarps um „græna skatta“ (St.prp. nr. 54 (1997–1998)).

breytti rekstrarforsendum á mörgum áætlunarleiðum með þeim afleiðingum að hætta yrði akstri á svonefndum „óstyrkhæfum“ leiðum sem áður skiluðu lítilsháttar hagnaði. Á öðrum leiðum yrði verð farmiða að hækka en því fylgdi sú hætta að farþegar tækju að nota einkabíla í staðinn. Einnig var lögð áhersla á að hækkan á verði farmiða teldist óviðunandi með tilliti til þess markmiðs að bjóða almenningssamgöngur á viðráðanlegu verði.

Í þessu tilliti vísuðu norsk stjórnvöld til skýrslu um mat á samkeppnisstöðu hraðferðabíla⁽³⁹⁾. Með hliðsjón af fjórum völdum áætlunarleiðum (þ.e. Haukeliekspressen, Møre-ekspressen, Nordfjordekspressen og TIMEkspressen) greindu norsk stjórnvöld frá þeim niðurstöðum skýrslunnar að hlutfall farþega, sem hugsanlega myndu ferðast með einkabílum í stað langferðabíla annaðhvort sem ökumenn eða farþegar, væri að meðaltali um 47 %.

Norsk stjórnvöld töldu að kostnaður við rekstur einkabíla endurspeglaði ekki sem stendur ytri kostnað af þeim samgöngutækjum.

Að því er varðar kostnaðarauka vegna afnáms gjaldundanþágunnar lögðu norsk stjórnvöld fram upplýsingar til að auðvelda samanburð á kostnaði samkvæmt eldri reglum, þ.e. með undanþágu frá dísilolíugjaldi árið 1998, og kostnaði samkvæmt nýju reglunum, þ.e. eftir að undanþágan hafði verið afnumin 1. janúar 1999. Að sögn norskra stjórnvalda var meðalverð dísilolíu á bifreiðar í smásölu 4,38 n.kr. (með virðisaukaskatti) á lítra árið 1998, en árið 1999 var meðalverðið 8,27 n.kr. (með virðisaukaskatti og dísilolíugjaldi). Kostnaður á hvern ekinn kílómetra var 1,38 n.kr. árið 1998 og 2,61 n.kr. árið 1999 (kostnaður á kílómetra var reiknaður út frá þeirri forsendu að eldsneytisnotkun væri 0,315 lítrar á hvern ekinn kílómetra).

c) Umsögn kæranda

Kærandi taldi að bótakerfið leiddi til þess að rekendur fengju bætur fyrir 0,45 lítra eldsneytisnotkun á hvern ekinn kílómetra og væri það meira en sem næmi raunverulegri notkun.

d) Umsögn Samtaka flutningafyrirtækja í Noregi

Samkvæmt upplýsingum frá Samtökum flutningafyrirtækja í Noregi, sem norsk stjórnvöld vísuðu til, mátti áætla að heildarkostnaður á hvern ekinn kílómetra væri 12 n.kr. (með virðisaukaskatti og dísilolíugjaldi). Það þýddi að eldsneytiskostnaður á árinu 1998 (með virðisaukaskatti en án dísilolíugjalds) hefði verið um 12 % af heildarútgjöldum, en eldsneytiskostnaður á árinu 1999 (með virðisaukaskatti og dísilolíugjaldi) um 20 % af heildarútgjöldum.

e) Umsagnir um jafna samkeppnisstöðu á Evrópska efnahagssvæðinu

Norsk stjórnvöld og Samtök flutningafyrirtækja í Noregi töldu að norska bótakerfið væri sambærilegt undanþágum frá jarðolíugjaldi sem veittar eru vegna svæðisbundinna almenningssamgangna í Evrópusambandinu. Ákvæði um þessar undanþágur væri að finna í jarðolíutilskipun EB⁽⁴⁰⁾ og nýlegri ákvörðun ráðs Evrópubandalaganna frá 12. mars 2001⁽⁴¹⁾. Að auki töldu norsk stjórnvöld að óvenjulegir staðhættir í Noregi og sú staðreynd að íbúar væru mjög dreifðir um landið í samanburði við önnur lönd í Evrópu ylli því að nauðsynlegt væri að haga almenningssamgöngum með sérstökum hætti. Í afskekktum héruðum landsins væri erfitt að halda uppi almenningssamgöngum með hagnaði.

Kærandi taldi í bréfi sínu frá 8. maí 2002 að norska bótakerfið gæti ekki talist viðunandi undanþága samkvæmt tilskipun ráðsins 92/81/EBE⁽⁴²⁾. Í þessu tilliti er það álit kæranda að bótageiðslur ráðist ekki af raunverulegri eldsneytisnotkun heldur fjölda ekinna kílómetra; þar með sé ekki tekið tillit til þess að eldsneytisnotkun sé mjög breytileg eftir aksturshraða, árstíma, ástandi vega o.s.frv. Kærandi bendir einnig á að samkvæmt tilskipuninni séu undanþágur heimilar því aðeins að þær raski ekki samkeppniskilyrðum.

⁽³⁹⁾ „Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter“, Hjeltnes COWI AS, júlí 1999.

⁽⁴⁰⁾ Í Evrópubandalaginu eru í gildi tvær „jarðolíutilskipanir“: Tilskipun ráðsins 92/81/EBE frá 19. október 1992 um samræmingu á flokkun vörugjalda á jarðolíur (Stjtið. EB L 316, 31.10.1992, bls. 12) og tilskipun ráðsins 92/82/EBE frá 19. október 1992 um samræmingu taxa vörugjalda á jarðolíur (Stjtið. EB L 316, 31.10.1992, bls. 19).

⁽⁴¹⁾ Ákvörðun ráðs EB frá 12. mars 2001 um afslátt af vörugjöldum og undanþágur frá vörugjöldum á tiltekna jarðolíur þegar þær eru notaðar í ákveðnum tilgangi (Stjtið. EB L 84, 23.3.2001, bls. 23).

⁽⁴²⁾ Tilskipun ráðsins 92/81/EBE frá 19. október 1992 um samræmingu á flokkun vörugjalda á jarðolíur (Stjtið. EB L 316, 31.10.1992, bls. 12).

II. MAT

A. Ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

1. mgr. 61. gr. EES-samningsins hljóðar svo: „*Ef ekki er kveðið á um annað í samningi þessum er hvers kyns aðstoð, sem aðildarríki EB eða EFTA-ríki veitir eða veitt er af ríkisfjármunum og raskar eða er til þess fallin að raska samkeppni með því að ívilna ákveðnum fyrirtækjum eða framleiðslu ákveðinna vara, ósamrýmanleg framkvæmd samnings þessa að því leyti sem hún hefur áhrif á viðskipti milli samningsaðila.*“

Aðstoð samkvæmt bótakerfinu er fjármögnuð með framlögum af fjárlögum ríkisins (sjá 17. lið 1330. kafla fjárlaga: Styrkir til hraðferðabíla, „Tilskudd til ekspressbuser“). Af dómaframkvæmd má ráða að ráðstafanir, sem vega upp á móti útgjöldum sem eru venjulegur hluti af fjárhagsáætlun fyrirtækis, teljast ríkisaðstoð⁽⁴³⁾. Rekendur langferðabíla, sem heimilt er að styrkja með bótakerfinu, fá greiðslur sem lækka regluleg rekstrarútgjöld þeirra (þ.e. kostnað vegna dísilólúgjalds) og bæta þannig stöðu þeirra gagnvart keppinautum.

Að áliti eftirlitsstofnunarinnar breytir niðurstaða Dómstóls Evrópubandalaganna í Ferring-málinu⁽⁴⁴⁾ engu um þetta mat. Dómstóllinn komst að þeirri niðurstöðu í því máli að hefðu skattaákvæði þau áhrif að veita tilteknum rekendum undanþágu frá greiðslu skattsins, sem um væri að ræða, til þess að vega upp á móti raunverulegum kostnaðarauka þeirra vegna almannaþjónustuskuldna mætti líta á þau sem þjónustu sem rekendurnir veittu og þau væru því ekki ríkisaðstoð í skilningi 92. gr. EB-sáttmálans (nú 87. gr.). Dómstóllinn ályktaði einnig að væri undanþágan í nauðsynlegu samræmi við útlagðan kostnaðarauka nýtu umræddir rekendur ekki raunverulegrar ívilnunar í skilningi 1. mgr. 92. gr. EB-sáttmálans (nú 87. gr.) þar eð skattaákvæðin hefðu aðeins þau áhrif að jafna samkeppnisaðstöðu rekenda sem starfa á sama markaði.

Að teknu tilliti til sérreglna sem gilda um flutningageirann (einkum 49. gr. EES-samningsins og reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69) blasir ekki við að dómsniðurstaðan í þessu máli eigi við í flutningageiranum. Nú er beðið niðurstöðu Dómstóls Evrópubandalaganna um hvort stuðningur hins opinbera við almenningsamgöngur teljist ríkisaðstoð⁽⁴⁵⁾.

Ennfremur er það álit eftirlitsstofnunarinnar, og um það verður fjallað nánar hér á eftir, að norsk stjórnvöld hafi ekki leitt í ljós hvort og að hvaða marki þeir rekendur langferðabíla, sem njóta góðs af bótakerfinu, beri almannaþjónustuskuldur sem gætu skert samkeppnishæfni þeirra í samanburði við aðra rekendur (sem starfa á viðskiptagrundevelli eingöngu). Að auki taldi eftirlitsstofnunin ekki öruggt að bætur til rekenda hraðferðabíla myndu takmarkast við kostnaðarauka vegna meintra almannaþjónustuskuldna. Raunar er ekkert í bótakerfinu sem tengir ótvírætt saman hugsanlegar almannaþjónustuskuldur og bæturnar. Af þeim sökum telur eftirlitsstofnunin ekki loku fyrir það skotið að styrkir samkvæmt bótakerfinu gætu fært rekendum, sem njóta þeirra, raunverulegan ávinning sem félli undir EES-reglur um ríkisaðstoð.

Bótakerfið er einnig sértækt í þeim skilningi að það ívilnar eingöngu fyrirtækjum í flutningageiranum.

Styrkir falla ekki undir 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins nema þeir raski einnig samkeppni og hafi áhrif á viðskipti milli aðildarríkja efnahagssvæðisins. Þegar ríkisaðstoð styrkir stöðu fyrirtækis gagnvart öðrum fyrirtækjum sem keppa um viðskipti á bandalagsmarkaði verður að líta svo á aðstöðin hafi áhrif á þau fyrirtæki⁽⁴⁶⁾. Þegar um ríkisaðstoð er að ræða er nægilegt samkvæmt nýlegri dómaframkvæmd Dómstóls Evrópubandalaganna „...að markaðirnir, sem koma við sögu, séu opnir samkeppnisfyrirtækjum, jafnvel aðeins að hluta til, til þess að aðstöðin teljist geta haft áhrif á viðskipti milli aðildarríkjanna“⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴³⁾ Dómur Dómstóls Evrópubandalaganna, mál C-387/92 Banco Exterior de España [1994] ECR I-877, 13. mgr., og mál C-75/97 Belgía gegn framkvæmdastjórninni [1999] ECR I-3671, 23. mgr.

⁽⁴⁴⁾ Dómur Dómstóls Evrópubandalaganna frá 22. nóvember 2001, mál C-53/00, Ferring SA gegn ACCOSS [2001] ECR I-9067, 27. og 29. mgr.

⁽⁴⁵⁾ Mál C-280/00, Altmark Trans GmbH; beiðni um forúrskurð sem liggur fyrir Dómstóli Evrópubandalaganna: Stjtið. EB C 273, 23.9.2000, bls. 8.

⁽⁴⁶⁾ Mál 730/79, Philip Morris gegn framkvæmdastjórninni [1980] ECR bls. 2671, 11. mgr.

⁽⁴⁷⁾ Dómur frá 4. apríl 2001 í máli T-288/91, Regione Friuli Venezia Giulia gegn framkvæmdastjórninni, [2001] ECR II-1169, 95. mgr.

Að því er varðar hugsanlega samkeppnisröskun vegna ríkisstyrkja sem greiddir eru samkvæmt bótakerfinu visar eftirlitsstofnunin til gildandi lagaákvæða um farþegaflutninga. Aðgangur að milliríkjamarkaði fyrir farþegaflutninga var opnaður með reglugerð ráðsins (EBE) 684/92 frá 16. mars 1992 um setningu sameiginlegra reglna um farþegaflutninga milli landa með hópþíflu (48). Rétti til gestaflutninga var komið á með reglugerð ráðsins (EBE) 2454/92 frá 23. júlí 1992 um skilyrði fyrir því að flutningafyrirtæki stundi farþegaflutninga á vegum innanlands í aðildarríki sem það hefur ekki aðsetur í (49), en seinna kom í hennar stað reglugerð ráðsins (EBE) 12/98 frá 11. desember 1997 um sama efni (50).

Samkvæmt ákvæðum reglugerðar ráðsins (EBE) 12/98 var markaður fyrir gestaflutninga með farþega á vegum opnaður 1. janúar 1996, að undanskildum reglubundnum áætlunarferðum innanlands. Með þessum ákvæðum hefur samkeppni verið komið á í óreglubundnum flutningum, sérhæfðum reglubundnum flutningum og reglubundnum flutningum sem eru stundaðir í tengslum við reglubundna millilandaflutninga.

Samkvæmt greiningu á markaði fyrir farþegaflutninga sem unnin var á vegum framkvæmdastjórnar Evrópubandalaganna er smám saman að komast á samkeppni í almenningssamgöngum í ríkjum Evrópubandalagsins. Framkvæmdastjórnin lætur þess getið að löggjöf eða stjórnsýsluákvæðum hafi verið breytt í ellefu af fimmtán aðildarríkjum í því skyni að heimila samkeppni á a.m.k. sumum sviðum markaðar fyrir hópferðarekstur í þéttbýli, í héraði og milli héraða (51).

Greining framkvæmdastjórnarinnar tekur einnig til reglna um opinber innkaup, og þá sérstaklega í löggjöf einstakra aðildarríkja EB, sem væru til þess fallnar að opna markaðinn í öllu Evrópubandalaginu og á Evrópska efnahagssvæðinu. Loks benti framkvæmdastjórnin á að flutningafyrirtæki beindu nú í auknum mæli sjónum að innanlandsmarkaði í öðrum ríkjum og hefðu þegar gert nokkuð af því að kaupa hluti í hópferðafyrirtækjum, sem starfa á heimamarkaði, eða hefja rekstur almenningssamgangna utan eigin heimamarkaðar (52).

Eins og eftirlitsstofnunin benti þegar á í ákvörðun sinni um að hefja formlega rannsókn stunda rekendur hraðferðabíla bæði reglubundna og óreglubundna farþegaflutninga. Því er sú hætta fyrir hendi að þeir noti ríkisaðstoð samkvæmt bótakerfinu til þess að reka óreglubundna flutningaþjónustu. Jafnvel á markaði fyrir reglubundna farþegaflutninga kynnu styrkhæfir rekendur að nota ríkisaðstoð samkvæmt bótakerfinu til að veita svipaða þjónustu erlendis þar sem sá markaður hefur verið opnaður.

Þegar af framangreindum ástæðum verður að telja að bótakerfi, sem er notað til að styrkja fyrirtæki sem stunda reglubundna farþegaflutninga í sveitarfélögum, héruðum og milli héraða, sé til þess fallið að raska samkeppni og hafa áhrif á viðskipti í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

Sú niðurstaða er einnig í samræmi við stjórnsýslufrákvæmd framkvæmdastjórnar Evrópubandalaganna á þessu sviði (53).

Að auki telur eftirlitsstofnunin að ráða megi af upplýsingum norskra stjórnvalda og upplýsingum og umsögnum þriðju aðila, sem komið hafa fram við formlega rannsókn, að bætur til „óstyrkhæfra“ rekenda langferðabíla raski í raun samkeppni og hafi áhrif á viðskipti.

Í fyrsta lagi kemur fram af upplýsingum, sem lagðar voru fram við formlega rannsókn, að nærri 50% allra rekenda, sem fá bætur, stunduðu bæði reglubundna og óreglubundna flutninga. Rekendur hraðferðabíla geta af þeim sökum notað styrki, sem þeir fá vegna rekstrar reglubundinna farþegaflutninga, til að standa undir öðrum rekstri, t.d. óreglubundnum flutningum.

(48) Stjtið. EB L 74, 20.3.1992, bls. 1; felld inn í EES-samninginn í 32. lið XIII. viðauka, .

(49) Stjtið. EB L 251, 29.8.1992, bls. 1; felld inn í EES-samninginn í lið 33a í XIII. viðauka.

(50) Stjtið. EB L 4, 08.1.1998, bls. 10; felld inn í EES-samninginn í lið 33b í XIII. viðauka.

(51) Sjá fyrstu drög framkvæmdastjórnarinnar að reglugerð um aðgerðir aðildarríkjanna í tengslum við skilmála almannaþjónustu og gerð almannaþjónustusamninga um farþegaflutninga á járnbrautum, vegum og skipengum vatnaleiðum, COM (2000) 7 lokaútg. frá 26.7.2000, nánar tiltekið bls. 4 í greinargerðinni: http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en_500PC0007.pdf. Samkvæmt upplýsingum í greinargerðinni hafa flutningamarkaðir verið opnaðir, nánar tiltekið, í Danmörku, Finnlandi og Svíþjóð.

(52) Eftirlitsstofnunin bendir á að norsk fyrirtæki sem reka langferðabíla hafa keypt erlend fyrirtæki sem stunda sams konar rekstur, sjá t.d. ákvörðun framkvæmdastjórnar Evrópubandalaganna frá 10. desember 1999 (mál nr. COMP/M.1768 – Schoyen/Goldman Sachs/Swebus) um að lýsa því yfir að samfylking m.a. norska fyrirtækisins Schoyen, sem stundar einkum rekstur hópferðabíla, og sænska fyrirtækisins Swebus, sem stundar farþegaflutninga með hópferðabílum, samrýmist sameiginlega markaðnum, sem birtist í Stjtið. EB C 11, 14.1.2000, bls. 6.

(53) Sjá ákvörðun framkvæmdastjórnar Evrópubandalaganna um framhald endurskoðunar á ákvæðum um umhverfisgjöld, ríkisaðstoð N 575/A/99 – Þýskaland, sem og nýrri ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar um framhald sömu ráðstafana eftir mars 2001, ríkisaðstoð N 449/2001 – Þýskaland, og nýrri ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar um ríkisaðstoð N 588/2002 – Bretland að því er varðar styrkjakkerfi fyrir langferðabíla.

Í öðru lagi telur eftirlitsstofnunin ekki loku fyrir það skotið að samkeppni sé milli reglubundinna og óreglubundinna flutninga, a.m.k. á sumum leiðum. Að því er varðar samanburð á samkeppnisaðstæðum reglubundinna og óreglubundinna farþegaflutninga létu norsk stjórnvöld þess getið að vegna ólíkra lagareglna, sem gilda um þessar tvær tegundir flutningaþjónustu, væri um tvo mismunandi markaði að ræða. Eftirlitsstofnunin telur hins vegar að ekki sé unnt að ákvarða að hvaða leyti samkeppni ríkir milli reglubundinna og óreglubundinna flutninga nema með tilvísun til raunverulegra aðstæðna. Aðeins verður skorið úr því hvort samkeppni er milli þessara tveggja tegunda flutninga með því að athuga einstakar akstursleiðir og hvernig aðstæður eru í hverju tilviki, til að mynda vegalengdir, staðhættir o.s.frv.

Á grundvelli upplýsinga frá norskum stjórnvöldum og umsagnar þeirra um ásakanir kæranda í þessu tilliti telur eftirlitsstofnunin að á ýmsum leiðum séu reknir bæði reglubundnir og óreglubundnir flutningar. Einkum virðist það vera reyndin þegar lokaákvörðunarstaður er ferðamannastaður eða skíðasvæði og þegar ferðamannastaði er að finna meðfram akstursleiðinni. Af fyrirliggjandi upplýsingum má enn fremur ráða að þeim, sem stunda reglubundna flutninga, hefur verið heimilt að fara sérstakar skoðunarferðir með hópa farþega.

Markaður fyrir óreglubundna flutninga (sem og vöru- og pakkaflutninga) hefur verið opnaður að fullu. Þegar ríkisaðstoð er með þeim hætti að hún getur raskað samkeppni á þeim markaði er hún því einnig til þess fallin að hafa áhrif á viðskipti. Jafnframt getur ríkisaðstoðin haft áhrif á viðskipti í tengslum við rekstur reglubundinna flutninga. Áhrif á viðskipti eru ekki úr sögunni þótt erlend fyrirtæki, sem stunda reglubundna millilandaflutninga í Noregi, geti notið góðs af bótakerfinu til jafns við innlend fyrirtæki, vegna þess að þeir sem njóta góðs af bótakerfinu geta fært sér í nyt opna markaði í öðrum EES-ríkjum og stundað reglubundna flutninga utan Noregs.

Það er því niðurstaða eftirlitsstofnunarinnar að bótakerfið, sem er til athugunar, sé til þess fallið að raska samkeppni og hafa áhrif á viðskipti milli aðildarríkja EES-samningsins.

Á grundvelli þess, sem hér hefur verið rakið, hefur eftirlitsstofnunin komist að þeirri niðurstöðu að bótakerfið, sem er til athugunar, feli í sér ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

B. Tilkynningar- og stöðvunarskylda

3. mgr. 1. gr. bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól hljóðar svo: „*Tilkynna skal eftirlitsstofnun EFTA um áætlanir um að veita eða breyta aðstoð þannig að henni gefist nægur tími til athugasemda. Hlutadeigandi ríki skal ekki gera fyrirhugaðar ráðstafanir fyrr en endanleg niðurstaða liggur fyrir.*“

Þessi tilkynningar- og stöðvunarskylda varðar „nýja aðstoð“. Aftur á móti er heimilt að veita „aðstoð sem þegar er fyrir hendi“ þar til eftirlitsstofnunin hefur komist að þeirri niðurstöðu að hún sé ósamrýmanleg framkvæmd EES-samningsins. Í lið 7.2 í 7. kafla Leiðbeininga um ríkisaðstoð, sem eftirlitsstofnunin hefur gefið út, er „aðstoð sem þegar er fyrir hendi“ skilgreind sem aðstoð „fyrir EES“ (þ.e. „aðstoðaráætlanir sem voru í gildi þegar EES-samningurinn öðlaðist gildi“) og leyfð aðstoð.

Til þess að ákveða hvort ríkisaðstoð skuli teljast „ný aðstoð“ eða „aðstoð sem þegar er fyrir hendi“ rannsakar eftirlitsstofnunin lagaákvæði sem gilda um aðstöðina, og einkum hvenær þau ákvæði öðluðust gildi. Stofnuninni er ekki skylt að kanna efnahagslegar afleiðingar ráðstafana, sem eru til athugunar, í samanburði við kerfi sem voru við lýði áður en nýju lagaákvæðin voru sett.

Dómaframkvæmd Dómstóls Evrópubandalaganna staðfestir þetta.

Niðurstaða dómstólsins í „*Namur-Les Assurances*“-málinu var á þá leið að þegar stofnað sé til nýrrar aðstoðar eða breytingar gerðar á gildandi ákvæðum um aðstoð **geti mat á þeirri aðstoð ekki byggt á umfangi hennar né, einkum og sér í lagi, fjárhæðum sem greiddar hafa verið** fyrirtæki einhvern tíma á rekstrartíma þess hafi aðstoðin verið veitt samkvæmt eldri ákvæðum sem standa óbreytt. Það hvort flokka beri aðstoð sem nýja aðstoð eða breytingu á gildandi aðstoð **hljóti að ráðast af þeim ákvæðum sem um hana gilda**“⁽⁵⁴⁾ (fæitletrun hér).

⁽⁵⁴⁾ Dómur dómstólsins frá 9. ágúst 1994, mál C-44/93 *Namur-Les Assurances du Crédit SA*, [1994] ECR I-3829, 28. mgr.

Sú staðreynd að eldri gjaldundanþága, sem byggðist á ákvörðunum sem teknar voru samkvæmt norskum lögum um vörugjöld, var afnumin og stofnað til nýs bótakerfis í staðinn nægir til að bótakerfið teljist „ný aðstoð“ í skilningi 3. mgr. 1. gr. bókonar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól.

Jafnframt er það skoðun eftirlitsstofnunarinnar að bótakerfið, sem tekið var upp árið 1999, hafi að geyma ákvæði um þá starfsemi sem heimilt sé að styrkja, og ekki síst um útreikning bóta, sem séu sem slík frábrugðin eldri reglum um gjaldundanþágu í veigamiklum atriðum. Í þessu tilliti veur eftirlitsstofnunin einkum athygli á því að með undanþágu frá dísiloliugjaldi var ávinningur af undanþágunni samkvæmt skilgreiningu jafnmikill og kostnaður af gjaldinu, en í nýja bótakerfinu eru ekki ákvæði til að tryggja að rekendur fái ekki hærri bætur en sem nemur raunverulegum útgjöldum þeirra vegna dísiloliugjalds. Í bótakerfinu er hætta á að endurgreiðslur verði of háar með því að fjárhæð bótanna tengist ekki raunverulegum útgjöldum rekenda vegna eldsneytiskaupa heldur er hún ákveðin á grundvelli ekinna kílómetra hjá rekendum sem sækja um styrki ⁽⁵⁵⁾.

Eftirlitsstofnunin telur að bótakerfið hafi ekki verið undanþegið tilkynningarskyldu á grundvelli 2. mgr. 17. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69 þar eð skilyrðum þeirrar reglugerðar var ekki fullnægt ⁽⁵⁶⁾.

Því er það niðurstaða eftirlitsstofnunarinnar að í bótakerfinu, sem tekið var upp árið 1999, sé fölginn „ný aðstoð“ sem skylt hafi verið að tilkynna eftirlitsstofnuninni fyrirfram í samræmi við 3. mgr. 1. gr. bókonar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól ⁽⁵⁷⁾.

Þar eð bótakerfið var ekki tilkynnt eftirlitsstofnuninni fyrirfram telst það vera „ólögleg aðstoð vegna brota á málsmeðferðarreglum“ samkvæmt 6. kafla Leiðbeininga um ríkisaðstoð.

C. Samrýmanleiki bótakerfis fyrir hraðferðabíla

Í ljósi markmiðanna, sem norsk stjórnvöld hafa vísað til, lagði eftirlitsstofnunin mat á bótakerfi fyrir „óstyrkhæfa“ rekendur langferðabíla í samræmi við reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69 (og 49. gr. EES-samningsins) og c-lið 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins í tengslum við ákvæði Leiðbeininga um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar.

1. Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69

a) Skilyrði í gildandi lögjöf

49. gr. EES-samningsins hljóðar svo: „Aðstoð er samrýmanleg samningi þessum ef hún bætir úr þörf fyrir samræmingu á sviði flutninga eða í henni felst endurgjald fyrir að rækja tilteknar skyldur sem falla undir hugtakið opinber þjónusta [þ.e. almannaþjónusta].“

Í reglugerð (EBE) nr. 1191/69 frá 26. júní 1969 um aðgerðir aðildarríkjanna vegna skyldna sem felast í hugtakinu opinber þjónusta [þ.e. almannaþjónusta] í flutningum á járnbrautum, vegum og skipgengum vatnaleiðum⁽⁵⁸⁾, með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1893/91 frá 20. júní 1991 ⁽⁵⁹⁾ og eins og hún var felld inn í EES-samninginn, er kveðið á um skilyrði fyrir því að endurgreiðslur vegna almannaþjónustuskuldna geti talist samrýmanlegar framkvæmd EES-samningsins.

Í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69 er kveðið á um að bætur vegna almannaþjónustuskuldna skuli teljast samrýmanlegar gildandi ákvæðum og undanþegnar skyldu um tilkynningu fyrirfram að því tilskildu að slíkar skyldur hvíli á bótáþega og bótafjárhæðir séu ákveðnar í samræmi við ákvæði reglugerðarinnar.

⁽⁵⁵⁾ Fjallað er nánar um þetta atriði hér á eftir.

⁽⁵⁶⁾ Um ítarlegt mat á bótakerfinu samkvæmt reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69, sjá umfjöllun hér fyrir neðan.

⁽⁵⁷⁾ Niðurstöður eftirlitsstofnunarinnar eru í samræmi við venjulega úrskurði framkvæmdastjórnar EB, t.d. um ríkisaðstoð N 1999/99 – Holland sem varðar skattaflátt fyrir samgöngufyrirtæki á vegum sveitarfélaga.

⁽⁵⁸⁾ Stjtið. EB L 156, 28.6.1969, bls. 1; felld inn í EES-samninginn undir 4. lið I. kafla, „Flutningar á landi“, í XIII. viðauka.

⁽⁵⁹⁾ Stjtið. EB L 169, 29.6.1991, bls. 1; felld inn í EES-samninginn undir 4. lið I. kafla, „Flutningar á landi“, í XIII. viðauka.

Almannaþjónustuskuldur í skilningi reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69 eru taldar upp og skilgreindar í 2. gr. reglugerðarinnar. Af ákvæðum 2. gr. reglugerðarinnar leiðir að því aðeins er heimilt að greiða bætur vegna skyldna af þessu tagi að unnt sé að sýna fram á að skyldurnar, sem lagðar eru á rekendurna, fari í bága við viðskiptahagsmunum þeirra.

Í 3. gr. reglugerðarinnar er EFTA-rikinum jafnframt heimilað að viðhalda almannaðjónustuskuldum í því skyni að tryggja viðunandi flutningaþjónustu með hliðsjón af almannahagsmunum og þess hvort anna megi flutningsþörfinni á annan hátt. Flutningafyrirtækjum er heimilt að sækja um afnám slíkra skyldna til lögbærra yfirvalda ef þær íþyngja þeim fjárhagslega. Í 2. mgr. 6. gr. reglugerðarinnar er kveðið á um að þegar tekin sé ákvörðun um að viðhalda almannaðjónustuskuldum skuli einnig kveðið á um bætur sem reiknaðar skuli í samræmi við ákvæði reglugerðarinnar (sjá 10.–13. gr.).

b) Skilgreining á almannaðjónustuskuldum

Áður en lengra er haldið tekur eftirlitsstofnunin fram að ekki er loka fyrir það skotið að í sjálfu sér mætti líta á skilmála hinnar norsku reglugerðar um farþegaflutninga innanlands sem almannaðjónustuskuldur í skilningi 2.–5. mgr. 2. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69.

c) Tilteknar almannaðjónustuskuldur sem lagðar eru á „óstyrkhæfa“ rekendur langferðabíla

Eftirlitsstofnunin telur að samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum sé ekki unnt að líta svo á skilmálar hinnar norsku reglugerðar um farþegaflutninga innanlands samsvari skyldum sem lagðar hafi verið á þá rekendur langferðabíla sem njóta góðs af bótakerfi fyrir hraðferðabíla.

Að áliti eftirlitsstofnunarinnar er mikilvægur munur á „styrkhæfum“ og „óstyrkhæfum“ rekendum langferðabíla og því er nauðsynlegt að meta þá með mismunandi hætti samkvæmt reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69. Munurinn er afleiðing af gildandi reglum norskra laga. „Styrkhæfir“ rekendur eru þeir sem valdir hafa verið til að sinna reglubundnum farþegaflutningum eftir útboð þar sem lögbær yfirvöld mæla fyrir um skilmála sem rekendurnir þurfa að gangast undir til að geta stundað flutningana. Þeir rekendur, sem valdir eru, fá beina ríkisstyrki í mynd bóta vegna kostnaðar af rekstri flutninganna og er fjárhæð þeirra ákveðin í gegnum útboðið. Þegar samningur er gerður við rekanda sem valinn hefur verið með útboði og honum veitt sérleyfi á ákveðinni leið með ákvæðum um fyrirframákveðnar skyldur, mætti líta á samninginn sem ákvörðun um að leggja tilteknar almannaðjónustuskuldur á rekandann. „Óstyrkhæfir“ rekendur hafa á hinn bóginn hafið rekstur reglubundinna flutninga af viðskiptaástandum. Slíkir rekendur eiga því samkvæmt norskum lögum ekki rétt á **beinum** ríkisstyrkjum fyrir að stunda reglubundna farþegaflutninga á þessum leiðum.

Eftirlitsstofnunin telur að leyfi, sem lögbær yfirvöld veita „óstyrkhæfum“ rekendum langferðabíla til að stunda reglubundna farþegaflutninga á tilteknum leiðum, geti ekki talist ákvörðun af því tagi sem kveðið er á um í 3. og 6. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69. Stofnunin telur að leyfið sé nauðsynlegt skilyrði fyrir því að geta stundað reglubundna farþegaflutninga fremur en ákvörðun um að gera rekendum skylt að veita slíka þjónustu. Þó að leyfinu, sem veitt er þessum rekendum langferðabíla, fylgi skylda til að fullnægja skilmálum samgöngulaga og reglugerðar um farþegaflutninga innanlands leiðir ekki sjálfkrafa af því að þessir skilmálar séu almannaðjónustuskuldur sem lagðar eru á rekendurna, enda hafa þeir sjálfir sótt um leyfi til að stunda reglubundna flutningaþjónustu á viðskiptaforsendum. Jafnframt virðist eftirlitsstofnuninni sem ákvörðun um það hversu mikil þjónusta skyldi veitt hafi að miklu leyti verið í höndum þeirra rekenda langferðabíla, sem sóttu um leyfi til að stunda reglubundna farþegaflutninga á tilteknum leiðum, fremur en hins opinbera ⁽⁶⁰⁾.

⁽⁶⁰⁾ Sjá t.d. ákvörðun sýsluyfirvalda í Mæri og Raumsdal frá 6. febrúar 2002 svo og ákvörðun sýsluyfirvalda í Buskerud frá 22. ágúst 2001. Báðar ákvarðanirnar er að finna á Internetinu.

Eftirlitsstofnuninni er ljóst að umsóknir um leyfi til rekstrar á tilteknum leiðum og þjónusta, sem fyrirtækin veita og tilgreind er í leyfunum, falla undir lagaákvæði sem léttu af þessum rekendum (að hluta til ⁽⁶¹⁾) útgjöldum vegna dísilolíugjalds. Ekki er loka fyrir það skotið að viðskiptaforsendum, sem lágu að baki umsóknum um leyfi til að stunda reglubundna farþegaflutninga, hafi breyst þegar rekendur langferðabíla þurftu sjálfir að taka á sig (að hluta) kostnað af dísilolíugjaldi.

Eftirlitsstofnunin bendir einnig á að samkvæmt viðeigandi lagaákvæðum (sbr. 19. gr. reglugerðar um farþegaflutninga innanlands) virðist flutningafyrirtækjum heimilt að sækja um að hætta rekstri á tilteknum leiðum eða óska eftir breytingum á skilmálum sem gilda um flutningana. Á grundvelli slíkrar umsóknar geta lögbær yfirvöld lagt almannaþjónustuskyldur á rekandann, enda sé það talið í þágu almannahagsmuna að viðhalda flutningaþjónustu á leiðinni. Með því að beita þessu ákvæði hefðu norsk stjórnvöld getað skorið úr um hvaða leiðir teldust þjóna almannahagsmunum og hvaða skilmálar og skyldur þyrftu að koma til svo að tryggt væri að rekandinn veitti þjónustu sem hann myndi ekki veita á grundvelli viðskiptahagsmuna eingöngu.

Eftirlitsstofnunin bendir aftur á móti á að þessu ákvæði var ekki beitt í málinu sem er til athugunar. Því er það álit eftirlitsstofnunarinnar að lögbær yfirvöld hafi enga ákvörðun tekið um að leggja almannaþjónustuskyldur á tiltekna rekendur langferðabíla.

d) Ákvörðun kostnaðarauka í samanburði við útgjöld „óstyrkhæfra“ rekenda langferðabíla vegna rekstrar á viðskiptaforsendum

Eftirlitsstofnuninni er ljóst að ástæðan fyrir því að 19. gr. reglugerðar um farþegaflutninga innanlands var ekki beitt kann að vera sú að bótakerfið var þegar fyrir hendi. Eftirlitsstofnunin kannaði því, á grundvelli fjárhagsstöðu rekenda, hvort verið gæti að líta mætti svo á að „óstyrkhæfir“ rekendur langferðabíla tækju á sig skyldur sem mælt er fyrir um í samgöngulögum og reglugerð um farþegaflutninga innanlands þvert á eigin viðskiptahagsmuni (einkum í þeim tilvikum að tap yrði á rekstri á tilteknum leiðum ef ekki kæmu til greiðslur úr bótakerfinu).

Eftirlitsstofnunin telur ekki loka fyrir það skotið að rekendur, sem stunda rekstur á viðskiptaforsendum (þ.e. með hagnaði), kunni að eiga rétt á ríkisstyrkjum í mynd bótagreiðslna vegna almannaþjónustuskyldna eins og Samtök flutningafyrirtækja í Noregi halda fram. Til þess að ríkisstyrkir af því tagi geti talist samrýmanlegir framkvæmd EES-samningsins verður þó að fullnægja ákvæðum reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69 (einkum verður að ákvarða hreinan kostnaðarauka sem hlýst af almannaþjónustuskyldunum og reikna fjárhæð bóttanna á grundvelli þess).

Samkvæmt hinum „sameiginlegu reglum um uppþætur“ sem mælt er fyrir um í 10.–13. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69 ber að ákvarða fjárhæð bóta á grundvelli kostnaðarauka vegna sértækra skilmála og skyldna að frádregnum ávinningi af þeim. Til þess að geta beitt þessari aðferð verða hin lögbæru yfirvöld að bera saman aðstæður þar sem almannaþjónustuskyldunni er fullnægt og aðstæður (raunverulegar eða hugsaðar) þar sem rekandinn gæti ráðið rekstri þjónustunnar sjálfur á hreinum viðskiptaforsendum. Til þess að lögbær yfirvöld geti ákvarðað fjárhæð bóta verða þau að meta áhrif almannaþjónustuskyldnanna á útgjöld og tekjur í hverju einstöku tilvik.

Í því tilliti bendir eftirlitsstofnunin á að í bótakerfinu, sem er til athugunar, er ekki gert ráð fyrir slíku mati. Af þeim sökum er vandséð hvernig unnt er að líta svo á að bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla fullnægi ákvæðum reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69.

⁽⁶¹⁾ Rekendur langferðabíla, sem sóttu um leyfi fyrir 1. janúar 1999, hafa verið undanþegnir dísilolíugjaldi að fullu; þeim sem fengið hafa leyfi eftir það hefur aftur á móti verið skylt í grundvallaratriðum að greiða dísilolíugjald, en hafa átt rétt á bótum samkvæmt kerfinu sem til athugunar er, og hafa því aðeins fengið kostnað vegna dísilolíugjaldsins endurgreiddan að hluta.

Að auki bendir eftirlitsstofnunin á að í upplýsingum norskra stjórnvalda og Samtaka flutningafyrirtækja í Noregi er hvorki tilgreindur með greinilegum hætti kostnaðarauki vegna allra meintra almannaþjónustuskuldna né gerð grein fyrir slíkum kostnaðarauka hjá einstökum rekendum. Í því tilliti vekur eftirlitsstofnunin athygli á því að í sumum tilvikum (til að mynda að því er varðar skilyrðislausu skyldu að flytja farþega) voru engar áætlaðar tölur um kostnaðarauka lagðar fram. Jafnframt er það skoðun eftirlitsstofnunarinnar að sumar skyldnanna, sem norsk stjórnvöld og Samtök flutningafyrirtækja í Noregi vísa til, feli ekki nauðsynlega í sér aukinn kostnað frá því sem væri ef rekendurnir tækju ákvarðanir á grundvelli eigin viðskiptahagsmuna (t.d. krafa um að leiðatöflur skuli birtar með fullnægjandi hætti). Sömuleiðis virðast önnur skilyrði færa rekendum auknar tekjur sem rétt hefði verið að draga frá kostnaðarauka. Engar upplýsingar voru þó lagðar fram um hugsanlega tekjuaukningu vegna skyldnanna sem Samtök flutningafyrirtækja vísa til.

Af þessum sökum er það afstaða eftirlitsstofnunarinnar að norsk stjórnvöld hafi ekki sýnt fram á að öllum meintum almannaþjónustuskuldum fylgi kostnaðarauki hjá öllum rekendum sem eru taldir þurfa að bera slíkar skyldur.

e) Takmörkun bóta við hreinan kostnaðarauka vegna almannaþjónustuskuldna

Norsk stjórnvöld héldu fram þeirri skoðun að bótakerfið gæti ekki leitt til of hárra bótagreiðslna til rekenda hraðferðabíla vegna þess að bótafjárhæðirnar væru jafnan lægri en kostnaður vegna dísilolíugjalds.

Ekki skiptir máli um mat á því hvort bótakerfið samrýmist reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69 hvort rétt er að bæturnar taki aðeins til hluta kostnaðar vegna dísilolíugjalds, þar eð óvíst er að útgjöld rekenda hraðferðabíla vegna gjaldsins séu jafnhá og útgjöld þeirra vegna meintra almannaþjónustuskuldna.

Eins og áður er sagt taka fyrirliggjandi upplýsingar aðeins til áætlaðra talna vegna tiltekinna skyldna og tiltekinna rekenda. Sumar skyldur, sem Samtök flutningafyrirtækja í Noregi geta um, virðast eiga við um alla reglubundna farþegaflutninga (t.d. skilyrðislausu skylda að flytja farþega, skylda að hafa nægilega margar bifreiðar í akstri og skylda að auglýsa í „Rutebok“) en aðrar skyldur virðast aðeins eiga við tiltekinn hóp rekenda (t.d. skylda að nota tilteknar endastöðvar og viðkomustaði, koma upp upplýsingaspjöldum á viðkomustöðum, veita tilteknum hópum farþega forgang og nota farmiða og farmiðavélar sem lögbær yfirvöld hafa samþykkt) ⁽⁶²⁾.

Rekstrarskilyrði reglubundinna farþegaflutninga og hugsanlegur (hreinn) kostnaðarauki rekenda langferðabíla geta því verið mjög mismunandi frá einum rekanda til annars og frá einni leið til annarrar. Aftur á móti er bótafjárhæðin reiknuð á grundvelli ekinnar vegalengdar. Fjárhæðin breytist hvorki eftir því hvort um sértækar skyldur er að ræða né eftir kostnaði vegna slíkra skyldna.

Norsk stjórnvöld hafa því ekki sýnt fram á að ríkisstyrkir, sem eru veittir samkvæmt bótakerfinu, geti ekki leitt til of hárra bóta vegna kostnaðar rekenda af meintum almannaþjónustuskuldum.

f) Niðurstöður varðandi mat samkvæmt reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69 og lokaorð

Í ljósi þess, sem rakið hefur verið, er það niðurstaða eftirlitsstofnunarinnar að skilyrðin, sem rekendur hraðferðabíla búa við í rekstri reglubundinna farþegaflutninga, geti ekki flokkast sem almannaþjónustuskuldur sem hvíli á rekendunum á meðan ekki er vísað til raunverulegra dæma. Ennfremur hafa norsk stjórnvöld hvorki sýnt fram á að hinar meintu almannaþjónustuskuldur valdi kostnaðarauka (og engar tölur um slík útgjöld hafa komið fram) né að bætur, sem greiddar eru rekendum hraðferðabíla samkvæmt bótakerfinu, takmarkist við þann kostnaðarauka. Af þeim sökum er ákvæðum reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69 ekki fullnægt að álitu eftirlitsstofnunarinnar.

⁽⁶²⁾ Munurinn á þeim skilyrðum, sem flutningafyrirtæki búa við, kemur greinilega fram í upplýsingunum sem Samtök flutningafyrirtækja í Noregi hafa lagt fram um kostnað vegna almannaþjónustuskuldna og skilmála sem settir eru í einstökum rekstrarleyfum.

Að því gefnu unnt sé að meta bótakerfið beint samkvæmt 49. gr. EES-samningsins⁽⁶³⁾ er það álit eftirlitsstofnunarinnar að kerfið geti ekki talist samrýmanlegt ákvæðum þeirrar greinar, enda hafa norsk stjórnvöld ekki sýnt fram á að bæturnar séu nauðsynlegar og í hæfilegu hlutfalli við almannaþjónustuna sem er veitt.

Eftirlitsstofnunin tekur fram að þessi niðurstaða merkir ekki að óheimilt sé að bæta rekendum reglubundinna farþegaflutninga útgjöld sem hljóttast af almannaþjónustuskuldum sem á þeim hvíla í raun. Það er komið undir mati lögbærra yfirvalda á aðstæðum í hverju einstöku tilviki hvort og að hvaða marki almannaþjónustuskuldur teljast hvíla eða geta hvílt á rekandanum, sem til athugunar er, og þar með hvaða kostnaðarauki tengist þeim skyldum og hvaða bætur skuli greiddar til að jafna þann kostnað. Ef slíkt mat lögbærra yfirvalda innanlands á einstökum tilvikum kemur ekki til fær eftirlitsstofnunin ekki séð hvernig bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla gæti talist samrýmanlegt EES-reglum um ríkisaðstoð.

Loks er eftirlitsstofnuninni ekki kunnugt um neina ákvörðun framkvæmdastjórnar Evrópubandalaganna sem felur í sér samþykkt á aðstoð sambærilegri þeirri sem er veitt samkvæmt bótakerfinu, sem til athugunar er, á grundvelli reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69. Þvert á móti má ráða af nýlegri ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar um styrki til rekstrar langferðabíla í Bretlandi að við mat framkvæmdastjórnarinnar á því hvort bótagreiðslur vegna almannaþjónustuskuldna samkvæmt reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69 samrýmdust gildandi reglum vó hættan á því að bótagreiðslur yrðu of háar mjög þungt. Framkvæmdastjórnin taldi að styrkjakerfið sjálft, sem byggðist á greiðslum sem voru reiknaðar á grundvelli ekinnar vegalengdar án tengingar við raunveruleg útgjöld vegna almannaþjónustuskuldna, sneiddi ekki hjá hættunni á of háum bótagreiðslum. Framkvæmdastjórnin féllst ekki á að styrkjakerfið samrýmdist ákvæðum reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69 fyrr en bresk stjórnvöld höfðu sett reglur til þess að koma í veg fyrir of háar bótagreiðslur bæði í kerfinu sem heild og hjá einstökum rekendum sem fá greiðslur samkvæmt kerfinu⁽⁶⁴⁾.

2. Ákvæði c-liðar 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins með hliðsjón af leiðbeiningum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar

Eftirlitsstofnunin hefur á grundvelli viðbótarupplýsinga frá norskum stjórnvöldum kannað hvort bótakerfið geti notið undanþágu samkvæmt c-lið 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins með hliðsjón af 15. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar.

Áður en lengra er haldið er rétt að rifja upp að nýjar leiðbeiningar um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar voru samþykktar eftir að eftirlitsstofnunin tók ákvörðun um að hefja formlega rannsókn⁽⁶⁵⁾.

Samkvæmt 73. lið hins nýja 15. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð gilda nýju leiðbeiningarnar frá deginum sem þær eru samþykktar (þ.e. frá 23. maí 2001). Samkvæmt 74. lið hins nýja 15. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar mun stofnunin beita leiðbeiningunum frá 1994⁽⁶⁶⁾ gagnvart aðstoð sem ekki hefur verið tilkynnt, hafi hún verið veitt áður en nýju leiðbeiningarnar voru samþykktar. Nýju leiðbeiningunum er beitt að því marki sem aðstoð hefur verið veitt eftir að þær voru samþykktar.

Eins og áður hefur komið fram felur bótakerfið í sér nýja aðstoð sem norsk stjórnvöld hafa ekki tilkynnt eftirlitsstofnuninni. Kerfið er því aðstoð sem ekki hefur verið tilkynnt í skilningi 74. liðar nýju leiðbeininganna um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar.

Eftirlitsstofnunin hefur því lagt mat á bótakerfið fyrir tímabilið 1. janúar 1999 til 22. maí 2001 í samræmi við leiðbeiningarnar frá 1994 og fyrir tímabilið sem hófst 23. maí 2001 í samræmi við nýju leiðbeiningarnar.

⁽⁶³⁾ Í þessu tilliti bendir stofnunin einnig á að samkvæmt nýlegu álitu L'éger aðallögmanns í málinu „Altmark Trans“ er óheimilt að vísa til grundvallarákvæða EB-sáttmálans í tengslum við endurgreiðslu vegna almannaþjónustuskuldna (sjá „fyrsta álit“ sem lagt var fram 19. mars 2002, 114–117. mgr., enn óbirt).

⁽⁶⁴⁾ Ríkisaðstoð nr. N 588/2002 – Bretland.

⁽⁶⁵⁾ Ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar frá 23. maí 2001, ákvörðun nr. 152/01/COL sem birtist í Stjtið. EB L 237, 6.9.2001, bls. 16 og EES-viðbæti við Stjtið. EB nr. 6, 24.1.2002, bls. 63.

⁽⁶⁶⁾ Birtust í Stjtið. EB L 231, 3.9.1994 og EES-viðbæti við Stjtið. EB nr. 32, 3.9.1994.

a) Mat á bótakerfinu samkvæmt leiðbeiningum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar frá 1994

Samkvæmt lið 15.4.3 í leiðbeiningum eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar frá 1994 er heimilt að leyfa rekstraraðstoð á sviði sorpstjórnunar og eftirgjafar á umhverfissköttum. Þegar beitt er skilyrðum sem mælt er fyrir um í leiðbeiningum eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð felur það í sér að í grundvallaratriðum verða bætur að takmarkast við kostnaðarauka vegna rekstrar og aðstoðin verður að vera tímabundin, og fara minnkandi í grundvallaratriðum, til þess að hvetja fyrirtæki til að draga úr mengun og taka upp hagkvæmari nýtingaraðferðir á auðlindum sem fyrst. Heimilt er að leyfa slíka tímabundna eftirgjöf á nýjum umhverfissköttum ef það er nauðsynlegt til að mæta skertri samkeppnishæfni, einkum á alþjóðamarkaði. Jafnframt þarf að taka tillit til þess hvað fyrirtækjunum er skylt að gera á móti til þess að draga úr mengun.

1) Takmörkun bóta við kostnaðarauka vegna rekstrar

Meðan formleg rannsókn stóð yfir lögðu norsk stjórnvöld fram tölur um heildarframlög úr bótakerfinu í samanburði við tekjur af dísilolíugjaldi. Þessar tölur koma fram í eftirfarandi töflu og hafa verið uppfærðar í samræmi við nýlegt fjárlagafrumvarp norskra stjórnvalda.

3. tafla:

	1998	1999	2000	2001	2002
Bótageiðslur (endurskoðaðar)	Upplýsingar vantar	64 milljónir	71,7 milljónir	40,8 milljónir	29 milljónir
Tekjur af dísilolíugjaldi (með virðisaukaskatti) ⁽⁶⁷⁾	Upplýsingar vantar	64 milljónir	66 milljónir	53 milljónir	51 milljónir

Að sögn norskra stjórnvalda eru tekjur af dísilolíugjaldi hærri en framlög úr bótakerfinu. Norðmenn telja því að bótahlutfallið hafi í heild ávallt verið innan við 100 %.

Í því tilliti staðhæfðu norsk stjórnvöld að tekjur af dísilolíugjaldi yrðu í raun hærri en fram kemur í töflunni. Að sögn norskra stjórnvalda voru tekjutölurnar, sem sendar voru eftirlitsstofnuninni, ekki byggðar á raunverulegum greiðslum óstyrkhæfra rekenda langferðabíla á dísilolíugjaldi heldur reiknaðar á þeirri forsendu að rekendurnir notuðu sparneytnustu tegund bifreiða (með eldsneytisnotkunina 0,315 lítra á hvern ekinn kílómetra). Að sögn norskra stjórnvalda voru bifreiðar af þessu tagi ekki í notkun hjá öllum rekendum langferðabíla. Ef eldsneytisnotkun rekenda væri í raun meiri en gert er ráð fyrir í forsendum útreikninga á tekjum kynnu réttar tölur um tekjur af dísilolíugjaldi að vera hærri. Bótahlutfallið og þar með styrkur aðstoðarinnar væru þá í raun lægri en samkvæmt því sem reiknað er á grundvelli talnanna sem norsk stjórnvöld lögðu fram.

Eftirlitsstofnunin getur þó aðeins tekið mið af þeim tölum norskra stjórnvalda sem koma fram í töflunni hér að ofan, þar eð engar nákvæmar, sannreynanlegar upplýsingar liggja fyrir um tekjur af dísilolíugjaldi sem innheimt hefur verið af rekendum hraðferðabíla sem njóta góðs af bótakerfinu. Af þessum tölum má ráða að bótahlutfallið hafi verið 100 % árið 1999, um 109 % árið 2000 og 77% árið 2001. Bótahlutfallið hefur því samkvæmt þessum tölum verið 95,3% að meðaltali á árunum 1999–2001.

Eftirlitsstofnunin telur miður að ekki skuli vera unnt að reikna bótahlutfallið nákvæmlega á grundvelli talnanna sem norsk stjórnvöld hafa lagt fram. Þrátt fyrir þessa óvissu er það niðurstaða eftirlitsstofnunarinnar að bótafjárhæðir, sem greiddar eru samkvæmt kerfinu, hafi að jafnaði

⁽⁶⁷⁾ Þessar tölur sýna ekki raunverulegar tekjur af innheimtu dísilolíugjalds hjá „óstyrkhæfum“ rekendum langferðabíla, heldur eru þær reiknaðar í samræmi við eldsneytisnotkun sparneytnustu bifreiða.

⁽⁶⁸⁾ Kostnaðarauki vegna afnáms undanþágu frá dísilolíugjaldi er bæði dísilolíugjaldið sjálft og virðisaukaskattur sem lagður er á það. Mikilvægt er að hafa í huga að kostnaður vegna virðisaukaskatts á dísilolíuna sjálfa er ekki hluti af kostnaðarakanum.

takmarkast við kostnaðarauka (þ.e. kostnað vegna dísilolíugjalds með virðisaukaskatti ⁽⁶⁸⁾). Jafnframt hefur eftirlitsstofnunin verið fullvissuð um það af hálfu norsku ríkisstjórnarinnar að ekki verði greiddar út bætur samkvæmt kerfinu umfram þá fjárhæð sem nauðsynleg er til að bæta útgjöld vegna eldsneytisnotkunar eins og í sparneytnustu bifreiðum. Eftirlitsstofnunin tekur einnig tillit til þeirrar staðhæfingar norsku ríkisstjórnarinnar að útgjöld vegna hjálpar- og staðsetningaraksturs verði ekki bætt að fullu.

- 2) Tímabundin og stigminnkandi undanþága frá nýjum umhverfissköttum í því skyni að hvetja fyrirtæki til að draga úr mengun og taka upp hagkvæmari nýtingaraðferðir á auðlindum sem fyrst

Eftirlitsstofnunin bendir á að bótakerfið er ekki tímabundið sem slíkt. Framhald bótakerfisins er háð árlegum fjárveitingum samkvæmt fjárlagafrumvarpi norsku ríkisstjórnarinnar og samþykktum fjárlögum norska þingsins. Sá hluti bótakerfisins, sem meta ber samkvæmt leiðbeiningum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar frá 1994, er aftur á móti tímabundinn og nær yfir tímabilið 1. janúar 1999 til 22. maí 2001, eða hér um bil hálf þriðja ár ⁽⁶⁹⁾.

Eftirlitsstofnunin bendir á að samkvæmt tölum norsku ríkisstjórnarinnar fóru fjárveitingar til bótakerfisins minnkandi frá 1999 til 2001 (úr 64 milljónum norskra króna árið 1999 í 40,8 milljónir árið 2001). Samkvæmt tölum norsku ríkisstjórnarinnar ⁽⁷⁰⁾ lækkaði bótahlutfallið úr 100 % árið 1999 í 77 % árið 2001. Ef horft er til bótahlutfallsins sem leiðir af framkvæmd bótakerfisins árið 2002 (þ.e. 56,9%) má merkja nokkra tilhneingingu til lækkunar. Í þessu samhengi er rétt að athuga að framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna hefur ekki gert þá kröfu í reynd að farið sé nákvæmlega eftir reglunni um stigminnkandi bætur ⁽⁷¹⁾.

Á hinn bóginn hefur bótahlutfallið verið mjög hátt allan þennan tíma. Samkvæmt tölum norsku ríkisstjórnarinnar var bótahlutfallið að meðaltali 95,3 % ⁽⁷²⁾. Eins og bent hefur verið á er óvíst að þessi hundraðshluti endurspegli raunverulegt bótahlutfall, vegna þess að um er að ræða áætlaðar tölur sem byggjast á ætlaðri eldsneytisnotkun sparneytnustu ökutækja eingöngu.

Rétt er að rifja upp að bótagreiðslurnar ná ekki til verulegs hluta útgjalda vegna dísilolíugjalds nema hjá þeim rekendum sem nota eingöngu bifreiðar sem teljast af sparneytnustu gerð. Í samanburði við aðstæður fyrir árið 1999, þegar rekendur langferðabíla voru undanþegnir dísilolíugjaldi að fullu, er eðlilegt að álykta að rekendur hafi hvata til að lágmarka kostnaðarauka með því að endurnýja núverandi bifreiðaflota með nýjum og sparneytnum ökutækjum. Eftirlitsstofnunin telur miður að norsk stjórnvöld skuli ekki hafa lagt fram upplýsingar um hegðun styrkhæfra rekenda í kjölfar þess að gjaldundanþágan var afnumin og bótakerfið tekið upp, einkum hvort þeir hafa tekið í notkun sparneytnari ökutæki. Eftirlitsstofnuninni er aftur á móti ljóst að samkvæmt leiðbeiningum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar frá 1994 var heimil aðstoð ekki bundin við tiltekið hámark. Beiting framkvæmdastjórnarinnar á leiðbeiningunum frá 1994 leiðir í ljós að því skilyrði, að ákvæði um innheimtu gjalda skyldu hafa hvatningaráhrif, taldist fullnægt ef gjaldundanþágan náði ekki að fullu til greiddra gjalda. Við þær aðstæður leit framkvæmdastjórn EB svo á að gjaldið sjálft væri þeim, sem nytu endurgreiðslna, hvatning til að draga úr mengandi rekstri ⁽⁷³⁾.

- 3) Nauðsyn þess að mæta skerðingu á samkeppnishæfni

Samkvæmt leiðbeiningunum er heimilt að leyfa tímabundna eftirgjöf á umhverfissköttum ef það er nauðsynlegt til að mæta skertri samkeppnishæfni.

⁽⁶⁹⁾ Sjá ríkisaðstoð nr. NN 75/2002 – Finnland, en í því máli taldi framkvæmdastjórnin að ákvæðinu um að aðstoð skyldi vera tímabundin væri fullnægt þar eð kerfið, sem meta átti samkvæmt leiðbeiningum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar frá 1994, var bundið við h.u.b. 4 ár; sjá einnig ríkisaðstoð nr. NN 3/A/2001 og NN 4/A/2001 – Svíþjóð, en í þeim málum taldi framkvæmdastjórnin að spurningin um hvort aðstoðin væri tímabundin hætti að skipta máli.

⁽⁷⁰⁾ Að því er varðar útreikning á bótahlutfalli sjá útskýringar á bls. 33.

⁽⁷¹⁾ Sjá ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar sem um getur í 69. neðanmálsgrein.

⁽⁷²⁾ Að því er varðar útreikning á bótahlutfalli sjá útskýringar á bls. 33.

⁽⁷³⁾ Sjá t.d. ríkisaðstoð NN 3/A/2001 og NN/4/2001 – Svíþjóð „Framlenging á skattafslætti vegna losunar á CO₂“; kerfið var metið að hluta samkvæmt leiðbeiningum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar frá 1994 og að hluta samkvæmt nýju leiðbeiningum; ríkisaðstoð nr. N 575/A/1999 – Þýskaland „Framhald endurskoðunar á ákvæðum um umhverfisgjöld“.

Pegar hætt var að undanþiggja rekendur langferðabíla greiðslu á dísilolíugjaldi lögðust viðbótarútgjöld á fyrirtæki sem sinntu reglubundnum farþegaflutningum. Norsk stjórnvöld áætluðu að útgjaldaaukningin næmi h.u.b. 8% af heildarútgjöldum fyrirtækjanna vegna hvers ekins kílómetra. Rekendur hraðferðabíla keppa með þjónustu sinni um farþega sem að öðrum kosti myndu nota einkabíla. Almennings­samgöngur valda minni umhverfisþjöllum en notkun einkabíla. Rannsóknir sem gerðar hafa verið á ytri kostnaði vegna samgangna í Evrópu (og ná einnig til Noregs) sýna að ytri kostnaður vegna notkunar einkabíla (að meðtöldum ytri þáttum á borð við mengun, loftslagsbreytingar og óhöpp) er að jafnaði meira en helmingi hærri en ytri kostnaður vegna notkunar hópferðabíla ⁽⁷⁴⁾. Sem stendur er engu heildstæðu kerfi til að dreifa sem nota mætti til að fella þennan ytri kostnað að fullu inn í útgjöld vegna hvers samgöngumáta um sig þannig að hann kæmi fram í markaðsverði. Að sögn norskra stjórnvalda endurspeglar kostnaður af rekstri einkabíla ekki sem stendur allan ytri kostnað vegna þess samgöngutækis. Því mætti líta á bætur til rekenda reglubundinna farþegaflutninga sem bætur fyrir ógreiddan ytri kostnað af rekstri einkabíla. Ráðstöfun af því tagi mætti kalla lausn til vara þar sem ekki er til að dreifa heildstæðu kerfi til þess að fella ytri kostnað vegna samgöngukerfisins inn í reiknuð útgjöld. Að teknu tilliti til sérstöðu markaðarins fyrir reglubundna farþegaflutninga telur eftirlitsstofnunin að réttlæt看legt sé að gera ráðstafanir til þess að verja samkeppnisstöðu reglubundinna farþegaflutninga gagnvart notkun einkabíla sem valkost í samgöngum.

4) Bótakerfið ekki andstætt almannahagsmunum

Loks bendir eftirlitsstofnunin á að stuðningur við staðar- og innanhéraðs­farþegaflutning er sameiginlegt hagsmunamál samningsaðila. Í orðsendingu framkvæmdastjórnar EB frá 10. júlí 1998 með heitinu „Developing the citizen's network“ segir að góðar og sjálfbærar almennings­samgöngur séu nauðsynlegar til þess að unnt sé að reka gott samgöngukerfi í Evrópu. Almennings­samgöngur stuðli að efnahagsvexti og aukinni atvinnu og greiði fyrir umferð. Þær geri umhverfið hreinnar þar sem þeim fylgi minni orkunotkun, minni hávaði og færri mengandi útblástur­sefni. Þær dragi úr félagslegri útskúfun með því að gera þeim, sem ekki eiga bíl, kleift að ferðast til vinnu, í skóla, verslanir, heilbrigðis­stofnanir og til tómstundastarfs, enda er viðurkennt að konur, ungmenni, aldraðir, atvinnulausir og fatlaðir eru sérstaklega háðir almennings­samgöngum.

Á þessum forsendum samþykkti framkvæmdastjórn EB meðal annars skattfrádrátt fyrir fyrirtæki sem reka staðar­almennings­samgöngur í Þýskalandi ⁽⁷⁵⁾. Eins og í fyrirliggjandi máli var undanþága frá jarðolíugjaldi í Þýskalandi aðeins veitt þeim rekendum sem stunduðu áætlunarferðir eða reglubundna farþegaflutninga en óreglubundnir flutningar nutu ekki undanþágu.

Kærandi hélt því fram að bótakerfið myndi raska samkeppnisstöðu milli þeirra fyrirtækja sem stunduðu reglubundna farþegaflutninga og þeirra sem stunduðu óreglubundna flutninga. Í því samhengi gat hann sérstaklega tiltekinna leiða þar sem bein samkeppni væri milli þeirra sem stunduðu reglubundna farþegaflutninga og þeirra sem stunduðu óreglubundna flutninga.

Eins og fram hefur komið tekur eftirlitsstofnunin undir þetta. Að áliti stofnunarinnar eru röskunar­áhrif bótakerfisins þó ekki umfram það sem nauðsynlegt er til að ná markmiðunum sem stefnt er að með kerfinu.

Í því tilliti bendir eftirlitsstofnunin á að rekendur, sem eiga kost á styrkjum úr bótakerfinu, stunda reglubundna farþegaflutninga samkvæmt rekstrarleyfi sem sveitarstjórnir gefa út. Þegar rekstrarleyfi er gefið út er tekið tillit til almannahagsmuna að því er varðar fullnægjandi framboð á samgöngum. Af þeim sökum má líta svo á að hraðferðabílar séu órjúfanlegur hluti kerfis almennings­samgangna í Noregi. Íðulega er ekki öðrum almennings­samgöngum til að dreifa og þar með engir aðrir kostir við hlið einkabíla. Við þessar aðstæður er réttlæt看legt að hið opinbera styrki hraðferðabíla í tengslum við rekstur reglubundinna farþegaflutninga.

⁽⁷⁴⁾ Þessar tölur eru byggðar á rannsókn sem gerð var á vegum INFRAS og IWW árið 2000; þeirra er getið í nýlegri hvítbók með heitinu Stefna í flutningamálum í Evrópu – 2010: Komið að ákvörðun.

⁽⁷⁵⁾ Ríkisaðstoð N 575/A/99 – Þýskaland „Framhald endurskoðunar á ákvæðum um umhverfisgjöld“ og N 449/2001 – Þýskaland „Framhald endurskoðunar á ákvæðum um umhverfisgjöld eftir 31. mars 2002“ sem unnt er að nálgast á Internetinu: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n575a-99.pdf.

Þótt óreglubundnir farþegaflutningar séu í boði á sumum leiðum í samkeppni við reglubundna þjónustu breytir það ekki þessu heildarmati. Opnun markaðar fyrir óreglubundna flutninga getur leitt til þess að þjónusta þeirra sem stunda reglubundna flutninga og þeirra sem stunda óreglubundna flutninga skarist. Það breytir þó engu um að nauðsynlegt er að styrkja rekendur hraðferðabíla með hliðsjón af ráðandi stöðu einkabílsins sem samgöngutækis.

Að því er varðar samkeppnisröskun milli reglubundinnar og óreglubundinnar flutningaþjónustu vísar eftirlitsstofnunin einnig til þess að norsk stjórnvöld hafa veitt fullvissu fyrir því að bætur verði aðeins greiddar vegna reglubundinna farþegaflutninga. Þeir rekendur hraðferðabíla, sem stunda óreglubundna flutninga, eiga því ekki rétt á greiðslum samkvæmt bótakerfinu. Að því er varðar meint röskunaráhrif vegna breytinga á akstursleiðum í því skyni að flytja farþega á ferðamannastaði er það skoðun eftirlitsstofnunarinnar að þótt vikið sé frá áætlun í því skyni að taka tillit til breytinga á eftirspurn breyti það engu um að flutningarnir geti talist „reglubundnir flutningar“ í skilningi 1. mgr. 2. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 12/98 ⁽⁷⁶⁾. Þar að auki hafa frávik frá upphaflegri áætlun því aðeins verið samþykktar, að sögn norskra stjórnvalda, að þær séu hluti af almannaþjónustuskuldum sem tilgreindar séu í rekstrarleyfi rekandans. Þessir flutningar teljist því áfram hluti af reglubundnum farþegaflutningum rekandans. Þótt ákvörðunarstaðir á sumum reglubundnum akstursleiðum kunni að vera ferðamannastaðir breyti það ekki eðli flutningaþjónustunnar úr reglubundnum flutningum í óreglubundna. Jafnframt er ekki að sjá að meint röskunaráhrif af völdum „hjálparaksturs“ og „staðsetningaraksturs“, sem rekendur hraðferðabíla nota til að bjóða hópum farþega ferðamannaþjónustu, séu til komin vegna bótakerfisins sem slíks. Slík þjónusta væri ekki styrkhæf ef nauðsynlegt væri að flokka hana, samkvæmt ábendingu kæranda, sem „óreglubundna flutninga“ í skilningi 3. mgr. 2. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 12/98.

Í ljósi alls þess sem að ofan greinir er það álit eftirlitsstofnunarinnar að röskunaráhrif vegna bótakerfisins séu takmörkuð við það sem nauðsynlegt er til að ná settu markmiði, þ.e. að viðhalda samkeppnisstöðu reglubundinna farþegaflutninga gagnvart einkabílum.

b) Mat samkvæmt nýju leiðbeiningunum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar

Í nýju leiðbeiningunum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar er að finna sérstakar reglur um hvers kyns rekstraraðstoð í mynd skattafsláttar eða undanþágu frá skatti. Í 42. lið stendur: „*Þegar EFTA-rikin ákveða að skattleggja tiltekna starfsemi vegna umhverfisverndar kunna þau að telja nauðsynlegt að gera ráð fyrir tímabundnum undanþágum fyrir tiltekin fyrirtæki einkum vegna skorts á samræmingu innan Evrópu eða vegna þess að hætta er á að alþjóðleg samkeppnishæfni fyrirtækjanna skerðist tímabundið. Við mat á því hvort slíkar ráðstafanir geta fengið undanþágu frá almenna banninu við ríkisaðstoð sem kveðið er á um í 1. mgr. 61. gr. verður meðal annars að ganga úr skugga um hvort viðkomandi skattur samsvarar skatti sem á að leggja á í Evrópubandalaginu samkvæmt ákvörðun bandalagsins. Þetta atriði kemur til með að skipta höfuðmáli við mat á því hvort alþjóðleg samkeppnishæfni skattgreiðandans skerðist.*“

1) Undanþága til 10 ára frá nýjum umhverfissköttum sem samsvara samræmdum sköttum í Evrópubandalaginu

Samkvæmt lið 46.1 b) í leiðbeiningum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar er heimilt að veita undanþágu frá nýjum umhverfissköttum um tíu ára skeið án stíglækkunar ef skatturinn, sem samsvarar samræmdum skatti í Evrópubandalaginu, er hærri en kveðið er á um í bandalagslöggerð, enda sé fjárhæðin, sem fyrirtæki greiða í raun eftir lækkun, eftir sem áður hærri en lágmarksskattur Evrópubandalagsins, í því skyni að hvetja fyrirtæki til aukinnar umhverfisverndar.

Með þessi atriði í huga lagði eftirlitsstofnunin mat á hvort disiloliugjald samkvæmt norskum lögum væri herra en gildandi gjaldhlutfall í Evrópubandalaginu.

Samkvæmt 1. mgr. 5. gr. tilskipunar 92/82/EBE er lágmarksgjald á disilolíu (gasolíu sem er notuð sem eldsneyti á farartæki) 245 € á hverja 1000 lítra (eða 0,245 € á hvern lítra). Umreiknað í norskar krónur var lágmarksgjald á jarðolíu 2,037 krónur á hvern lítra árið 2001 ⁽⁷⁷⁾ og 1,96 krónur árið 2002 ⁽⁷⁸⁾.

⁽⁷⁶⁾ Í 1. mgr. 2. gr. segir: „Flutningar teljast áfram til reglubundinna flutninga þótt breytingar séu gerðar á rekstrarskilyrðum þeirra.“

⁽⁷⁷⁾ Þessi útreikningur miðast við gengið 8,3145 NOK = 1 € samkvæmt ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar fyrir árið 2001.

⁽⁷⁸⁾ Þessi útreikningur miðast við gengið 8,0105 NOK = 1 € samkvæmt ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar fyrir árið 2002; sjá vefsíðu stofnunarinnar: <http://www.eftasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/dbafile791.html>.

Gildandi dísilolíugjald í Noregi var 3,44 norskar krónur á hvern lítra árið 2001 (vegið meðaltal gjaldsins sem gildi á tímabilinu sem nýju leiðbeiningarnar um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar ná til) og 3,43 krónur á hvern lítra árið 2002. Þessi gjöld eru hærri en gildandi gjöld í Evrópubandalaginu.

Stofnunin lagði jafnframt mat á hvort rekendur langferðabíla, sem greiða dísilolíugjald en njóta góðs af bótakerfinu sem er til athugunar, greiddu eftir sem áður meira en það lágmarksgjald á dísilolíu sem mælt er fyrir um í jarðölutílskipun EB.

Á grundvelli gildandi dísilolíugjalds (með virðisaukaskatti) fyrir árin 2001 og 2002 og bótahlutfalls (umfangs aðstoðar) samkvæmt ofangreindri töflu ⁽⁷⁹⁾ reiknaði eftirlitsstofnunin út hvaða dísilolíugjald rekendur, sem njóta góðs af bótakerfinu, greiddu í raun. Útreikningarnir sýna að árið 2001 greiddu rekendur langferðabíla í raun 0,79 norskar krónur á hvern lítra ⁽⁸⁰⁾. Þetta er lægra en gildandi lágmarksgjald í bandalaginu fyrir jarðolíu, sem var 2,037 norskar krónur á hvern lítra. Gjaldið sem rekendurnir greiddu í raun árið 2002 var samkvæmt útreikningunum 1,47 norskar krónur á hvern lítra ⁽⁸¹⁾. Þetta er lægra en gildandi lágmarksgjald í bandalaginu fyrir jarðolíu, sem var 1,96 norskar krónur á hvern lítra.

Raunverulegt bótahlutfall kann að vísu að vera lægra en fram kemur í tölum norskra stjórnvalda, en vegna skorts á nákvæmum upplýsingum um það getur eftirlitsstofnunin ekki slegið því föstu að fjárhæðirnar, sem rekendur hraðferðabíla hafa greitt, séu hærri en lágmarksgjald samkvæmt reglum Evrópubandalagsins.

Stofnunin telur því ekki að undanþága til 10 ára sé réttlætunleg í þessu tilviki.

2) Undanþága til 5 ára frá nýjum umhverfissköttum sem samsvara sköttum í Evrópubandalaginu

Samkvæmt síðari málsgrein 48. liðar leiðbeininga um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar er EFTA-rikinum „... heimilt að veita rekstraraðstoð í samræmi við 40. og 41. lið ef lækkunin uppfyllir skilyrðin í þeim liðum. Ef skatturinn samsvarar skatti sem á að samræma innan Evrópubandalagsins verður í öllu falli að kveða á um skýlausa heimild til þess að veita undanþágu frá lágmarksskatti bandalagsins í samsvarandi ákvæði bandalagsins um skattasamræmingu.“

a) Tímabundin ákvæði og styrkhlutfall

Samkvæmt 40. lið leiðbeininganna er öll rekstraraðstoð „... takmörkuð við fimm ár þar sem hún fer „lækkandi“. Hún má nema 100% af viðbótarkostnaði á fyrsta árinu en verður að lækka jafnt og þétt og vera lokið í lok fimmta ársins.“ Ennfremur segir í 41. lið leiðbeininganna að fari aðstoð ekki minnkandi verði hún að „takmarkast við fimm ár og hún [megi] ekki fara yfir 50% af viðbótarkostnaðinum“.

Að því er varðar það skilyrði að aðstoðin verði að vera tímabundin vekur eftirlitsstofnunin athygli á því að eins og áður er getið er bótakerfið ekki tímabundið sem slíkt. Eftirlitsstofnunin bendir einnig á að norska þjóðþingið hefur ákveðið að halda rekstri bótakerfisins áfram árið 2003 með fjárveitingu sem nemur 30 milljónum norskra króna.

Að því er varðar heimilt styrkhlutfall bendir eftirlitsstofnunin á að bótakerfið er ekki gert þannig úr garði að bætur lækki jafnt og þétt úr 100% á fyrsta ári í núll við lok fimmta ársins. Aðstoðin fer því ekki stíglækkandi í skilningi 40. liðar leiðbeininganna. Heimilt er að veita aðstoð sem fer ekki lækkanandi með því skilyrði að hún standi ekki lengur en í fimm ár og styrkhlutfallið verði ekki herra en 50% af viðbótarkostnaði. Ofangreindar tölur sýna að bótahlutfallið (styrkhlutfallið) var

⁽⁷⁹⁾ Að því er varðar útreikning á bótahlutfalli sjá útskýringar á bls. 33.

⁽⁸⁰⁾ Þetta leiðir af þeirri forsendu að bótahlutfallið sé 77% (þ.e. að gjaldið, sem greitt er í raun, sé 23% af gildandi gjaldhlutfalli). Gildandi gjaldhlutfall var frá 1. janúar 2001 til 30. júní 2001 3,77 n.kr. á lítra og frá 1. júlí 2001 3,37 n.kr. á lítra. Vegið meðaltal gjaldhlutfallsins á tímabilinu sem fellur undir nýju leiðbeiningarnar um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar er h.u.b. 3,44 n.kr. á lítra.

⁽⁸¹⁾ Þetta leiðir af þeirri forsendu að bótahlutfallið sé 57% (þ.e. að gjaldið, sem greitt er í raun, sé 43% af gildandi gjaldhlutfalli). Gjaldhlutfallið var ákveðið 3,43 n.kr. á lítra fyrir árið 2002.

77% á árinu 2001 og 57% á árinu 2002 (á þessu tveggja ára tímabili var hlutfallið að meðaltali 67%) ⁽⁸²⁾.

Ennfremur eru ekki í bótakerfinu nein ákvæði sem tryggja að meðalbótahlutfall á fimm ára tímabilinu takmarkist við 50% af kostnaðarauka vegna dísilolíugjalds.

b) *Undanþága frá lágmarksgjaldi samkvæmt reglum Evrópubandalagsins*

Í lið 44 b) í leiðbeiningunum er kveðið á um að undanþága, sem leiðir til þess að tiltekin fyrirtæki greiði minna en sem nemur lágmarksgjaldi í Evrópubandalaginu, teljist ósamrýmanleg 61. gr. EES-samningsins, enda „[h]efði slík undanþága ekki verið heimiluð í Evrópubandalaginu með umræddri tilskipun ...“. Hefði slík undanþága verið heimiluð „gæti Eftirlitsstofnunin talið að hún samrýmdist 61. gr. að svo miklu leyti sem hún er nauðsynleg og ekki óhófleg í ljósi þeirra markmiða sem fylgt er á EES. Eftirlitsstofnunin mun sérstaklega leitast við að tryggja að slík undanþága takmarkist að öllu leyti við ákveðinn frest.“

Samkvæmt tölunum, sem norsk stjórnvöld hafa lagt fram, virðist sem rekendur, sem njóta góðs af bótakerfinu, greiði minna en sem nemur lágmarksgjaldi í Evrópubandalaginu.

Jafnvel þótt bætur væru takmarkaðar við 50% af útgjöldum vegna dísilolíugjalds, eins og skylt er samkvæmt 41. lið leiðbeininga um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar, væru raunveruleg útgjöld styrkhæfra rekenda langferðabíla vegna gjaldsins eftir sem áður lægri en sem nemur samræmdu lágmarksgjaldi: Á árinu 2001 hefði rekendum verið gert að greiða 1,71 norska krónu á hvern lítra, en þá var samræmt lágmarksgjald 2,037 norskar krónur á hvern lítra; á árinu 2002 hefði þeim verið gert að greiða 1,72 norskar krónur á hvern lítra en þá var samræmt gjald 1,96 norskar krónur.

Þar eð norsk stjórnvöld lögðu ekki fram fullnægjandi upplýsingar til þess að eftirlitsstofnunin gæti reiknað bótahlutfall nákvæmlega leggur eftirlitsstofnunin til grundvallar, í samræmi við það sem rakið hefur verið, að raunverulegt dísilolíugjald, sem féll á rekendur sem nutu styrkja samkvæmt bótakerfinu, hafi verið lægra en sem nemur samræmdu lágmarksgjaldi á jarðolíu samkvæmt jarðolíutilskipuninni.

Af þeim sökum, og í samræmi við 44. lið leiðbeininga um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar, ber eftirlitsstofnuninni að meta hvort undanþága frá dísilolíugjaldi hefði verið heimiluð í Evrópubandalaginu.

Samkvæmt c-lið 2. mgr. 8. gr. tilskipunar 92/81/EBE er aðildarríkjum EB heimilt að veita að hluta eða að fullu undanþágu eða afslátt vegna greiðslu gjalds á jarðolíu sem er notuð við farþegaflutninga. Hinn 12. mars 2001 samþykkti ráð EB ákvörðun um að heimila nokkrum aðildarríkjum EB að veita undanþágu frá gjaldi á jarðolíu, aðallega vegna ökutækja sem notuð eru í staðaralmenningssamgöngum ⁽⁸³⁾.

Bótakerfið, sem er til athugunar, takmarkast ekki við staðarsamgöngur heldur nær það einnig til samgangna innanhéraðs og milli héraða.

Að því er varðar þá spurningu hvort undanþága frá dísilolíugjaldi hefði verið heimiluð í Evrópubandalaginu bendir eftirlitsstofnunin fyrst á að samkvæmt 2. mgr. 8. gr. jarðolíutilskipunarinnar er heimild til undanþágu ekki takmörkuð við staðarsamgöngur. Því virðist ekki útilokað að veita megi undanþágu vegna samgangna innanhéraðs og milli héraða.

⁽⁸²⁾ Að því er varðar útreikning á bótahlutfalli sjá útskýringar á bls. 33.

⁽⁸³⁾ Sjá 41. neðanmálsgrein.

Jafnframt telur eftirlitsstofnunin að réttlætning fyrir bótakerfi vegna reglubundinna farþegaflutninga nái ekki aðeins til staðarsamgangna. Upplýsingar, sem eftirlitsstofnunin hefur undir höndum, benda ekki til þess að samkeppnisstaða rekenda hraðferðabíla sem hluta af kerfi almenningsamgangna gagnvart einkabílum sé betri svo nokkru nemi á innanhéraðs- eða millihéraðaleiðum en staðarleiðum. Eftirlitsstofnunin tók einnig tillit til óvenjulegra staðhátta í Noregi og þeirrar staðreyndar að vegna takmarkaðrar útbreiðslu járnbrautakerfisins eru reglubundnar ferðir langferðabíla oft einu almenningsamgöngurnar og eini kosturinn í stað einkabíla.

Í samræmi við lið 44 b) í leiðbeiningum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar ber eftirlitsstofnuninni engu að síður að rannsaka hvort gjaldundanþágan er nauðsynleg, ekki óhófleg í ljósi settra EES-markmiða, og fyllilega takmörkuð við ákveðinn frest. Enn fremur segir í 45. lið leiðbeininganna: „*Alla jafna ættu umræddar skattaráðstafanir að stuðla að umtalsverðri umhverfisvernd. Gæta verður þess að tryggja að undanþágur [séu ekki þess] eðlis ... [að þær] skaði ... sett markmið.*“

Þar eð rekendur, sem njóta góðs af bótakerfinu, nutu áður fullrar undanþágu frá dísilolíugjaldi leiðir afnám þeirrar undanþágu, jafnframt endurgreiðslu á hluta kostnaðarauka, til kostnaðarhækkunar hjá rekendum og verður þeim því hvatning til að draga úr mengun, m.a. með því að taka í notkun sparneytnari ökutæki. Að auki er tilgangur bótakerfisins sá að styrkja samkeppnisstöðu reglubundinna farþegaflutninga gagnvart einkabílum, sem valda hærri ytri kostnaði en almenningsfarartæki. Að teknu tilliti til þessara atriða stuðlar afnám undanþágu frá dísilolíugjaldi og upptaka bótakerfisins að markmiðum umhverfisverndar. Eins og þegar hefur verið bent á er lítið svo á að röskunaráhrif bótakerfisins, einkum að því er varðar rekstur óreglubundinna farþegaflutninga, séu takmörkuð við það sem nauðsynlegt er til að ná settum markmiðum.

Eins og þegar hefur komið fram er bótakerfið þó ekki takmarkað við ákveðinn frest og felur ekki í sér nauðsynlega tryggingu fyrir því að ríkisaðstoð, sem veitt er samkvæmt kerfinu, takmarkist við 50% kostnaðaraukans. Eins og áður er sagt kemur ekki fram af upplýsingunum, sem norsk stjórnvöld hafa lagt fram, að 50% hámarkið hafi verið virt við úthlutun úr bótakerfinu árin 2001 og 2002.

Til þess að tryggja að ákvæði leiðbeininga um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar séu virt telur eftirlitsstofnunin því nauðsynlegt að biðja norsk stjórnvöld að takmarka gildistíma bótakerfisins við fimm ár frá gildistöku nýju leiðbeininganna um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar. Það merkir að bótakerfið verður að falla úr gildi eigi síðar en 22. maí 2006.

Jafnframt fer stofnunin þess á leit við norsk stjórnvöld að þau tryggi að greiðslur til rekenda hraðferðabíla samkvæmt bótakerfinu takmarkist við 50% af kostnaðarauka vegna dísilolíugjalds. Greiðslur til rekenda hraðferðabíla umfram þetta hámark verða að teljast ósamrýmanlegar framkvæmd EES-samningsins og bæri því að krefja viðtakandann um endurgreiðslu á þeim.

c) *Niðurstöður samkvæmt ákvæðum c-liðar 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins með hliðsjón af leiðbeiningum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar*

Bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla, sem gildi frá 1. janúar 1999 til 22. maí 2001, fullnægir skilyrðunum sem mælt er fyrir um í leiðbeiningum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar frá 1994. Öll sú aðstoð, sem veitt var samkvæmt bótakerfinu á þeim tíma, getur talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins.

Bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla, sem gilt hefur frá 23. maí 2001, getur talist samrýmanlegt framkvæmd EES-samningsins að því tilskildu að það takmarkist við ákveðinn frest, þ.e. við fimm ár frá gildistöku nýju leiðbeininganna um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar, og að bætur, sem greiddar eru vegna hraðferðabíla, takmarkist við 50% af kostnaðarauka vegna dísilolíugjalds í tengslum við rekstur reglubundinna farþegaflutninga. Óheimilt er að greiða bætur vegna kostnaðar af dísilolíugjaldi í tengslum við aðra flutningaþjónustu (þ.e. óreglubundna flutninga, í skilningi 3. mgr. 2. gr. reglugerðar 12/98, eða vöruflutninga).

Bætur, sem greiddar eru samkvæmt bótakerfinu eftir 23. maí 2001 og eru umfram þetta mark, teljast ósamrýmanlegar framkvæmd EES-samningsins og ber að krefja viðtakandann um endurgreiðslu á þeim. Að því er varðar beitingu bótakerfisins í framtíðinni ber norskum stjórnvöldum að gera ráðstafanir til að tryggja að greiðslur samkvæmt bótakerfinu takmarkist við 50 % af kostnaðarauka vegna dísilolíugjalds.

3. Niðurstöður

Bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla (á grundvelli 71. liðar 1330. kafla fjárlaga) telst „ný aðstoð“ í skilningi 3. mgr. 1. gr. bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól. Því var komið á án samþykkis eftirlitsstofnunarinnar og verður því að teljast „ólöglegt vegna brota á málsmeðferðarreglum“ samkvæmt 6. kafla leiðbeininga stofnunarinnar um ríkisaðstoð.

Eftirlitsstofnunin dregur ekki í efa almennt réttmæti þess að kosta reglubundna farþegaflutninga af opinberu fé. Slíkar fjárveitingar verða þó að vera í samræmi við gildandi EES-reglur um ríkisaðstoð.

Að áliti eftirlitsstofnunarinnar hefur norska ríkisstjórnin ekki sýnt fram á að bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla fullnægi ákvæðum reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1191/69. Eins og eftirlitsstofnunin hefur bent á hér á undan merkir þessi niðurstaða ekki að óheimilt sé að bæta rekendum hraðferðabíla, sem stunda reglubundna farþegaflutninga, kostnað vegna almannaþjónustuskyldna sem á þeim hvíla. Slíkar bótagreiðslur yrðu þó að vera í samræmi við ákvæði reglugerðar (EBE) nr. 1191/69.

Á hinn bóginn er það afstaða eftirlitsstofnunarinnar að afnám undanþágu frá dísilolíugjaldi á hópferðabíla ásamt upptöku bótakerfis fyrir reglubundna farþegaflutninga geti talist stuðla að markmiðum umhverfisverndar. Rekendur hraðferðabíla, sem stunda reglubundna farþegaflutninga, tilheyra kerfi almenningsgangna í Noregi. Almenningsgangur valda minni ytri kostnaði en notkun einkabíla. Þar eð ekki er til að dreifa heildstæðu kerfi til þess að fella ytri kostnað inn í útgjöld vegna allra tegunda samgangna má líta svo á réttlætanlegt sé að greiða bætur vegna almenningsgangna í því skyni að viðhalda samkeppnisstöðu þeirra gagnvart einkabílum.

Þar eð bótakerfið nær allt aftur til 1. janúar 1999 þurfti eftirlitsstofnunin að leggja mat á kerfið bæði í samræmi við leiðbeiningar um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar frá 1994 og nýju leiðbeiningarnar. Þótt bótakerfið geti talist samrýmanlegt leiðbeiningunum frá 1994 getur framhald þess frá 23. maí 2001 því aðeins talist samrýmanlegt gildandi reglum að það hafi takmarkaðan gildistíma og að bótagreiðslur til rekenda hraðferðabíla takmarkist við 50 % af kostnaðarauka vegna dísilolíugjalds.

Takmörkun gildistímans hefur í för með sér að bótakerfið verður að falla úr gildi eigi síðar en 23. maí 2006. Tilkynna ber rekendum um að gildistími bótakerfisins sé takmarkaður.

Takmörkun bóta við 50% af kostnaðarauka hefur í för með sér að norskum stjórnvöldum ber framvegis að takmarka bætur við 50% af kostnaðarauka vegna dísilolíugjalds og rannsaka hvort 50% hámarkið hafi verið virt við greiðslur til einstakra rekenda hraðferðabíla samkvæmt bótakerfinu eftir 23. maí 2001. Bótagreiðslur umfram það hámark geta ekki talist samrýmanlegar ákvæðum c-liðar 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins með hliðsjón af leiðbeiningum um ríkisaðstoð á sviði umhverfisverndar. Ef bætur hafa þegar verið greiddar umfram heimilt 50% hámark ber að krefja viðtakandann um endurgreiðslu þess sem umfram er, ásamt vöxtum.

Krefja ber rekendur hraðferðabíla um endurgreiðslu ofgreiddra bóta í samræmi við reglur og málsmeðferð sem mælt er fyrir um í landslögum, enda séu reglurnar og málsmeðferðin ekki með þeim hætti að því sem næst ógerlegt sé að koma við endurgreiðslum sem EES-löggjöf kveður á um og grafi ekki undan þeirri reglu að málsmeðferðin skuli vera sambærileg málsmeðferð sem gildir í svipuðum ágreiningsmálum á innlendum vettvangi ⁽⁸⁴⁾.

⁽⁸⁴⁾ Dómur Dómstóls Evrópubandalaganna frá 13. júní 2002 í máli C-382/99 *Hollenska ríkið gegn framkvæmdastjórninni*, [2002] ECR I-5163, 90. mgr.

SAMÞYKKT ÞESSA ÁKVÖRDUN:

1. Í bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla (71. liður 1330. kafla fjárlaga) er fólgin „ný aðstoð“ í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins. Bótakerfinu var komið á í andstöðu við skuldbindingar norsku ríkisstjórnarinnar samkvæmt 3. mgr. 1. gr. bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól og það telst því „ólöglegt vegna brota á málsmeðferðarreglum“ í skilningi 6. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð.
2. Bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla eins og það var framkvæmt frá 1. janúar 1999 til 22. maí 2001 er samrýmanlegt framkvæmd EES-samningsins, nánar tiltekið c-lið 3. mgr. 61. gr., með hliðsjón af 15. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð frá 1994.
3. Bótakerfi fyrir rekendur hraðferðabíla eins og það var framkvæmt frá 23. maí 2001 er samrýmanlegt framkvæmd EES-samningsins, nánar tiltekið c-lið 3. mgr. 61. gr., með hliðsjón af 15. kafla leiðbeininga eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð með áorðnum breytingum frá 2001, ef eftirtöldum skilyrðum er fullnægt:
 - a) Gildistími bótakerfisins takmarkist við fimm ár frá 23. maí 2001 að telja.
 - b) Bótageiðslur samkvæmt kerfinu takmarkist við 50 % af kostnaði vegna dísilolíugjalds í tengslum við rekstur reglubundinna farþegaflutninga.
4. Bætur, sem greiddar eru samkvæmt bótakerfinu eftir 23. maí 2001 og eru umfram heimilt hámark aðstoðar samkvæmt 3. mgr. hér á undan, eru ósamrýmanlegar framkvæmd EES-samningsins.
5. Krefja ber viðtakendur aðstoðar, sem telst ósamrýmanleg samkvæmt 4. mgr. hér á undan, um endurgreiðslu á henni. Endurgreiðsla skal eiga sér stað án tafar og í samræmi við málsmeðferð samkvæmt landslögum, enda sé með þeirri málsmeðferð unnt að framfylgja ákvörðuninni tafarlaust og á skilvirkan hátt. Þegar aðstoð er endurgreidd skal bætt við vöxtum frá deginum sem viðtakandi fékk féð í hendur til dagsins sem það er endurgreitt. Vextir skulu reiknaðir á grundvelli viðmiðunarvaxta sem notaðir eru til að reikna styrkígildi byggðastyrkja.
6. Því er beint til norskra stjórnvalda að þau geri þær ráðstafanir sem nauðsynlegar eru til að tryggja að ákvæðum 3. og 5. mgr. sé fullnægt án tafar. Að því er varðar þá takmörkun á gildistíma, sem um getur í a-lið 3. mgr., er því beint til norskra stjórnvalda að þau tilkynni þeim, sem notið hafa aðstoðar, tafarlaust að núgildandi bótakerfi muni falla úr gildi eigi síðar en 23. maí 2006. Að því er varðar ákvæði b-liðar 3. mgr. og 5. mgr. er því beint til norskra stjórnvalda að þau rannsaki hvort 50 % hámarkið hafi verið virt við greiðslur til einstakra rekenda hraðferðabíla samkvæmt bótakerfinu eftir 23. maí 2001.
7. Því er beint til norskra stjórnvalda að þau tilkynni eftirlitsstofnuninni áður en tveir mánuðir eru liðnir frá því að þeim berst þessi ákvörðun um þær ráðstafanir sem þau hyggjast gera til að fullnægja ákvörðuninni.
8. Ákvörðun þessari er beint til konungsríkisins Noregs.

Gjört í Brussel 16. júlí 2003.

Fyrir hönd Eftirlitsstofnunar EFTA

Einar M. Bull
forseti

Hannes Hafstein
stjórnarmaður

**Tilkynning frá Noregi er varðar tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 94/22/EB
frá 30. maí 1994 um skilyrði fyrir veitingu og notkun leyfa til að leita að,
rannsaka og vinna kolvatnsefni**

2004/EES/16/03

**Auglýsing eftir umsóknum um leyfi til olíuvinnslu á norska landgrunninu –
Leyfi til olíuvinnslu á fyrirframákveðnum svæðum 2004**

Norska olíu- og orkumálaráðuneytið auglýsir hér með eftir umsóknum um leyfi til olíuvinnslu á norska landgrunninu í samræmi við a-lið 2. mgr. 3. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 94/22/EB frá 30. maí 1994 um skilyrði fyrir veitingu og notkun leyfa til að leita að, rannsaka og vinna kolvatnsefni.

Umsóknir um vinnsluleyfi skulu sendar til

Olje- og energidepartementet
Postboks 8148, Dep.
N-0033 OSLO
NORGE

fyrir 1. október 2004.

Fyrirhugað er að úthlutun leyfa til olíuvinnslu á fyrirframákveðnum svæðum á norska landgrunninu 2004 eigi sér stað í desember 2004.

Frekari upplýsingar fást í olíu- og orkumálaráðuneytinu (Olje- og energidepartementet) í síma (47) 22 24 63 33.

EB-STOFNANIR

FRAMKVÆMDASTJÓRNIN

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál nr. COMP/M.3381 – Alba/Beko/Grundig HIS JV)**

2004/EES/16/04

1. Framkvæmdastjórninni barst 23. mars 2004 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89 ⁽¹⁾, með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1310/97 ⁽²⁾, um fyrirhugaða samfylkingu þar sem breska fyrirtækið Alba Plc (Alba) og tyrkneska fyrirtækið Beko Elektronik AS (Beko), sem er í eigu hins tyrkneska Koç Holding AS (Koç), öðlast í sameiningu yfirráð í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar yfir deild þýska fyrirtækisins Grundig AG með heitinu Home Intermedia Systems (HIS) sem hefur fengið heimild til greiðslustöðvunar.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Alba: setur saman og selur rafeindatæki fyrir almennan markað, m.a. litsjónvarpstæki, myndbandstæki, DVD-spilara og hljómtæki
 - Beko: framleiðir litsjónvarpstæki án vörumerkja fyrir vörumerkjaframleiðendur
 - Koç: fjölþjóðasamsteypa sem starfar m.a. að framleiðslu vélknúinna ökutækja og heimilistækja, matvælaframleiðslu, smásöluverslun og orkuvinnslu
 - HIS: framleiðir og selur rafeindatæki fyrir almennan markað, m.a. litsjónvarpstæki, myndbandstæki, DVD-spilara, hljómtæki, myndbandstökuvélar og móttökutæki fyrir gervitunglaútsendingar
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EBE) nr. 4064/89. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Framkvæmdastjórnin gefur þriðju aðilum, sem eiga hagsmuna að gæta, kost á að koma á framfæri hugsanlegum athugasemdum sínum um fyrirhugaða samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 82, 1. apríl 2004). Athugasemdir, með tilvísun til máls nr. COMP/M.3381 – Alba/Beko/Grundig HIS JV, má senda með símbréfi (faxnr. (32) 22 96 43 01 / 22 96 72 44) eða í pósti á eftirfarandi heimilisfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 395, 30.12.1989, bls. 1, leiðrétt í Stjtið. EB L 257, 21.9.1990, bls. 13.

⁽²⁾ Stjtið. EB L 180, 9.7.1997, bls. 1, leiðrétt í Stjtið. EB L 40, 13.2.1998, bls. 17.

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál nr. COMP/M.3384 – Aegon/CAM/JV Mediterraneo Vida)**

2004/EES/16/05

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 18. mars 2004 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89 ⁽¹⁾, með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1310/97 ⁽²⁾, um fyrirhugaða samfylkingu þar sem hollenska fyrirtækið Aegon NV og spænska fyrirtækið Caja de Ahorros del Mediterraneo (CAM) öðlast í sameiningu yfirráð í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar yfir spænska fyrirtækinu Mediterraneo Vida SA, sem er nú að fullu í eigu CAM, með hlutafjárkaupum.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Aegon: líffryggingar, lífeyrissparnaður og skyldur sparnaður og rekstur verðbréfasjóða víða um heim
 - CAM: bankastarfsemi, eignastýring, tryggingar, sjóðastýring
 - Mediterraneo Vida: líffryggingar og lífeyrissjóðir á Spáni
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EBE) nr. 4064/89. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna samfylkinga samkvæmt reglugerð ráðsins (EBE) nr. 4064/89 ⁽³⁾.
4. Framkvæmdastjórnin gefur þriðju aðilum, sem eiga hagsmuna að gæta, kost á að koma á framfæri hugsanlegum athugasemdum sínum um fyrirhugaða samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 78, 27. mars 2004). Athugasemdir, með tilvísun til máls nr. COMP/M.3384 – Aegon/CAM/JV Mediterraneo Vida, má senda með símbréfi (faxnr. (32) 22 96 43 01 / 22 96 72 44) eða í pósti á eftirfarandi heimilisfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 395, 30.12.1989, bls. 1, leiðrétt í Stjtið. EB L 257, 21.9.1990, bls. 13.

⁽²⁾ Stjtið. EB L 180, 9.7.1997, bls. 1, leiðrétt í Stjtið. EB L 40, 13.2.1998, bls. 17.

⁽³⁾ Stjtið. EB C 217, 29.7.2000, bls. 32.

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál nr. COMP/M.3391 – Xchanging/Deutsche Bank/ETB/JV)**

2004/EES/16/06

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 25. mars 2004 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89 ⁽¹⁾, með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1310/97 ⁽²⁾, um fyrirhugaða samfylkingu þar sem fyrirtækin Xchanging BV, sem tilheyrir hinu bandaríska General Atlantic, og Deutsche Bank AG öðlast í sameiningu yfirráð í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar yfir fyrirtækinu European Transaction Bank AG (ETB) með hlutafjárkaupum í nýstofnuðu samáhættufyrirtæki. ETB er sem stendur að fullu í eigu Deutsche Bank.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Xchanging: selur fjármálastofnunum úrvinnslu- og bakvinnsluþjónustu
 - Deutsche Bank: alhliða banki sem býður fjölbreytta fjármálaþjónustu
 - ETB: bakvinnsla fyrir verðbréf og afleidd skjöl
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EBE) nr. 4064/89. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna samfylkinga samkvæmt reglugerð ráðsins (EBE) nr. 4064/89 ⁽³⁾.
4. Framkvæmdastjórnin gefur þriðju aðilum, sem eiga hagsmuna að gæta, kost á að koma á framfæri hugsanlegum athugasemdum sínum um fyrirhugaða samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 82, 1. apríl 2004). Athugasemdir, með tilvísun til máls nr. COMP/M.3391 – Xchanging/Deutsche Bank/ETB/JV, má senda með simbréfi (faxnr. (32) 22 96 43 01 / 22 96 72 44) eða í pósti á eftirfarandi heimilisfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 395, 30.12.1989, bls. 1, leiðrétt í Stjtið. EB L 257, 21.9.1990, bls. 13.

⁽²⁾ Stjtið. EB L 180, 9.7.1997, bls. 1, leiðrétt í Stjtið. EB L 40, 13.2.1998, bls. 17.

⁽³⁾ Stjtið. EB C 217, 29.7.2000, bls. 32.

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál nr. COMP/M.3395 – Sampo/IF Skadeförsäkring)****2004/EES/16/07**

1. Framkvæmdastjórninni barst 24. mars 2004 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89 ⁽¹⁾, með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1310/97 ⁽²⁾, um fyrirhugaða samfylkingu þar sem finnska fyrirtækið Sampo Oyj öðlast að fullu yfirráð í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar yfir hinu sænska IF Skadeförsäkring Holding AB (IF P&C Holding) með því að auka hlutfjáreign sína úr um 38 af hundraði í 90 af hundraði.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Sampo: bankaþjónusta, langtímasparnaður (m.a. líftryggingar) og fjárfestingarbankastarfsemi
 - IF P&C Holding: tryggingar aðrar en líftryggingar
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EBE) nr. 4064/89. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Framkvæmdastjórnin gefur þriðju aðilum, sem eiga hagsmuna að gæta, kost á að koma á framfæri hugsanlegum athugasemdum sínum um fyrirhugaða samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 79, 30. mars 2004). Athugasemdir, með tilvísun til máls nr. COMP/M.3395 – Sampo/IF Skadeförsäkring, má senda með símbréfi (faxnr. (32) 22 96 43 01 / 22 96 72 44) eða í pósti á eftirfarandi heimilisfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 395, 30.12.1989, bls. 1, leiðrétt í Stjtið. EB L 257, 21.9.1990, bls. 13.

⁽²⁾ Stjtið. EB L 180, 9.7.1997, bls. 1, leiðrétt í Stjtið. EB L 40, 13.2.1998, bls. 17.

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál nr. COMP/M.3407 – Saint-Gobain/Dahl)****2004/EES/16/08**

1. Framkvæmdastjórninni barst 25. mars 2004 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89 ⁽¹⁾, með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1310/97 ⁽²⁾, um fyrirhugaða samfylkingu þar sem franska fyrirtækið Compagnie Saint-Gobain (Saint-Gobain) öðlast að fullu yfirráð í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar yfir sænska fyrirtækinu Dahl International AB (Dahl) með hlutafjárkaupum.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Saint-Gobain: framleiðir og selur gler, leirvörur, svarfefni og byggingarefni
 - Dahl: selur fagmönnum búnað í hita-, loftræsti- og hreinlætiskerfi og vatns- og fráveitulagnir ásamt lagnaefni
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EBE) nr. 4064/89. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Framkvæmdastjórnin gefur þriðju aðilum, sem eiga hagsmuna að gæta, kost á að koma á framfæri hugsanlegum athugasemdum sínum um fyrirhugaða samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 81, 31. mars 2004). Athugasemdir, með tilvísun til máls nr. COMP/M.3407 – Saint-Gobain/Dahl, má senda með símbréfi (faxnr. (32) 22 96 43 01 / 22 96 72 44) eða í pósti á eftirfarandi heimilisfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 395, 30.12.1989, bls. 1, leiðrétt í Stjtið. EB L 257, 21.9.1990, bls. 13.

⁽²⁾ Stjtið. EB L 180, 9.7.1997, bls. 1, leiðrétt í Stjtið. EB L 40, 13.2.1998, bls. 17.

Álit ráðgjafarnefndar um samfylkingar sem var samþykkt á 92. fundi hennar 2004/EES/16/09
6. mars 2001 og varðar bráðabirgðadrög að ákvörðun í máli COMP/M.1915 –
The Post Office/TPG/SPPL

Framkvæmdastjórnin hefur birt álit ráðgjafarnefndar um samfylkingar sem var samþykkt á 92. fundi hennar 6. mars 2001 og varðar bráðabirgðadrög að ákvörðun í máli COMP/M.1915 – The Post Office/TPG/SPPL.

Um nánari upplýsingar sjá Stjtið. ESB C 69, 19.3.2004.

Álit ráðgjafarnefndar um samfylkingar sem var samþykkt á 101. fundi hennar 2004/EES/16/10
1. október 2001 og varðar bráðabirgðadrög að ákvörðun í
máli IV/M.2187 – CVC/Lenzing

Framkvæmdastjórnin hefur birt álit ráðgjafarnefndar um samfylkingar sem var samþykkt á 101. fundi hennar 1. október 2001 og varðar bráðabirgðadrög að ákvörðun í máli IV/M.2187 – CVC/Lenzing.

Um nánari upplýsingar sjá Stjtið. ESB C 69, 19.3.2004.

Álit ráðgjafarnefndar um samfylkingar sem var samþykkt á 116. fundi hennar 2004/EES/16/11
2. júní 2003 og varðar drög að ákvörðun í máli COMP/M.2947 –
Verbund/Energie Allianz

Framkvæmdastjórnin hefur birt álit ráðgjafarnefndar um samfylkingar sem var samþykkt á 116. fundi hennar 2. júní 2003 og varðar drög að ákvörðun í máli COMP/M.2947 – Verbund/Energie Allianz.

Um nánari upplýsingar sjá Stjtið. ESB C 69, 19.3.2004.

Álit ráðgjafarnefndar um samfylkingar sem var samþykkt á 117. fundi hennar 2004/EES/16/12
18. júlí 2003 og varðar drög að ákvörðun í máli COMP/M.2972 –
DSM/Roche Vitamins

Framkvæmdastjórnin hefur birt álit ráðgjafarnefndar um samfylkingar sem var samþykkt á 117. fundi hennar 18. júlí 2003 og varðar drög að ákvörðun í máli COMP/M.2972 – DSM/Roche Vitamins.

Um nánari upplýsingar sjá Stjtið. ESB C 69, 19.3.2004.

Lokaskýrsla skýrslufulltrúa í máli COMP/M.2187 – CVC/Lenzing**2004/EES/16/13**

**(í samræmi við 15. gr. ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 2001/462/EB,
KSE frá 23. maí 2001 um verksvið skýrslufulltrúa í tilteknum samkeppnismálum
(Stjtið. EB L 162, 19.6.2001, bls. 21))**

Drög að ákvörðun í máli þessu gefa ekki tilefni til sérstakra athugasemda. Skrifleg málsmeðferð var með eðlilegum hætti. Ekki var óskað munnlegrar málsmeðferðar. Málsaðilar tiltóku engin vandkvæði á málsmeðferð.

Gjört í Brussel 8. október 2001.

Luc GYSELEN

Lokaskýrsla skýrslufulltrúa í máli COMP/M.2947 – Verbund/Energie Allianz**2004/EES/16/14**

**(í samræmi við 15. gr. ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 2001/462/EB,
KSE frá 23. maí 2001 um verksvið skýrslufulltrúa í tilteknum samkeppnismálum
(Stjtið. EB L 162, 19.6.2001, bls. 21))**

Drög að ákvörðun í máli þessu gefa tilefni til nokkurra athugasemda.

Um nánari upplýsingar sjá Stjtið. ESB C 69, 19.3.2004.

Lokaskýrsla skýrslufulltrúa í máli COMP/M.2972 – DSM/Roche Vitamins**2004/EES/16/15**

**(í samræmi við 15. gr. ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 2001/462/EB,
KSE frá 23. maí 2001 um verksvið skýrslufulltrúa í tilteknum samkeppnismálum
(Stjtið. EB L 162, 19.6.2001, bls. 21))**

Drög að ákvörðun í máli þessu gefa tilefni til nokkurra athugasemda.

Um nánari upplýsingar sjá Stjtið. ESB C 69, 19.3.2004.

MEDIA PLÚS (2001–2005)**2004/EES/16/16****Framkvæmd áætlunar um að ýta undir framleiðslu, dreifingu og kynningu á evrópskum hljóð- og myndverkum****Auglýsing eftir tillögum DG EAC/14/04****Stuðningur við tilraunaverkefni**

Framkvæmdastjórnin hefur auglýst eftir tillögum á grundvelli ákvörðunar ráðsins 2000/821/EB frá 20. desember 2000 um framkvæmd áætlunar um að hvetja til þróunar, dreifingar og kynningar á evrópskum hljóð- og myndverkum (MEDIA plús – þróun, dreifing og kynning) (2001–2005) sem birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna* L 13 hinn 17. janúar 2001, bls. 35.

Ákvörðunin nær meðal annars til stuðnings við tilraunaverkefni.

Auglýst er eftir tillögum frá rekendum sem hafa aðsetur í aðildarríkjum Evrópusambandsins (að meðtöldum nýju aðildarríkjunum), aðildarríkjum EES (Noregi, Íslandi og Liechtenstein) og ríkjum sem fullnægja skilmálunum sem mælt er fyrir um í 11. gr. ákvörðunar 2000/821/EB og taka þátt í einhverri þeirri starfsemi sem talin er upp hér á eftir.

1. Dreifing: Nýjar aðferðir við dreifingu og kynningu evrópsks efnis með þjónustu sem er sniðin að einstökum notendum.
2. Verkefni sem þegar hafa hlotið styrki: Verkefni sem hafa hlotið styrki þegar áður hefur verið auglýst eftir tillögum um tilraunaverkefni samkvæmt MEDIA plús-áætluninni.

Sú skrifstofa framkvæmdastjórnarinnar, sem hefur umsjón með þessari auglýsingu eftir tillögum, er deild C3 í aðalskrifstofu mennta- og menningarmála (e. „DG Education and Culture“).

Rekendur, sem hafa hug á að leggja fram tillögur, geta fengið afhent skjalið „Leiðbeiningar um gerð tillagna í því skyni að sækja um bandalagsstyrki vegna tilraunaverkefna“ og ber að senda beiðni um það með pósti, símbrefi eða rafpósti á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Mr. Costas Daskalakis (office B100-4/27)
Acting Head of Unit DG EAC.C.3
B-1049 Brussel/Bruxelles
Bréfasími (32-2) 299 92 14
Netfang: eac-media@cec.eu.int

Einnig má nálgast gögnin á vefsetri á eftirfarandi slóð:

http://europa.eu.int/comm/avpolicy/media/pilot_en.html

Tillögur skal senda á ofangreint pósthfang eigi síðar en 24. maí 2004.

Óstytur texti auglýsingarinnar birtist í Stjtið. ESB C 69, 19.3.2004.

LEONARDO DA VINCI-ÁÆTLUNIN**2004/EES/16/17****Annar áfangi (2000–2006)****Auglýsing eftir tillögum EAC/12/04****Birting á Interneti á auglýsingu eftir tillögum**

1. **Skilgreining:** Auglýst er eftir tillögum í því skyni að virkja stofnanir af ýmsu tagi (einkareknaðar og opinberar starfsmenntunarstöðvar, fyrirtæki, skóla o.s.frv.) í því skyni að dreifa til þeirra og í gegnum þær nýsköpunarefni sem verður til í tengslum við áætlanirnar Leonardo da Vinci I og II.

Hverjum umsækjanda ber að velja eina eða fleiri lokaafurðir áætlananna Leonardo da Vinci I og II, greina þær, aðlaga, prófa og nýta og yfirfæra þær og fella inn í starfsmenntun í a.m.k. einni opinberri eða einkarekinni stofnun í a.m.k. einu öðru þátttökulandi í Evrópu (þátttökuríkin eru aðildarríki Evrópusambandsins, alls 15, EFTA-ríkin sem eiga aðild að EES (Ísland, Liechtenstein og Noregur), Kýpur, Malta og samstarfsríkin í Mið- og Austur-Evrópu: Búlgaría, Tékkland, Eistland, Ungverjaland, Lítháen, Lettland, Pólland, Rúmenía, Slóvakía og Slóvenía).

2. **Lengd verkefna:** Allt að 12 mánuðum.
3. **Upphaf starfs:** 1. september 2004 (samningar undirritaðir í ágúst 2004).
4. **Lokadagur styrkjaúthlutunar:** 31. ágúst 2004.
5. **Fjöldi verkefna sem styrkt verða:** 10–12.
6. **Valaðferðir:** Tillögur verða lagðar fyrir matsnefnd óháðra utanaðkomandi sérfræðinga sem framkvæmdastjórnin skipar.
7. **Styrkveiting:** Allt að 50 af hundraði styrkhæfs kostnaðar, þó getur hvert verkefni eigi hlotið hærri styrk en 150 000 evrur. Heildarfjárveiting: um 1 500 000 evrur.
8. **Frestur til að skila tillögum:** 1. júní 2004 (póststimpill gildir).

Nálgast má óstyttu gerð þessarar auglýsingar ásamt umsóknareyðublöðum á vefsetrinu Leonardo da Vinci:

http://europa.eu.int/comm/education/programmes/leonardo/new/leonardo2_en.html

Nánari upplýsingar fást hjá: unite-b3@cec.eu.int

Reglur um upplýsingaskipti – tæknilegar reglugerðir

2004/EES/16/18

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 98/34/EB frá 22. júní 1998 sem setur reglur um tilhögun upplýsingaskipta vegna tæknilegra staðla og reglugerða og reglna um þjónustuskrifstofur upplýsingasamfélagsins (Stjtið. EB L 204, 21.7.1998, bls. 37 og Stjtið. EB L 217, 5.8.1998, bls. 18).

Tilkynningar um drög að innlendum tæknilegum reglugerðum sem hafa borist framkvæmdastjórninni.

Tilvísunarnúmer ⁽¹⁾	Heiti	Lok þriggja mánaða stöðvunartímabils ⁽²⁾
2004/0067/F	Drög að tilskipun um bann við sælgæti úr stinnu hlaupi sem selt er í mjúkum hylkjum og unnt er að gleypa í einum munnbita	⁽³⁾
2004/0079/E	Drög að reglugerð um viðbótarupplýsingar vegna merkingar frystra matvæla án umbúða og aðferð til að mæla þyngd ishjúps utan um vöruna	28-06-2004
2004/0080/E	Drög að konungstilskipun um breytingu á konungstilskipun 1083/2001 frá 5. október 2001 um upptöku gæðastaðals fyrir spænska Íberíuskinku, Íberíusvínabóg og Íberíusvínalundur	14-06-2004
2004/0081/A	Reglugerð ríkisstjórnar sambandsríkisins Salzburgar frá ... um breytingu á reglugerð um viðurkenningu byggingarvara	14-06-2004
2004/0082/DK	Kaflar 7.4–7.10. í byggingareglugerð frá 1998 um einbýlishús	16-06-2004
2004/0083/DK	Kaflar 12.4 í byggingareglugerð frá 1995	17-06-2004

⁽¹⁾ Ár – skráningarnúmer – upprunaríki.

⁽²⁾ Á þessu tímabili er ekki heimilt að samþykka drögin.

⁽³⁾ Ekkert stöðvunartímabil vegna þess að framkvæmdastjórnin hefur samþykkt ástæður fyrir aðkallandi samþykki sem tilkynningarríkið bar fyrir sig.

⁽⁴⁾ Ekkert stöðvunartímabil vegna þess að ráðstöfunin varðar tækniforskriftir eða aðrar kröfur í tengslum við skatta- eða fjármálaráðstafanir samkvæmt þriðja undirlið annars málsliðar 11. mgr. 1. gr. tilskipunar 98/34/EB.

⁽⁵⁾ Upplýsingameðferð lokið.

Framkvæmdastjórnin vekur athygli á dómi frá 30. apríl 1996 í málinu „CIA Security“ (C-194/94 – Dómasafn I, bls. 2201) þar sem úrskurður Evrópudómstólsins var á þann veg að túlka bæri 8. og 9. gr. tilskipunar 98/34/EB (áður 83/189/EBE) á þann hátt að einstaklingar gætu skírskotað til þeirra fyrir dómstólum aðildarríkjanna og þeim bæri skylda til að neita að beita innlendri tæknilegri reglugerð sem ekki hefði verið tilkynnt í samræmi við tilskipunina.

Þessi dómur staðfestir orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 1. október 1986 (Stjtið. EB C 245, 1.10.1986, bls. 4).

Þetta merkir að brot á tilkynningaskyldunni ógildir viðkomandi tæknilegar reglugerðir og er þá ókleift að framfylgja þeim gagnvart einstaklingum.

Nánari upplýsingar um tilkynningarferilinn fást hjá:

European Commission

DG Enterprise, Unit F1

B-1049 Bruxelles/Brussel

Netfang: dir83-189-central@cec.eu.int

Einnig má leita fanga á eftirfarandi vefsíðu: <http://europa.eu.int/comm/enterprise/tris>

Frekari upplýsingar um þessar tilkynningar fást í eftirtöldum stjórnsýsludeildum aðildarríkjanna:

SKRÁ YFIR STJÓRNSÝSLUDEILDIR SEM ANNAST UMSÝSLU VEGNA TILSKIPUNAR

BELGÍA

BELNOTIF
Qualité et sécurité
SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie
North Gate III – 4^e étage
Boulevard du Roi Albert II/Koning Albert II-laan 16
B-1000 Bruxelles/Brussel

Vefsetur: <http://www.mineco.fgov.be>

M^{elle} P. Descamps
Sími: (32) 22 06 46 89
Bréfasími: (32) 22 06 57 46
Netfang: belnotif@mineco.fgov.be

DANMÖRK

ERHVERVS- OG BOLIGSTYRELSEN
Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
DK-2100 København Ø

Vefsetur: <http://www.ebst.dk>

Laila Østergren
Sími: (45) 35 46 66 89 (beinn sími)
Bréfasími: (45) 35 46 62 03
Netföng: Laila Østergren – loe@ebst.dk
Birgitte Spühler Hansen – bsh@ebst.dk
Sameiginlegt netfang fyrir tilkynningar – noti@ebst.dk

ÞÝSKALAND

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
Referat XA2
Scharnhorststraße 34–37
D-10115 Berlin

Vefsetur: <http://www.bmwa.bund.de>

Frau Christina Jäckel
Sími: (49) 30 20 14 63 53
Bréfasími: (49) 30 20 14 53 79
Netfang: infonorm@bmwa.bund.de

GRIKKLAND

Ministry of Development
General Secretariat of Industry
Michalacopoulou 80
GR-115 28 Athens
Sími: (30) 17 78 17 31
Bréfasími: (30) 17 79 88 90

ELOT

98/34/EB

Acharon 313
GR-11145 Athens

Mr. E. Melagrakis
Sími: (30) 12 12 03 00
Bréfasími: (30) 12 28 62 19
Netfang: 83189in@elot.gr

SPÁNN

Ministerio de Asuntos Exteriores
Secretaría de Estado de Asuntos Europeos
Dirección General de Coordinación del Mercado Interior y
otras Políticas Comunitarias
Subdirección General de Asuntos Industriales, Energéticos, de
Transportes y Comunicaciones y de Medio Ambiente
C/Padilla 46, Planta 2^a, Despacho: 6276
E-28006 Madrid

Doña Esther Pérez Peláez
Sími: (34) 91 379 84 64
Bréfasími: (34) 91 379 84 01
Netfang: d83-189@ue.mae.es

FRAKKLAND

Direction générale de l'industrie, des technologies de
l'information et des postes (DiGITIP)
Service des politiques d'innovation et de compétitivité (SPIC)
Sous-direction de la normalisation, de la qualité et de la
propriété industrielle (SQUALPI)
DiGITIP 5
12, rue Villiot
F-75572 Paris Cedex 12

M^{elle} Suzanne Piau
Sími: (33) 1 53 44 97 04
Bréfasími: (33) 1 53 44 98 88
Netfang: suzanne.piau@industrie.gouv.fr

M^{elle} Françoise Ouvrard
Sími: (33) 1 53 44 97 05
Bréfasími: (33) 1 53 44 98 88
Netfang: francoise.ouvrard@industrie.gouv.fr

ÍRLAND

NSAI
Glasnevin
IE-Dublin 9

Mr Tony Losty
Sími: (353) 1 807 38 80
Bréfasími: (353) 1 807 38 38
Netfang: lostyt@nsai.ie

ÍTALÍA

Ministero delle attività produttive
Dipartimento per le imprese
Direzione generale per lo sviluppo produttivo e la
competitività
Ufficio F1 – Ispettorato tecnico dell'industria
Via Molise 2
I-00187 Roma

Vefsetur: <http://www.minindustria.it>

Sig. V. Correggia
Sími: (39) 06 47 05 22 05
Bréfasími: (39) 06 47 88 78 05
Netfang: vincenzo.correggia@minindustria.it

Sig. E. Castiglioni
Sími: (39) 06 47 05 26 69
Bréfasími: (39) 06 47 88 77 48
Netfang: enrico.castiglioni@minindustria.it

LÚXEMBOURG

SEE – SERVICE DE L'ÉNERGIE DE L'ÉTAT
34, avenue de la Porte-Neuve
BP 10
L-2010 Luxembourg

M. J.P. Hoffmann
Sími: (352) 46 97 46 1
Bréfasími: (352) 22 25 24
Netfang: see.direction@eg.etat.lu

HOLLAND

Ministerie van Financiën
Belastingdienst/Douane Noord
Team bijzondere klantbehandeling
CENTRALE DIENST VOOR IN- EN UITVOER
Engelse Kamp 2
Postbus 30003
NL-9700 RD Groningen

Dhr. Ebel Van der Heide
Sími: (31) 50 5 23 21 34

Mw. Hennie Boekema
Sími: (31) 50 5 23 21 35

Mw. Tineke Elzer
Sími: (31) 50 5 23 21 33

Bréfasími: (31) 50 5 23 21 59

Sameiginleg netföng: enquiry.point@tiscali-business.nl
enquiry.point2@tiscali-business.nl

AUSTURRÍKI

BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND
ARBEIT
Abteilung C2/1
Stubenring 1
A-1010 Wien

Vefsetur: <http://www.bmwa.gv.at>

Frau Brigitte Wikgolm
Sími: (43) 17 11 00 58 96
Bréfasími: (43) 17 15 96 51 eða (43) 17 12 06 80
Netfang: post@tbt.bmwa.gv.at

PORTÚGAL

INSTITUTO PORTUGUÊS DA QUALIDADE
Rua Antonio Gião, 2
P-2829-513 Caparica

Vefsetur: <http://www.ipq.pt>

Miranda Ondina
Sími: (351) 21 294 82 36 eða 81 00
Bréfasími: (351) 21 294 82 23
Netfang: mondina@mail.ipq.pt
Sameiginlegt netfang: dir83189@mail.ipq.pt

FINNLAND

KAUPPA- JA TEOLLISUUSMINISTERIÖ
Afgreiðsla: Aleksanterinkatu 4
FIN-00171 Helsinki
og
Ratakatu 4
FI-00120 Helsinki

Póstfang:
PO Box 32
FI-00023 Government

Vefsetur: <http://www.ktm.fi>

Ms Heli Malinen
Sími: (358) 9 16 06 36 27
Bréfasími: (358) 9 16 06 46 22
Netfang: heli.malinen@ktm.fi

Ms Katri Amper
Sameiginlegt netfang: maaraykset.tekniset@ktm.fi

SVÍÐJÓÐ

KOMMERSKOLLEGIUM

Box 6803
Drottninggatan 89
S-113 86 Stockholm

Vefsetur: <http://www.kommers.se>

Kerstin Carlsson
Sími: (46) 86 90 48 82 eða (46) 86 90 48 00
Bréfasími: (46) 86 90 48 40 eða (46) 83 06 759
Netfang: kerstin.carlsson@kommers.se
Sameiginlegt netfang: 9834@kommers.se

BRETLAND

Department of Trade and Industry
STANDARDS AND TECHNICAL REGULATIONS
DIRECTORATE 2
Bay 327
151 Buckingham Palace Road
GB-London SW1 W 9SS

Vefsetur: <http://www.dti.gov.uk/strd>

Mr Philip Plumb
Sími: (44) 207 215 15 64 eða 14 88
Bréfasími: (44) 207 215 15 29
netfang: philip.plumb@dti.gsi.gov.uk
Sameiginlegt netfang: 98-34@dti.gov.uk

EFTA – ESA

EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY
Rue de Trèves 74
B-1040 Bruxelles/Brussel

Vefsetur: <http://www.eftasurv.int>

Gunnar Þór Pétursson
Sími: (32) 22 86 18 71
Bréfasími: (32) 22 86 18 00
Netfang: drafttechregesa@eftasurv.int

EFTA

Goods Unit
EFTA SECRETARIAT
Rue de Trèves 74
B-1040 Bruxelles/Brussel

Vefsetur: <http://www.efta.int>

Ms Kathleen Byrne
Sími: (32) 22 86 17 34
Bréfasími: (32) 22 86 17 42
Netfang: drafttechregefta@efta.int
kathleen.byrne@efta.int

TYRKLAND

Undersecretariat of Foreign Trade
General Directorate of Standardisation for Foreign Trade
TR-Inönü Bulvarı – Emek – Ankara

Vefsetur: <http://www.dtm.gov.tr>

Mr Saadettin Doğan
Sími:(90) 312 212 88 00
(90) 312 212 20 44
(90) 312 212 25 65
Bréfasími: (90) 312 212 87 68
Netfang: dtsabbil@dtm.gov.tr