

## II

(Jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRSÉG  
EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG HATÁROZATA

(22/04/COL)

(2004. február 25.)

az új, közvetlen szállítási támogatási rendszer bejelentéséről (Norvégia)

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra <sup>(1)</sup> és különösen annak 61–63. cikkére és 26. jegyzőkönyvére,

tekintettel az EFTA-államok közötti, a Felügyeleti Hatóság és a Bíróság létrehozásáról szóló megállapodásra <sup>(2)</sup> és különösen annak 24. cikkére és 3. jegyzőkönyvére,

tekintettel a Hatóságnak az EGT-megállapodás 61. és 62. cikkének alkalmazásáról és értelmezéséről szóló iránymutatásaira <sup>(3)</sup>,

felkérve az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be a fent idézett rendelkezések szerinti észrevételeiket <sup>(4)</sup>,

mivel:

I. TÉNYEK

1. Bevezető

Norvégiának az Európai Unióhoz akkreditált képviselője 2003. március 26-i levelével (dokumentum száma: 03-1846 A), amellyel továbbították a kereskedelmi és ipari minisztérium 2003. március 25-i levelét, a pénzügyminisztérium 2003. március 25-i levelét és a helyi közigazgatási és vidékfejlesztési minisztérium 2003. március 25-i levelét, amelyeket a Hatóság 2003. március 26-án vett át és iktatott, a norvég hatóságok bejelentették a regionálisan differenciált szociális biztonsági járulékokra és egy új, közvetlen szállítási támogatási rendszerre vonatkozó átmeneti időszakot.

A Hatóság a 2003. május 16-i levelével (dokumentum száma: 03-2951 D) megerősítette a fent említett levelek kézhezvételét, és további információkat kért.

Norvégiának az Európai Unióhoz akkreditált képviselője 2003. június 10-i levelével (dokumentum száma: 03-3707 A), amellyel továbbították a pénzügyminisztérium 2003. június 5-i levelét, amelyeket a Hatóság 2003. június 11-én vett át és iktatott, a norvég hatóságok további információkat nyújtottak be.

<sup>(1)</sup> A továbbiakban: az EGT-megállapodás.

<sup>(2)</sup> A továbbiakban: a felügyeleti és bírósági megállapodás.

<sup>(3)</sup> Az EFTA Felügyeleti Hatóság által 1994. január 19-én elfogadott és kiadott „Eljárási és lényegi szabályok az állami támogatások terén” (Az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások), amelyeket a Hivatalos Lapban hirdettek ki (HL L 231., 1994.9.3. 1. o.). Az iránymutatásokat legutóbb 2004. február 18-án módosították (még nem tették közzé).

<sup>(4)</sup> A 2003. július 16-i 141/03/COL határozat, HL C 216., 2003.9.11., 3. o., és az EGT Kiegészítő Kiadvány, 45. szám, 2003.9.11., 1. o.

Norvégiának az Európai Unióhoz akkreditált képviselője 2003. június 19-i levelével (dokumentum száma: 03-3976 A), amellyel továbbították a kereskedelmi és ipari minisztérium 2003. június 10-i levelét, amelyeket a Hatóság 2003. június 20-án vett át és iktatott, a norvég hatóságok benyújtottak egy felmérést, amely adatokkal igazolja a szállítási többletköltségeket <sup>(5)</sup>.

A Hatóság a 2003. július 16-i levelével (dokumentum száma: 03-4598 D) tájékoztatta a norvég hatóságokat azon határozatáról, amely szerint a regionálisan differenciált szociális biztonsági járulékok formájában nyújtott állami támogatás és a közvetlen szállítási támogatás tekintetében kezdeményezi a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve I. része 1. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárást (a továbbiakban: a „vizsgálat megkezdésére vonatkozó határozat”).

A vizsgálat megkezdésére vonatkozó határozatot az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* tették közzé <sup>(6)</sup>. A Hatóság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyenek észrevételeket az érintett támogatási rendszerekre vonatkozóan.

A norvég hatóságoknak a vizsgálat megkezdésére vonatkozó határozatra adott hivatalos válasza a kereskedelmi és ipari minisztérium által 2003. szeptember 17-én küldött faxon érkezett meg, amellyel továbbították a pénzügyminisztérium 2003. szeptember 17-i levelét (dokumentum száma: 03-6381 A). A pénzügyminisztérium szeptember 17-i levelét Norvégia képviselőjének 2003. szeptember 18-i levelében szintén továbbították, amelyet a Hatóság 2003. szeptember 19-én vett át és iktatott (dokumentum száma: 03-6451 A). A pénzügyminisztérium levele többek között tartalmazta a Hatóság részére a 2003. június 19-i levellel benyújtott, a szállítási többletköltségek felmérésének kibővített változatát.

A Hatósághoz tíz érdekelt féltől érkeztek észrevételek a vizsgálat megkezdésére vonatkozó határozattal kapcsolatban.

A Hatóság 2003. október 16-i (dokumentum száma: 03-7071 D) és 2003. október 17-i (dokumentum száma: 03-7135) levelével benyújtotta a harmadik felek észrevételeit a norvég hatóságoknak.

Az ipari és kereskedelmi minisztérium a 2003. október 21-i faxával továbbította a pénzügyminisztérium 2003. október 21-i, a harmadik felek észrevételeire vonatkozó válaszát (dokumentum száma: 03-7243 A). Norvégia képviselőjének 2003. október 23-i levelével, amelyet a Hatóság 2003. október 24-én vett át és iktatott (dokumentum száma: 03-7360 A), a pénzügyminisztérium levelét is továbbították a Hatósághoz.

Norvégiának az Európai Unióhoz akkreditált képviselője 2003. október 22-i levelével, amellyel továbbították a helyi közigazgatási és vidékfejlesztési minisztérium 2003. október 20-i levelét, amelyeket a Hatóság 2003. október 24-én vett át és iktatott (dokumentum száma: 03-7362 A), a norvég hatóságok bejelentették, hogy kibővítik azon földrajzi területek körét, amelyek jogosultak a 2003. március 25-i levéllel bejelentett közvetlen szállítási támogatásra.

A Hatóság a 2003. december 19-i levellel (dokumentum száma: 03-8952 D) további információkat és egyértelmű meghatározást kért különösen a bejelentett rendszer kumulációs szabályai tekintetében.

Az ipari és kereskedelmi minisztérium a 2004. január 21-i faxával továbbította a helyi közigazgatási és vidékfejlesztési minisztérium aznapi levelét (eljárás száma: 187224), amely további információkat tartalmazott. Norvégiának az Európai Unióhoz akkreditált képviselője 2004. január 23-i levelével, amelyet a Hatóság 2004. január 26-án vett át és iktatott (eljárás száma: 188041), továbbították ugyanezen levelet a Hatósághoz.

Az ipari és kereskedelmi minisztérium a 2004. február 9-i faxával továbbította a helyi közigazgatási és vidékfejlesztési minisztérium aznapi levelét (eljárás száma: 189794). Norvégiának az Európai Unióhoz akkreditált képviselője 2004. február 11-i levelével, amelyet a Hatóság 2004. február 12-én vett át és iktatott (eljárás száma: 191138), továbbították ugyanezen levelet a Hatósághoz. A helyi közigazgatási és vidékfejlesztési minisztérium február 19-i levele csekély változást tartalmazott a rendszer igazgatása tekintetében.

<sup>(5)</sup> Közlekedés-gazdaságtani Intézet (TØI). Arbeidsdokument av 4.6.2003. U-2899. TR1180/2003.

<sup>(6)</sup> Lásd a (4) lábjegyzetet.

A 2003. március 25-i értesítés és a fent említett, a vizsgálat megkezdésére vonatkozó határozat a regionálisan differenciált szociális biztonsági járulékokra vonatkozó hároméves átmeneti időszakot, valamint egy új szállítási támogatási rendszer bevezetését érintette. A Hatóság 2003. november 12-én úgy határozott, hogy kedvező határozattal zárja le a regionálisan differenciált szociális biztonsági járulékokra vonatkozó hároméves átmeneti időszakokkal kapcsolatos vizsgálatot (határozat száma: 218/03/COL) <sup>(7)</sup>.

Következésképpen e határozat a közvetlen szállítási támogatási rendszer két aspektusával foglalkozik. Először is, a 2003. március 25-i értesítéssel és az azt követő, a vizsgálat megkezdésére vonatkozó határozattal. Másodszor, a 2003. október 22-i kiegészítő értesítéssel, amely a rendszer földrajzi kiterjesztését foglalja magában.

## 2. A 2003. március 25-én bejelentett támogatási rendszer leírása

### 2.1. A rendszer célja

A norvég hatóságok rámutatnak arra, hogy a szállítási többletköltségek a központi térségekben található gazdasági társaságokhoz viszonyítva a peremterületeken és a ritkán lakott régiókban található gazdasági társaságok tartós veszteségei és a távolságból eredő hátrányos helyzettel kapcsolatos költségei közé tartoznak. A norvég hatóságok szerint a rendszer ennél fogva arra irányul, hogy részben ellensúlyozza azon versenyhátrányokat, amelyeket a szállítási többletköltségek jelentenek a piacoktól távol letelepedett vállalkozások számára.

### 2.2. A javasolt támogatható földrajzi területek

A következő megyék/településeket javasolták a közvetlen nemzeti szállítási támogatásra:

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

A közvetlen szállítási támogatásra javasolt területek a Hatóság által 1999. december 17-én jóváhagyott (327/99/COL), regionális támogatásra jogosult térségen belül találhatóak, a Møre og Romsdal megyei Herøy (8 374 lakos), Ulstein (6 664 lakos), Hareid (4 780 lakos) és Aukra (3 026 lakos) település kivételével. Norvégiában a regionális támogatásra jogosult térség az összlakosság 25,2 %-át teszi ki <sup>(8)</sup>, míg a 2003. október 25-én bejelentett új, közvetlen szállítási támogatási rendszerre javasolt terület az összlakosság 16 %-át (721 079 lakos).

A norvég hatóságok azt állítják, hogy a terület regionális szállítási támogatás céljából történő kijelölése az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások XI. mellékletén alapul, amely megállapítja a szállítási többletköltségek kompenzálására szolgáló támogatás megadására vonatkozó kritériumokat a kis népsűrűségű területek, azaz azon területek tekintetében, ahol 12,5 lakosnál kevesebb jut egy négyzetkilométerre.

<sup>(7)</sup> HL L 145., 2005.6.9., 25. o.

<sup>(8)</sup> E határozatban a népességgel kapcsolatos valamennyi adat 2002. január 1-jei. Norvégia összlakossága 2002. január 1-jén 4 503 436 lakos volt.

Troms, Nordland, Nord-Trøndelag és Sogn og Fjordane megyében 12,5 lakosnál kevesebb jut egy négyzetkilométerre.

Sør-Trøndelag és Møre og Romsdal megyében nem alacsony a népsűrűség, de e megyék azon részein, amelyeket közvetlen szállítási támogatásra alkalmasnak javasoltak, alacsony a népsűrűség (4,1, illetve 9,6 lakos négyzetkilométerenként). A két megye azon településeinek összlakossága 179 792 főt tesz ki, amelyek a javasolt térségbe tartoznak.

A norvég hatóságok azt állítják az értesítésben, hogy a meglévő közvetett szállítási támogatási rendszer (a földrajzi szempontból differenciált szociális biztonsági járulékok rendszere) a lakosság 23,55 %-át érinti, szemben az új javasolt térség lakosságának 16,1 %-ával, és hogy ez megfelel az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások XI. mellékletének ötödik francia bekezdésében (lásd az alábbi II.3. szakaszt) szereplő, a nemzeti regionális támogatással kapcsolatos feltételnek.

### 2.3. A közvetlen regionális szállítási támogatás kiszámítása

Az értesítésnek megfelelően támogatás csak a nemzeti területen belüli áruszállítással kapcsolatos többletköltségek tekintetében adható, amelyet a termelés és feldolgozás helye, illetve a legközelebbi kereskedelmi árusítóhely közötti szállítás legközvetlenebb és leggazdaságosabb módja alapján számítanak ki. Amennyiben az árut svédországi és finnországi rendeltetési helyre szállítják, a teljes szállítási táv kiszámítása során beszámítják a svédországi és finnországi útszakaszt is. Támogatás azonban csak a nemzeti határokon belül felmerült szállítási költségekhez adható.

Kizárólag az okmányokkal igazolt szállítási költségek szolgálhatnak a támogatás kiszámításának alapjául. A szállítási támogatást a szállítási összköltségek százalékában számítják ki. A szállítási költséget a fuvarlevélben vagy az annak megfelelő okmányban kell meghatározni, amely a nemzeti határokon belüli szállítási távtól, az áru tömegétől és típusától, valamint a fuvardíjtól és az adott szállítással kapcsolatos egyéb díjaktól függ. A kompenzációt a gazdasági vállalkozás kérelme alapján, a szállítási költségek felmerülését követő évben adják meg.

A támogatás mértéke a két földrajzi szállítási övezet és a szállítási táv (legalább 350 km) szerint különböző. Troms, Nordland és Nord-Trøndelag (1. övezet) esetében a legmagasabb a támogatás, míg Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal és Sogn og Fjordane (2. övezet) esetében alacsonyabb a támogatás. Az alábbi 1. táblázat mutatja a támogatás különböző mértékét.

1. táblázat  
A támogatás mértéke

Szállítási táv kilométerben	1. övezet	2. övezet
350–700	30 %	20 %
701–	40 %	30 %

### 2.4. A szállítási többletköltségek dokumentumokkal történő igazolása

A kereskedelmi és ipari minisztérium a 2003. június 10-i levéllel benyújtotta a Közlekedés-gazdaságtani Intézetnek (TØI) a szállítási támogatásra javasolt térségben felmerülő szállítási többletköltségekre vonatkozó felmérését<sup>(9)</sup>. A felmérés 33 vállalkozással folytatott megbeszélésen alapul, amelyeket 6 mintára osztottak fel (földrajzi területek). A 33 vállalkozást a Norvég Statisztikai Hivatalnak a Vállalatok és Vállalkozások Központi Nyilvántartásából (CRE)<sup>(10)</sup> véletlenszerű mintavétellel választják ki. A TØI azt a következtetést vonta le, hogy az 1. minta (a három leghézszebb megye [Troms, Nordland és Nord-Trøndelag]) és a 2. minta (a nyugat-norvégiai megyék [Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal és Sogn og Fjordane]) esetében az átlagos éves, egy főre eső szállítási költség – összességében és a 350 kilométert meghaladó távolságra vonatkozóan – jelentősen meghaladja a referenciaterület összehasonlítható költségadatait. A referenciaterület a földrajzilag differenciált szociális biztonsági járulékokra vonatkozó rendszer 1. övezete (főleg Oslo és a környező területek).

<sup>(9)</sup> Interju av industribedrifter i aktuelle transportstøttesoner og i referansesoner. Arbeidsdokument av 4.6.2003.

<sup>(10)</sup> „Statistisk sentralbyrås drifts- og foretaksregister”.

## 2.5. A rendszer időtartama

2004. január 1.–2006. december 31.

## 2.6. Költségvetés

A költségvetésre hozzávetőleg 200 millió norvég koronát (mintegy 24,5 millió eurót) irányoznak elő évente.

## 2.7. Kumuláció

A norvég hatóságok azt állítják, hogy azáltal, hogy a szállítási összköltségek százalékában meghatározzák a támogatás legnagyobb mértékét (lásd a fenti 1. táblázatot), biztosítani fogják, hogy nem kompenzálják túl a gazdasági társaságokat. Amennyiben a vállalkozások ugyanazon időszakban részesülnek a csökkentett szociális járulékok előnyéből, az e csökkentésből származó hasznot levonják az 1. táblázat szerint kiszámított szállítási támogatásból. Ezenkívül a vállalkozások nem kapnak nagyobb támogatási összeget az új szállítási támogatási rendszerből származó szállítási támogatás és a csökkentett szociális biztonsági járulékok formájában együttesen, mint amelyet a meglévő differenciált szociális biztonsági járulékok révén kaptak volna.

## 2.8. A rendszer alá nem tartozó ágazatok és azon érzékeny ágazatok, amelyekre egyedi értesítési követelmények vonatkoznak

Az értesítésnek megfelelően a következő gazdasági tevékenységek nem kaphatnak közvetlen szállítási támogatást:

a) A rendszer nem alkalmazható a következő ágazatok termékeinek és/vagy az olyan vállalkozások termékeinek szállítása vagy továbbítása esetén, amelyek helye nem választható meg szabadon:

- villamosenergia-termelés és -elosztás,
- nyersolaj- vagy földgázkitermelés,
- az olaj- vagy gázkitermeléshez tartozó szolgáltató tevékenységek a terepfelmérés kivételével,
- ércbányászat,
- nefelin-szienit és olivin ipari ásványok kifejtése.

b) Iparágak, amelyekre egyedi ágazati szabályok vonatkoznak

A következő ágazatok az egyedi ágazati szabályok miatt nem kaphatnak regionális szállítási támogatást:

- az EGT-megállapodás XV. mellékletének 1a. és b. pontjában említett törvény hatálya alá tartozó vállalkozások (az acéliparnak és a hajógyártásnak nyújtott támogatásról).

c) Gazdasági tevékenységek a mezőgazdasági/erdészeti és halászati ágazatban, amelyek továbbra is a jelenlegi differenciált szociális biztonsági járulékok rendszere alá tartoznak.

A gépjárműgyártó ipar számára vagy a szintetikus szálak ipari termeléséhez nyújtott közvetlen szállítási támogatás az értesítés szerint előzetes bejelentéshez és a Hatóság általi jóváhagyáshoz kötött az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásoknak megfelelően.

## 2.9. A vizsgálat megkezdésére vonatkozó határozat

A Hatóság a 2003. július 16-i, vizsgálat megkezdésére vonatkozó határozatában két dologgal kapcsolatban fejezte ki kétségeit a közvetlen támogatási rendszer tekintetében.

Először is, a Hatóság megjegyezte, hogy a közvetlen szállítási támogatásra javasolt települések közül négy (Herøy, Ulstein, Hareid és Aukra) kívül esik a jóváhagyott regionális támogatási térképen. Mivel a norvég hatóságok nem jelentették be a támogatott területek térképének kiigazítását, a Hatóság úgy ítélte, hogy az említett négy településnek nyújtandó támogatás összegegyeztetetlen lenne az EGT-megállapodás állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseivel.

Másodszor, a Hatóság úgy ítélte, hogy a norvég hatóságok által benyújtott dokumentumok nem bizonyították kellően a szállítási többletköltségek meglétét a Norvégia déli részén található, közvetlen szállítási támogatásra javasolt földrajzi területeken (Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal és Sør-Trøndelag).

#### 2.10 Norvégiának a vizsgálat megkezdésére vonatkozó határozattal kapcsolatos észrevételei

A norvég hatóságok a pénzügyminisztérium 2003. szeptember 17-i levelével észrevételeket nyújtottak be a Hatóságnak a vizsgálat megkezdésére vonatkozó határozatával kapcsolatban. A norvég hatóságok bejelentették, hogy a korábban a szállítási támogatásra bejelentett területeken felmerülő szállítási többletköltségekre vonatkozóan benyújtott dokumentumok érvényességének biztosítása érdekében a 2003. június 19-i levéllel benyújtotthoz képest kiterjedtebb felmérést végeztek (az észrevételekkel mellékelve). E felmérés a norvég hatóságok szerint megerősítette az előző felmérés eredményeit.

A kibővített felmérés <sup>(11)</sup> 39 vállalkozást foglal magában, többek között az olyan területeken található gazdasági társaságokat, amelyeket nem javasoltak az új nemzeti szállítási támogatásra. A földrajzilag differenciált szociális biztonsági járulékok rendszerének 1. övezetében felmerülő szállítási költségeket határozták meg referenciaként a közvetlen szállítási támogatásra javasolt területeken felmerülő szállítási többletköltségekhez viszonyítva. A tanulmány következtetései a norvég hatóságok szerint megerősítik, hogy a Troms, Nordland, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal és Sogn og Fjordane megyében található vállalkozások átlagos szállítási költségei – összességében és a 350 kilométert meghaladó távolságra vonatkozóan – lényegesen magasabbak, mint a referenciaterület vállalkozásaié. A szállítási költségek Troms, Nordland és Nord-Trøndelag megyében 220 %-kal magasabbak, mint a referenciaterületen a 350 kilométert meghaladó távolságra vonatkozóan. A szállítási költségek Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal és Sogn og Fjordane megyében 143 %-kal magasabbak, mint a referenciaterületen a 350 kilométert meghaladó távolságra vonatkozóan.

#### 2.11. Az érintett feleknek a vizsgálat megkezdésére vonatkozó határozattal kapcsolatos észrevételei

Tíz norvég szervezet és vállalkozás nyújtotta be észrevételeit a vizsgálat megkezdésére vonatkozó határozattal kapcsolatban. Valamennyi megjegyzés a norvég kormány hároméves átmeneti időszakokra vonatkozó javaslatát támogatja. Az észrevételek nagy része a földrajzilag differenciált szociális biztonsági járulékok rendszerére (átmeneti időszak) vonatkozott. Azok az érdekelt felek, akik a közvetlen szállítási támogatási rendszerrel kapcsolatban tettek észrevételeket, többek között azt állították, hogy nem tudják, hogyan fog működni a közvetlen szállítási támogatási rendszer, vagy milyen hatásai lesznek a rendszernek. Bizonyos észrevételekben azt is állították, hogy az új, közvetlen szállítási támogatási rendszer csak korlátozott mértékben fogja csökkenteni a Norvégia peremterületein található vállalkozások szállítási többletköltségeit.

Norvégiának az Európai Unióhoz akkreditált képviselője 2003. október 23-i levelével, amellyel továbbították az ipari és kereskedelmi minisztérium 2003. október 21-i levelét és a pénzügyminisztérium 2003. október 21-i levelét, amelyeket a Hatóság 2003. október 24-én kapott kézhez és iktatott (dokumentum száma: 03-7360 A), a norvég hatóságok rövid magyarázatot fűztek az érintett felek észrevételeihez. A norvég hatóságok megjegyzik, hogy a harmadik felek észrevételeiben megadott szempontok és adatok igazolják a Hatósághoz előzőleg benyújtott érveket. A norvég hatóságok azt is megjegyzik, hogy egyetlen harmadik fél sem ellenezte a bejelentett közvetlen szállítási támogatási rendszert.

### 3. A 2003. október 22-i értesítés leírása

#### 3.1. A földrajzi hatókör kiterjesztése

A norvég hatóságok 2003. október 22-én értesítést küldtek a 2003. március 25-én bejelentett rendszer földrajzi hatókörének kiterjesztéséről. A következő 13 település esetében is javasolták, hogy részesülhessenek a közvetlen nemzeti szállítási támogatásból:

Hedmark megyében: Rendalen, Engerdal, Tolga, Tynset, Alvdal, Folldal és Os.

Oppland megyében: Dovre, Lesja, Lom, Skjåk, Vågå és Sel.

E 13 település összlakossága 37 271 főt tesz ki. Hedmark és Oppland esetében a népsűrűség kevesebb mint 12,5 lakos négyzetkilométerenként. A Hedmark megyében található, közvetlen szállítási támogatásra javasolt terület népsűrűsége 1,5 lakos négyzetkilométerenként, míg az Oppland megyében található, közvetlen szállítási támogatásra javasolt terület esetében 2,0 lakos négyzetkilométerenként.

<sup>(11)</sup> „Arbeidsdokument av 4.6.2003 (rev.1.9.2003-U-2899-TR1180/2003)”.

### 3.2. Módosított indoklás a nem alacsony népsűrűségű megyékben (Møre og Romsdal és Sør-Trøndelag) található települések bevonása tekintetében

A norvég hatóságok a 2003. október 22-i értesítésben módosították az arra vonatkozó indoklásukat, hogy olyan megyékben található településeket is vegyenek a közvetlen szállítási támogatásra javasolt terület alá, ahol nem alacsony a népsűrűség (lásd a fenti 1.2.2. pont utolsó bekezdését).

A norvég hatóságok most azzal érvelnek, hogy az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások XI. mellékletének megfelelően indokolt felvenni Sør-Trøndelag és Møre og Romsdal megyében található településeket, mert Sør-Trøndelag és Møre og Romsdal megye lakossága a közvetlen szállítási támogatásra javasolt területen belül 179 792 fő, míg más, alacsony népsűrűségű megyék lakossága<sup>(12)</sup> a regionális támogatási térképen belül, de a javasolt szállítási támogatási térképen kívül 172 322 fő. Sør-Trøndelag és Møre og Romsdal megyében (ahol egy négyzetkilométerre több mint 12,5 lakos jut) a javasolt szállítási támogatási térképen belül a lakosság száma tehát kissé magasabb (7 470 lakossal), mint az alacsony népsűrűségű megyékben a regionális támogatási térképen belül, de a javasolt szállítási támogatási térképen kívül. A norvég hatóságok úgy ítélik, hogy a rendszer alá tartozó lakosság száma korlátozott emelésének jóváhagyása a Hatóság mérlegelési jogkörébe tartozik.

### 3.3. A szállítási költségek további dokumentumokkal való igazolása

A norvég hatóságok a 2003. október 22-i módosított értesítés részeként új felmérést nyújtottak be, amely kiterjedt a Hedmark és Oppland megye bejelentett településeiben található vállalkozásokra. Ugyanazt a módszert alkalmazták, mint az első felmérés esetében (lásd a fenti 2.4. pontot).

A felmérés<sup>(13)</sup> – amelyet a TØI is elvégzett – Hedmark és Oppland megye északi részein fekvő 13 település 13 vállalkozását foglalja magában. Engerdal településre nem terjedt ki a felmérés, de szerepel a kiegészítő értesítésben. A felmérés a norvég hatóságok szerint megerősíti, hogy e 12 település vállalkozásainak átlagos szállítási költségei – összességében és a 350 kilométert meghaladó távolságra vonatkozóan – lényegesen magasabbak, mint a referenciaterület vállalkozásaié. A referenciaterület ugyanaz, mint az első tanulmány esetében. A felmérés azt a következtetést vonja le, hogy a szállítási költségek a 12 településen 120 %-kal magasabbak, mint a referenciaterületen a 350 kilométert meghaladó távolságra vonatkozóan.

## II. ÉRTÉKELÉS

### 1. A támogatás megléte

Az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének szövege a következő:

„Ha e megállapodás másként nem rendelkezik, összeegyeztethetetlen az e megállapodásban foglaltak érvényesülésével az EK-tagállamok vagy az EFTA-államok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a Szerződő Felek közötti kereskedelmet.”

A bejelentett támogatást állami forrásokból finanszírozzák, és bizonyos vállalkozásokat fog előnyben részesíteni az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének értelmében. Az előnyben részesülő vállalkozások tényleges vagy potenciális versenytársai a norvég és egyéb EGT-állambeli vállalkozásoknak. Mivel a javasolt támogatás torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, és érinti az EGT-n belüli kereskedelmet, a rendszer az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatást jelent.

### 2. Értesítési kötelezettség

A felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve I. része 1. cikkének (3) bekezdése a következők szerint állapítja meg: „Az EFTA Felügyeleti Hatóságot kellő időben tájékoztatni kell bármilyen, támogatás megadására vagy módosítására vonatkozó tervről, hogy megtehesse észrevételeit.” Az értesítés nélkül nyújtott támogatás vagy az olyan támogatás, amelyet későn, azaz a „megvalósítást” követően jelentenek be, jogtalan támogatásnak minősül.

<sup>(12)</sup> Aust-Agder, Telemark, Hedmark és Oppland alacsony népsűrűségű megyék lakossága.

<sup>(13)</sup> „Arbeidsdokument av 22.9.2003-U-2929-TR1194/2003”.

Norvégiának az Európai Unióhoz akkreditált képviselője 2003. március 26-i (dokumentum száma: 03-1846 A), 2003. június 10-i (dokumentum száma: 03-3707 A), 2003. október 22-i (dokumentum száma: 03-7362 A), 2004. január 23-i (eljárás száma: 188041) és 2004. február 11-i (eljárás száma: 191138) levelével a norvég hatóságok teljesítették a felügyeleti és bírósági megállapodás 3. jegyzőkönyve I. része 1. cikkének (3) bekezdése szerinti kötelezettségüket azáltal, hogy a támogatási intézkedést a megvalósítást megelőzően bejelentették.

### 3. Vonatkozó jogi alap

A norvég hatóságok a javasolt rendszer alapján nyújtott támogatást szállítási támogatásnak minősítették az értesítéseikben.

A Hatóság állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásai 25.4. fejezetének (27) bekezdése kimondja a következőt: „Az alacsony népsűrűségű régiókban, amelyek a 25.3. fejezet (17) bekezdésében említett, népsűrűsége vonatkozó követelmény alapján jogosultak a 61. cikk (3) bekezdésének a) pontja vagy 61. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti mentességre, a részben a szállítási többletköltségek kompenzálására szolgáló támogatás <sup>(14)</sup> különleges feltételek mellett engedélyezhető. Az adott EFTA-államnak kell bizonyítania, hogy az említett többletköltségek ténylegesen fennállnak, és meghatároznia azok összegét.”

Az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások 25(3) fejezetének (17) bekezdése az alacsony népsűrűséget a következőképpen határozza meg: egy négyzetkilométerre 12,5 lakosnál kevesebb jut.

Az azon régiókra vonatkozó különleges feltételek tekintetében, amelyek az alacsony népsűrűséggel kapcsolatos kritérium alapján jogosultak a 61. cikk (3) bekezdésének c) pontjában szereplő eltérésre, az iránymutatások 25.4. fejezetének (27) bekezdése a XI. mellékletre hivatkozik, amely meghatározza azokat a feltételeket, amelyeknek a támogatásnak meg kell felelnie a mentesség érdekében. A teljesítendő feltételek a következők:

- „— A támogatás kizárólag a szállítási többletköltségek kompenzálására szolgálhat. Az érintett EFTA-államnak bizonyítania kell, hogy a kompenzációra objektív okok miatt van szükség. Semmilyen esetben nem kerülhet sor túlkompensációra. Tekintetbe kell venni más szállítási támogatási rendszereket.
- Támogatás kizárólag az érintett ország nemzeti határain belül felmerült szállítási többletköltségek tekintetében adható. Nem engedhető meg, hogy exporttámogatássá váljon.
- A támogatásnak előzetesen mennyiségileg objektíven meghatározhatónak kell lennie a támogatás/kilométer arány vagy a támogatás/kilométer és támogatás/egység súly arány alapján, és éves jelentést kell készíteni, amely bemutatja az arány vagy arányok kiszámításának műveletét.
- A többletköltségeket a leggazdaságosabb szállítási mód, valamint a termelés vagy feldolgozás helye és a kereskedelmi értékesítéshely közötti legrövidebb út alapján kell megállapítani.
- Támogatás kizárólag olyan gazdasági társaságok számára adható, amelyek az új, népsűrűsége vonatkozó követelmény alapján regionális támogatásra jogosult területen találhatók. Az ilyen területeket elsősorban NUTS III. földrajzi régiók alkotják, ahol a népsűrűség alacsonyabb mint 12,5 lakos négyzetkilométerenként. A területek kiválasztásánál azonban megengedett némi rugalmasság a következő korlátozásokra is figyelemmel:
  - a rugalmasság a területek kiválasztásánál nem jelentheti azon terület lakossága számának növeledését, amelyre kiterjed a szállítási támogatás,
  - a NUTS III. részeken, amelyek esetében alkalmazható a rugalmasság, a népsűrűségnek alacsonyabbnak kell lennie 12,5 lakosnál négyzetkilométerenként,
  - olyan NUTS III. régiókkal kell határosnak lenniük, amelyek megfelelnek az alacsony népsűrűsége vonatkozó vizsgálatnak,
  - a lakosságuk számának alacsonynak kell maradnia a szállítási támogatás által érintett népességhez viszonyítva.

<sup>(14)</sup> A szállítási többletköltség alatt az árunak az érintett ország határain belüli mozgása során felmerült többletköltségeket értjük. Az ilyen támogatás semmilyen körülmények között nem jelenthet exporttámogatást, sem pedig a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedéseket az EGT-megállapodás 11. cikke értelmében.

- Nem adható támogatás olyan gazdasági vállalkozások termékeinek szállításához vagy továbbításához, amelyek helye nem választható meg szabadon (a kitermelő iparágak, vízerőművek stb. termékei).
- Az olyan iparágakban tevékenykedő gazdasági társaságoknak nyújtott szállítási támogatást, amelyeket az EFTA Felügyeleti Hatóság érzékenynek tekint (gépjárművek, szintetikus szálak, hajógyártás és acélipar), mindig előzetesen be kell jelenteni, és arra az iparág hatályos iránymutatásai vonatkoznak.”

Az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások 25.5 fejezetének (5) bekezdése az EFTA-államok regionális támogatási térképével kapcsolatban a következőt állapítja meg: „A térkép érvényességének időtartama alatt az EFTA-államok kérhetik annak kiigazítását, ha bizonyítják, hogy a társadalmi-gazdasági feltételek jelentősen megváltoztak. Ilyen változások az intenzitás mértékével és a támogatható régiókkal lehetnek kapcsolatosak, feltéve hogy új régiók esetleges bevonását azonos lakosságsszámmal rendelkező régiók kizárásával ellensúlyozzák. A kiigazított térkép érvényessége az eredeti térképre vonatkozóan már megállapított napon jár le”.

A Hatóság az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdése c) pontjának és az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások nemzeti regionális támogatással kapcsolatos, fent idézett részeinek figyelembevételével megvizsgálta a 2003. március 25-i és a 2003. október 22-i értesítést.

#### 4. A 2003. március 25-i értesítés

A 2003. március 25-i értesítés vizsgálata, amely a 2003. július 16-i első határozat tárgya volt, a következő észrevételeket eredményezte:

- a) *A támogatás a 61. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti státusra jogosult, alacsony népsűrűségű régiókra korlátozódik, négy település kivételével (az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások 25.4. fejezetének (27) bekezdése és 25.5. fejezetének (5) bekezdése, valamint XI. melléklete ötödik francia bekezdése)*

A norvég hatóságok négy, a jelenlegi regionális támogatási térképen kívül eső települést jelentettek be (Herøy, Ulstein, Hareid és Aukra).

Norvégia támogatott területei térképének a Hatóság általi, 1999-ben történt engedélyezése (327/99/COL) magában foglalta az olyan vállalkozások számára nyújtandó támogatás elfogadását, amelyek a jóváhagyott regionális támogatási rendszerek szerinti regionális támogatási térképbe tartozó területeken találhatóak. Ebből következik, hogy regionális támogatás (például közvetlen közlekedési támogatás) nem adható a támogatott területek jóváhagyott térképén kívüli területeknek.

Az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások 25.5. fejezetének (5) bekezdése kötelezi a tagállamokat, hogy új régiók bevonása érdekében vegyenek ki a jóváhagyott térképen jelenleg szereplő térségeket. Mivel a norvég hatóságok nem jelentették be a támogatott területek térképének az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások 25.5. fejezetének (5) bekezdése szerinti kiigazítását, a regionális támogatási térképen kívül eső négy település (Herøy, Ulstein, Hareid és Aukra, mindegyik Møre og Romsdal megyében található) esetében a regionális támogatás (közvetlen szállítási támogatás) összeegyeztethetetlen az EGT-megállapodás állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseivel. Következésképpen a norvég hatóságok az említett négy település tekintetében nem valósíthatják meg a bejelentett támogatási rendszert.

A 2003. március 25-i értesítésben szereplő érintett összlakosság 721 079 főt tett ki, illetve Norvégia összlakosságának 16,0 %-át. Herøy, Ulstein, Hareid és Aukra összlakossága 22 844 főt tesz ki. E négy település nélkül az érintett lakosság 698 235 főt tesz ki, illetve Norvégia összlakosságának 15,5 %-át.

Az érintett lakosság Sør-Trøndelag és Møre og Romsdal megyében (ahol nem alacsony a népsűrűség) 179 792 főt tett ki a 2003. március 25-i értesítésben. A négy település, Herøy, Ulstein, Hareid és Aukra, nélkül e két megye érintett lakossága 156 948 <sup>(15)</sup> főt tesz ki, ami kevesebb a regionális támogatási térképen belüli, alacsony népsűrűségű, közvetlen szállítási támogatásra nem javasolt megyék (Hedmark, Oppland, Telemark és Aust-Agder) lakossága. A regionális támogatási térképen belül e négy megye összlakossága 209 593 főt tesz ki.

<sup>(15)</sup> 179 792 – 22 844 = 156 948.

A Sør-Trøndelag és Møre og Romsdal megyében található, közvetlen szállítási támogatásra javasolt területek népsűrűsége alacsonyabb mint 12,5 lakos négyzetméterenként. Olyan megyékkel határosak, amelyek megfelelnek az alacsony népsűrűsége vonatkozó követelménynek (Nord-Trøndelag és attól északra). Sør-Trøndelag és Møre og Romsdal érintett lakossága (156 948 lakos) a javasolt rendszer által érintett összlakosság (698 235 lakos) 22,5 %-át teszi ki.

A többi bejelentett terület mind az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti alacsony népsűrűségű terület. A 25.4. fejezet (27) bekezdésében és a XI. melléklet ötödik francia bekezdésében foglalt feltételek teljesülnek.

b) *A norvég hatóságok bizonyították, hogy fennállnak a szállítási többletköltségek, és meghatározták azok összegét (Az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások 25.4. fejezetének (27) bekezdése)*

A szállítási többletköltségek adatokkal való igazolása érdekében a norvég hatóságok két felmérést nyújtottak be. Az első Norvégiának az Európai Unióhoz akkreditált képviselője 2003. június 19-i levelével, a másodikat, amely az első kibővítése, Norvégiának az Európai Unióhoz akkreditált képviselője 2003. szeptember 18-i levelével. Mindkét felmérést véletlenszerű mintavétel alapján készítették el, ahol több gazdasági vállalkozást választottak ki bevált statisztikai módszerek alapján. A kiválasztott gazdasági társaságokra vonatkozóan adatokat gyűjtöttek a szállítási költségekkel kapcsolatban.

Az első határozatban (2003. július 16.) a Hatóság kétségeit fejezte ki a norvég hatóságok által benyújtott dokumentumokkal kapcsolatban (az első felmérés). A Hatóság úgy ítélte, hogy a felmérés nem bizonyította kellően a szállítási többletköltségek meglétét a Norvégia déli részén található, közvetlen szállítási támogatásra javasolt földrajzi területeken (Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal és Sør-Trøndelag).

A második felmérés során megnövelték a vállalkozások számát. Ez a tanulmány már megerősíti, hogy a közvetlen szállítási támogatásra javasolt területen található vállalkozások esetében szállítási többletköltségek merülnek fel. A Troms, Nordland, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal és Sogn og Fjordane megyében található vállalkozások átlagos szállítási költségei – összességében és a 350 kilométert meghaladó távolságra vonatkozóan – lényegesen magasabbak, mint a referenciaterület vállalkozásaié. A Troms, Nordland és Nord-Trøndelag megyében található vállalkozások szállítási költségei 220 %-kal magasabbak, mint a referenciaterületen található vállalkozásoké a 350 kilométert meghaladó távolságra vonatkozóan. A Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal és Sogn og Fjordane megyében található vállalkozások szállítási költségei 143 %-kal magasabbak, mint a referenciaterületen található vállalkozásoké a 350 kilométert meghaladó távolságra vonatkozóan.

A Hatóság megállapítja, hogy a norvég hatóságok bizonyították a szállítási többletköltségek meglétét, és ezért teljesül az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások 25.4. fejezetének (27) bekezdésében foglalt feltétel.

c) *A támogatás kizárólag a szállítási többletköltségek kompenzálására szolgál (Az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások XI. mellékletének első francia bekezdése)*

A támogatásnak a fenti I.2.3. pontban található 1. táblázatban bemutatott mértéke biztosítja, hogy a vállalkozások a szállítási költségeik legfeljebb 40 %-áig kaphatnak támogatást (701 kilométert meghaladó szállítási távolság esetében). Kizárólag a 350 kilométert meghaladó szállítás esetén adható szállítási támogatás. A Hatóság úgy ítéli, hogy ez összhangban van a norvég hatóságok által benyújtott felmérések eredményeivel (lásd a fenti 3.3. pontot), és megállapítja, hogy a rendszer nem nyújt támogatást a szállítási többletköltségek kompenzálásához szükséges mértéket meghaladóan.

Annak biztosítása érdekében, hogy nem fordul elő túlkompensáció a vállalkozások esetében, a csökkentett szociális biztonsági járulékokból származó hasznot levonják a fenti I.2.3. pontban található 1. táblázat szerint kiszámított szállítási támogatásból.

Ennélfogva teljesül az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások XI. mellékletének első francia bekezdésében foglalt feltétel.

d) *Támogatás kizárólag az érintett ország nemzeti határain belül történő áruszállítás tekintetében adható (Az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások XI. mellékletének második francia bekezdése)*

A rendszer alapján támogatás kizárólag a nemzeti határokon belüli áruszállítással kapcsolatos többletköltségek tekintetében adható, amelyet a termelés és feldolgozás helye, illetve a kereskedelmi árusítóhely közötti szállítás legközvetlenebb és leggazdaságosabb módja alapján számítanak ki. Amennyiben az árut svédországi és finnországi rendeltetési helyre szállítják, a teljes szállítási táv kiszámítása során beszámítják a svédországi és finnországi útszakaszt is, támogatás azonban csak a nemzeti határokon belül felmerült szállítási költségekhez adható.

Ennélfogva teljesül az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások XI. mellékletének második francia bekezdésében foglalt feltétel.

e) *A támogatás előzetesen mennyiségileg objektíven meghatározható a támogatás/kilométer és a támogatás/egység súlyarány alapján; a többletköltségek megállapítása a leggazdaságosabb szállítási mód és a legrövidebb útszakasz alapján történik (az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások XI. mellékletének harmadik és negyedik francia bekezdése)*

A javasolt rendszer e követelményeknek a következőképpen felel meg:

- a támogatást a szállítási költségek százalékában számítják ki (lásd a fenti I.2.3. pontban található 1. táblázatot).
- a szállítási költségek a fuvarlevélben vagy az annak megfelelő okmányban meghatározott ésszerű költségekre vonatkoznak, és a nemzeti határokon belüli szállítási távtól, az áru tömegétől és típusától, valamint a fuvardíjtól és az adott szállítással kapcsolatos egyéb díjaktól függenek.
- a szállítási költségeket a szállítás leggazdaságosabb módja, valamint a termelés és rendeltetés helye közötti legrövidebb útszakasz alapján számítják ki.

Ennélfogva teljesülnek az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások XI. mellékletének harmadik és negyedik francia bekezdésében foglalt feltételek.

f) *Teljesülnek az ágazatspecifikus rendelkezések (az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások XI. mellékletének hatodik és hetedik francia bekezdése)*

- A rendszer nem alkalmazható az olyan vállalkozások termékeinek szállítása vagy továbbítása esetén, amelyek helye nem választható meg szabadon: villamosenergia-termelés és -elosztás, nyersolaj- vagy földgáztermelés, az olaj- vagy gáztermeléshez tartozó szolgáltató tevékenységek a terepfelmérés kivételével, ércbányászat és nefelin-szénit és olivin ipari ásványok kifejtése.
- A rendszer nem alkalmazható az EGT-megállapodás XV. mellékletének 1a. és b. pontjában említett törvény hatálya alá tartozó vállalkozások esetében (az acéliparnak és a hajógyártásnak nyújtott támogatásról).
- A rendszer nem alkalmazható a mezőgazdaságra/erdészetre és halászatra, amelyek továbbra is a jelenlegi földrajzilag differenciált szociális biztonsgági járulékok rendszere alá tartoznak.

Ennélfogva teljesülnek az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások XI. mellékletének hatodik és hetedik francia bekezdésében foglalt feltételek.

## 5. A 2003. október 22-i módosított bejelentés

Norvégiának az Európai Unióhoz akkreditált képviselője 2003. október 22-i levelével a norvég hatóságok értesítést küldtek a 2003. március 25-én bejelentett rendszer földrajzi kiterjesztéséről (lásd a fenti I.3.1. pontot).

A szállítási többletköltségek adatokkal történő alátámasztása érdekében a norvég hatóságok benyújtottak egy felmérést, amely adatokkal igazolja a Hedmark és Oppland megyében található, támogatásra javasolt 13 település szállítási többletköltségeit. A felmérés azt a következtetést vonja le, hogy e 13 település vállalkozásainak átlagos szállítási költségei – összességében és a 350 kilométert meghaladó távolságra vonatkozóan – lényegesen magasabbak, mint a referenciaterület vállalkozásaié (120 %-kal a 350 kilométert meghaladó szállítási távolságra vonatkozóan).

A Hatóság megállapítja, hogy a felmérés bizonyítja a szállítási többletköltségek meglétét a bejelentett 13 település esetében.

A Hatóság megjegyzi, hogy a rendszer földrajzi hatókörének kiterjesztése 735 506 főre<sup>(16)</sup> emeli a rendszer által érintett összlakosság számát, vagy másképpen az összlakosság 16,3 %-ára (Herøy, Ulstein, Hareid és Aukra település nélkül).

A Hatóság azt is megjegyzi, hogy a Hedmark és Oppland megyében található, támogatásra javasolt területek népsűrűsége alacsonyabb mint 12,5 lakos négyzetkilométerenként.

<sup>(16)</sup> 698 235 + 37 271 = 735 506.

Ezenkívül a regionális támogatási térképen belül, azon alacsony népsűrűségű megyék lakossága, amelyeket nem javasoltak közvetlen szállítási támogatásra, 172 322 főt tesz ki <sup>(17)</sup>, ami több, mint a Møre og Romsdal és Sør-Trøndelag megyében (ahol nem alacsony a népsűrűség) található azon területek lakossága, amelyeket közvetlen szállítási támogatásra javasolnak (156 948 lakos).

A 2003. október 22-i értesítéssel kapcsolatban a Hatóság azt a következtetést vonja le, hogy a 13 település népsűrűsége alacsonyabb mint 12,5 lakos négyzetméterenként, és hogy e települések a meglévő regionális támogatási térképen belül találhatóak. Az említett 13 település bevonása nem emeli a nem alacsony népsűrűségű Møre og Romsdal és Sør-Trøndelag megye érintett lakosságának számát (156 948 lakos) az alacsony népsűrűségű, közvetlen szállítási támogatásra nem javasolt Hedmark, Oppland, Telemark és Aust-Agder megye érintett lakosságának száma fölé (172 322 lakos). A norvég hatóságok azt is bizonyították, hogy a szállítási többletköltségek a hozzáadott 13 település esetében fennállnak. A többi teljesítendő követelmény tekintetében a Hatóság a fenti 4. pontban foglalt vizsgálatra utal, amely a 13 településnek a rendszerbe történő bevonása esetén is érvényes.

## 6. Következtetés

A Hatóság a fenti érvek alapján arra a következtetésre jutott, hogy Herøy, Ulstein, Hareid és Aukra településnek nyújtandó közvetlen szállítási támogatás összeegyeztethetetlen az EGT-megállapodás állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseivel, és hogy az említett négy település esetében nem valósítható meg a támogatás. Más tekintetben a bejelentett közvetlen szállítási támogatás összeegyeztethető az EGT-megállapodással.

A norvég hatóságokat emlékeztetik, hogy kötelesek tájékoztatni a Hatóságot a rendszer módosítására vagy kiterjesztésére vonatkozó terveikről. A norvég hatóságokat arra is megkérjük, hogy éves beszámolót nyújtsanak be, amely részletes információkat tartalmaz a rendszer megvalósításáról és a támogatás/kilométer arányról vagy a támogatás/kilométer és támogatás/egység súly arányról.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. Négy település, Herøy, Ulstein, Hareid és Aukra esetében a közvetlen szállítási támogatás összeegyeztethetetlen az EGT-megállapodás állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseivel. Az említett négy település esetében nem valósítható meg a támogatás.
2. A norvég hatóságok által 2003. március 25-én és 2003. október 22-én bejelentett közvetlen szállítási támogatási rendszer – a fenti 1. pontban említett négy településnek nyújtandó közvetlen szállítási támogatás kivételével – összeegyeztethető az EGT-megállapodás 61. cikke (3) bekezdésének c) pontjával.
3. Ennek a határozatnak a Norvég Királyság a címzettje.
4. Ez a határozat angol nyelven hiteles.

Kelt Brüsszelben, 2004. február 25-én.

*Az EFTA Felügyeleti Hatóság részéről*

*az elnök*  
Hannes HAFSTEIN

*a testület tagja*  
Einar M. BULL

<sup>(17)</sup> 209 593 – 37 271 = 172 322.