

## II

(Akty, których publikacja nie jest obowiązkowa)

## EUROPEJSKI OBSZAR GOSPODARCZY

## URZĄD NADZORU EFTA

## DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA

NR 22/04/COL

z dnia 25 lutego 2004 r.

**w sprawie powiadomienia o nowym programie pomocy bezpośredniej w transporcie (Norwegia)**

URZĄD NADZORU EFTA,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 61 – 63 oraz protokół 26,

uwzględniając Porozumienie między państwami EFTA w sprawie ustanowienia Urzędu Nadzoru i Trybunału Sprawiedliwości <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 24 i protokół 3,

uwzględniając wytyczne Urzędu <sup>(3)</sup> dotyczące stosowania i interpretacji art. 61 i 62 Porozumienia o EOG,

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przepisami określonymi powyżej <sup>(4)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

## I. FAKTY

## 1. Wstęp

Listem Misji Norwegii przy Unii Europejskiej z dnia 26 marca 2003 r. (nr dok.: 03-1846 A), przekazującym list Ministerstwa Handlu i Przemysłu z dnia 25 marca 2003 r., list Ministerstwa Finansów z dnia 25 marca 2003 r. oraz list Ministerstwa Samorządu Lokalnego i Rozwoju Regionalnego z dnia 25 marca 2003 r., z których wszystkie zostały otrzymane i zarejestrowane przez Urząd dnia 26 marca 2003 r., władze Norwegii powiadomiły o okresie przejściowym dla regionalnie zróżnicowanych składek na zabezpieczenie społeczne oraz o nowym programie pomocy bezpośredniej w transporcie.

Listem z dnia 16 maja 2003 r. (nr dok.: 03-2951 D) Urząd potwierdził otrzymanie powyższych listów i poprosił o dodatkowe informacje.

Listem Misji Norwegii przy Unii Europejskiej z dnia 10 czerwca 2003 r. (nr dok.: 03-3707 A), przekazującym list Ministerstwa Finansów z dnia 5 czerwca 2003 r., z których obydwa zostały otrzymane i zarejestrowane przez Urząd dnia 11 czerwca 2003 r., władze Norwegii dostarczyły dodatkowych informacji.

<sup>(1)</sup> Zwane dalej Porozumieniem EOG.

<sup>(2)</sup> Zwane dalej Porozumieniem o Nadzorze i Trybunale.

<sup>(3)</sup> Zasady proceduralne i merytoryczne dotyczące pomocy państwa (wytyczne dotyczące pomocy państwa) przyjęte przez Urząd Nadzoru EFTA 19 stycznia 1994 r. Opublikowane w Dz.U. L 231 z 3.9.1994, str. 1. Wytyczne zostały ostatnio zmienione dnia 18 lutego 2004 r. (dotychczas nieopublikowane).

<sup>(4)</sup> Decyzja nr 141/03/COL z dnia 16 lipca 2003 r. (Dz.U. C 216 z 11.9.2003, str. 3 i Suplement EOG nr 45 z 11.9.2003 r., str. 1).

Listem Misji Norwegii przy Unii Europejskiej z dnia 19 czerwca 2003 r. (nr dok.: 03-3976 A), przekazującym list Ministerstwa Handlu i Przemysłu z dnia 10 czerwca 2003 r., z których obydwa zostały otrzymane i zarejestrowane przez Urząd dnia 20 czerwca 2003 r., władze Norwegii dostarczyły badanie dokumentujące dodatkowe koszty transportu <sup>(5)</sup>.

Listem z dnia 16 lipca 2003 r. (nr dok.: 03-4598 D) Urząd poinformował władze Norwegii o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 1 ust. 2 części I protokołu 3 do Porozumienia o Nadzorze i Trybunale, odnoszącej się do pomocy państwa w formie regionalnie zróżnicowanych składek na zabezpieczenie społeczne i pomocy bezpośredniej w transporcie (dalej zwanej „decyzją o wszczęciu dochodzenia”).

Decyzja o wszczęciu dochodzenia została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(6)</sup>. Urząd wezwał zainteresowane strony do zgłaszania uwag na temat rozpatrywanych programów pomocy.

Oficjalną odpowiedź władz Norwegii na decyzję o wszczęciu dochodzenia otrzymano faksem od Ministerstwa Handlu i Przemysłu dnia 17 września 2003 r., przekazującym list Ministerstwa Finansów z dnia 17 września 2003 r. (nr dok.: 03-6381 A). List Ministerstwa Finansów z dnia 17 września 2003 r. został również przekazany listem Misji Norwegii z dnia 18 września 2003 r., otrzymanym i zarejestrowanym przez Urząd dnia 19 września 2003 r. (nr dok.: 03-6451 A). List Ministerstwa Finansów zawierał m.in. poszerzoną wersję badania dotyczącego dodatkowych kosztów transportu, które zostało dostarczone Urzędowi listem z dnia 19 czerwca 2003 r.

Urząd otrzymał uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu dochodzenia od 10 zainteresowanych stron.

W listach z dnia 16 października 2003 r. (nr dok.: 03-7071 D) i 17 października 2003 r. (nr dok.: 03-7135) Urząd przekazał organom Norwegii uwagi otrzymane od stron trzecich.

Faksem z dnia 21 października 2003 r. Ministerstwo Handlu i Przemysłu przekazało odpowiedź Ministerstwa Finansów (nr dok.: 03-7243 A) z dnia 21 października 2003 r. dotyczącą uwag stron trzecich. List Ministerstwa Finansów został również przekazany Urzędowi listem Misji Norwegii z dnia 23 października 2003 r., otrzymanym i zarejestrowanym przez Urząd dnia 24 października 2003 r. (nr dok.: 03-7360 A).

Listem Misji Norwegii przy Unii Europejskiej z dnia 22 października 2003 r., przekazującym list Ministerstwa Samorządu Lokalnego i Rozwoju Regionalnego z dnia 20 października 2003 r., z których obydwa zostały otrzymane i zarejestrowane przez Urząd dnia 24 października 2003 r. (nr dok.: 03-7362 A), władze Norwegii powiadomiły o rozszerzeniu obszaru geograficznego kwalifikującego się do pomocy bezpośredniej w transporcie, która była przedmiotem powiadomienia w liście z dnia 25 marca 2003 r.

W liście z dnia 19 grudnia 2003 r. (nr dok.: 03-8952 D) Urząd poprosił o dodatkowe informacje i wyjaśnienia, w szczególności dotyczące zasad kumulacji zawartych w programie będącym przedmiotem powiadomienia.

Faksem z dnia 21 stycznia 2004 r. Ministerstwo Handlu i Przemysłu przekazało list Ministerstwa Samorządu Lokalnego i Rozwoju Regionalnego z tego samego dnia (nr zdarzenia: 187224) zawierający dodatkowe informacje. Ten sam list został przekazany Urzędowi listem Misji Norwegii przy Unii Europejskiej z dnia 23 stycznia 2004 r., otrzymanym i zarejestrowanym dnia 26 stycznia 2004 r. (nr zdarzenia: 188041).

Faksem z dnia 9 lutego 2004 r. Ministerstwo Handlu i Przemysłu przekazało list Ministerstwa Samorządu Lokalnego i Rozwoju Regionalnego z tego samego dnia (nr zdarzenia: 189794). Ten sam list został przekazany Urzędowi listem Misji Norwegii przy Unii Europejskiej z dnia 11 lutego 2004 r., otrzymanym i zarejestrowanym dnia 12 lutego 2004 r. (nr zdarzenia 191138). List Ministerstwa Samorządu Lokalnego i Rozwoju Regionalnego z dnia 9 lutego zawierał niewielką zmianę dotyczącą administrowania programem.

<sup>(5)</sup> Instytut Ekonomiki Transportu (TØI). Arbeidsdokument av 4.6.2003. U-2899. TR1180/2003.

<sup>(6)</sup> Patrz: przypis 4.

Powiadomienie z dnia 25 marca 2003 r. oraz decyzja o wszczęciu dochodzenia, o której mowa powyżej, dotyczyły trzyletniego okresu przejściowego od 2004 do 2007 r. dla regionalnie zróżnicowanych składek na zabezpieczenie społeczne oraz wprowadzenia nowego programu pomocy bezpośredniej w transporcie. Dnia 12 listopada 2003 r. Urząd postanowił o zamknięciu – z decyzją pozytywną – dochodzenia w sprawie trzyletniego okresu przejściowego dla zróżnicowanych regionalnie składek na zabezpieczenie społeczne (nr dec.: 218/03/COL) (7).

W związku z powyższym, niniejsza decyzja dotyczy dwóch spraw związanych z programem pomocy bezpośredniej w transporcie. Po pierwsze, powiadomienia z dnia 25 marca 2003 r. i późniejszej decyzji o wszczęciu dochodzenia. Po drugie, dodatkowego powiadomienia z dnia 22 października 2003 r. zawierającego rozszerzenie obszaru geograficznego programu.

## 2. Opis programu pomocy będącego przedmiotem powiadomienia z dnia 25 marca 2003 r.

### 2.1. Cel programu

Władze Norwegii wskazują, że dodatkowy koszt transportu jest jedną ze stałych słabych stron i źródłem większych kosztów związanych z utrudnieniami wynikającymi z odległości, jakie ponoszą firmy położone w obszarach peryferyjnych i o niskiej gęstości zaludnienia, w porównaniu z firmami położonymi w obszarach centralnych. Według władz Norwegii celem nowego programu jest zatem częściowe wyrównanie słabości konkurencyjnych, spowodowanych przez dodatkowe koszty transportu przedsiębiorstw położonych z dala od ich rynków docelowych.

### 2.2. Proponowany kwalifikujący się obszar geograficzny

Zaproponowano następujące hrabstwa/gminy jako kwalifikujące się do objęcia pomocą bezpośrednią w transporcie:

- Troms: Harstad, Tromsø, Kvæfjord, Skånland, Bjarkøy, Ibestad, Gratangen, Lavangen, Bardu, Salangen, Målselv, Sørreisa, Dyrøy, Tranøy, Torsken, Berg, Lenvik i Balsfjord,
- Nordland: wszystkie gminy,
- Nord-Trøndelag: Leka, Nærøy, Vikna, Flatanger, Fosnes, Overhalla, Høylandet, Grong, Namsos, Namsskogan, Røyrvik, Lierne, Snåsa, Inderøy, Namdalseid, Verran, Mosvik, Verdal, Leksvik, Meråker i Steinkjer,
- Sør-Trøndelag: Hemne, Snillfjord, Hitra, Frøya, Ørland, Agdenes, Rissa, Bjugn, Åfjord, Roan, Osen, Oppdal, Rennebu, Meldal, Røros, Holtålen, Midtre Gauldal, Selbu i Tydal,
- Møre og Romsdal: Kristiansund, Vanylven, Sande, Herøy, Ulstein, Hareid, Norddal, Stranda, Stordal, Rauma, Nesset, Midsund, Sandøy, Aukra, Eide, Averøy, Frei, Gjemnes, Tingvoll, Sunndal, Surnadal, Rindal, Aure, Halså, Tustna i 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 i Stryn.

Proponowane obszary kwalifikujące się do pomocy bezpośredniej w transporcie znajdują się w granicach obszaru kwalifikującego się do pomocy regionalnej, zatwierdzonego decyzją Urzędu z dnia 17 grudnia 1999 r. (327/99/COL), z wyjątkiem gmin Herøy (8 374 mieszkańców), Ulstein (6 664 mieszkańców), Hareid (4 780 mieszkańców) i Aukra (3 026 mieszkańców) w hrabstwie Møre og Romsdal. W obszarze Norwegii kwalifikującym się do pomocy regionalnej zamieszkuje 25,2 % całkowitej liczby ludności (8), a w obszarze proponowanym dla nowego programu pomocy bezpośredniej w transporcie, będącym przedmiotem powiadomienia z dnia 25 października 2003 r., 16,0 % całkowitej liczby ludności (721 079 mieszkańców).

Władze Norwegii twierdzą, że wyznaczenie obszaru podlegającego pomocy regionalnej w transporcie jest oparte na przepisach załącznika XI wytycznych dotyczących pomocy państwa, które ustanawiają kryteria przyznawania pomocy wyrównującej dodatkowe koszty transportu w obszarach o niskiej gęstości zaludnienia, tj. w regionach o gęstości zaludnienia niższej niż 12,5 mieszkańca na kilometr kwadratowy.

(7) Dz.U. L 145 z 9.6.2005, str. 25.

(8) Wszystkie dane w niniejszej decyzji odnoszące się do liczby ludności, dotyczą stanu na dzień 1 stycznia 2002 r. Całkowita liczba ludności Norwegii na dzień 1 stycznia 2002 była równa 4 503 436 mieszkańców.

W hrabstwach Troms, Nordland, Nord-Trøndelag i Sogn og Fjordane gęstość zaludnienia jest niższa niż 12,5 mieszkańca na kilometr kwadratowy.

W hrabstwach Sør-Trøndelag i Møre og Romsdal gęstość zaludnienia nie jest niska, ale obszary tych hrabstw, zaproponowane jako kwalifikujące się do pomocy bezpośredniej w transporcie, mają niską gęstość zaludnienia (odpowiednio 4,1 i 9,6 mieszkańca na kilometr kwadratowy). Całkowita liczba ludności w gminach powyższych dwu hrabstw, objętych proponowanym obszarem, wynosi 179 792 mieszkańców.

Władze Norwegii twierdzą w treści powiadomienia, że ludność objęta obecnym programem pomocy pośredniej w transporcie (programem geograficznie zróżnicowanych składek na zabezpieczenie społeczne) stanowi 23,55 % ludności, w porównaniu z 16,01 % ludności w nowo proponowanym obszarze i że jest to zgodne z pierwszym warunkiem w piątym tiret załącznika XI (patrz: sekcja II.3 poniżej) wytycznych dotyczących pomocy państwa w dziedzinie pomocy regionalnej państwa.

### 2.3. Obliczenie wielkości regionalnej pomocy bezpośredniej w transporcie

Zgodnie z treścią powiadomienia, pomoc można przyznać wyłącznie w celu pokrycia dodatkowych kosztów transportu towarów w granicach państwa, obliczonych na podstawie najbardziej bezpośredniego i ekonomicznego środka transportu pomiędzy miejscem produkcji i przetwarzania a najbliższą placówką handlową. W wypadku transportu towarów do miejsc przeznaczenia znajdujących się w Szwecji lub Finlandii, całkowita długość trasy transportu jest obliczana z uwzględnieniem długości trasy w granicach Szwecji i Finlandii. Jednak pomoc można przyznać tylko w odniesieniu do kosztów transportu poniesionych w granicach państwa.

Podstawę obliczania wielkości pomocy stanowią tylko udokumentowane koszty transportu. Kwota pomocy w transporcie jest obliczana jako odsetek całkowitych kosztów transportu. Koszty transportu muszą być podane w liście przewozowym lub w równoważnym dokumencie, gdzie są uzależnione od długości trasy transportu w granicach państwa, wagi i rodzaju towarów oraz od opłat przewozowych i innych opłat, które mogą łączyć się z faktycznym transportem. Wyrównanie zostaje przyznane na podstawie wniosków firm w roku, w którym poniesiono koszty transportu.

Intensywność pomocy będzie uzależniona od położenia w jednej z dwóch geograficznych stref transportowych oraz od długości trasy transportu (minimalna długość wynosi 350 km). Najwyższą intensywnością pomocy objęte są regiony Troms, Nordland i Nord-Trøndelag (strefa 1), a regiony Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal i Sogn og Fjordane (strefa 2) podlegają niższej intensywności pomocy. W tabeli 1 poniżej wyszczególniono różnice w intensywności pomocy.

Tabela 1:  
Intensywność pomocy

Długość trasy transportu w km	Strefa 1	Strefa 2
350–700	30 %	20 %
701–	40 %	30 %

### 2.4. Dokumentowanie dodatkowych kosztów transportu

Listem z dnia 10 czerwca 2003 r. Ministerstwo Handlu i Przemysłu dostarczyło badanie Instytutu Ekonomiki Transportu (TØI) <sup>(9)</sup> dotyczące dodatkowych kosztów transportu w proponowanym obszarze pomocy w transporcie. Badanie opiera się na wywiadach obejmujących 33 przedsiębiorstwa podzielone na 6 próbek (obszarów geograficznych). Powyższe 33 przedsiębiorstwa wybrano z Centralnego Rejestru Przedsiębiorstw (CRE) w Głównym Urzędzie Statystycznym Norwegii <sup>(10)</sup> przy użyciu statystycznej metody losowego doboru próbki. W wyniku badania TØI ustalono, że w próbce 1 (trzy hrabstwa położone najbardziej na północ: Troms, Nordland i Nord-Trøndelag) i w próbce 2 (hrabstwa w zachodniej Norwegii: Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal i Sogn og Fjordane) średnie koszty transportu na osoborok – ogółem i przy długości trasy transportu powyżej 350 km – są znacząco wyższe niż porównywalne wielkości kosztów transportu w obszarze odniesienia. Obszarem odniesienia jest strefa 1 programu regionalnie zróżnicowanych składek na zabezpieczenie społeczne (głównie Oslo i sąsiadujące z nim obszary).

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

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

### 2.5. Okres trwania programu

1 stycznia 2004 r.–31 grudnia 2006 r.

### 2.6. Budżet

Wielkość budżetu szacuje się na około 200 mln NOK (ok. 24,5 mln EUR) rocznie.

### 2.7. Kumulacja

Ustalając maksymalną intensywność pomocy jako odsetek całkowitych kosztów transportu (patrz: tabela 1 powyżej), władze Norwegii stwierdzają, że zapewnią one, aby wysokość wyrównania przyznanego firmom nie była nadmierna. Jeżeli przedsiębiorstwa będą w tym samym okresie korzystać ze zmniejszonych składek na zabezpieczenie społeczne, korzyści wynikające z tego zmniejszenia zostaną potrącone od przyznanej kwoty pomocy w transporcie, obliczonej na podstawie tabeli 1. Ponadto przedsiębiorstwa nie otrzymają, w ramach nowego programu pomocy w transporcie i programu zmniejszonych składek na zabezpieczenie społeczne jednocześnie, większej kwoty pomocy, niż kwota równoważna tej, którą otrzymałyby w ramach obecnego programu zróżnicowanych składek na zabezpieczenie społeczne.

### 2.8. Sektory wyłączone z programu i sektory wrażliwe, które podlegają specjalnym wymaganiom dotyczącym powiadomienia

Poniższe obszary działalności gospodarczej nie mogą, zgodnie z treścią powiadomienia, otrzymywać pomocy bezpośredniej w transporcie:

a) Program nie obejmuje transportu i przesyłania produktów w następujących sektorach i/lub produktów przedsiębiorstw bez lokalizacji alternatywnej:

- produkcja i dystrybucja energii elektrycznej,
- wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego,
- uboczna działalność usługowa związana z wydobyciem ropy i gazu ziemnego, z wyłączeniem mierzniactwa,
- wydobywanie rud metali,
- wydobywanie minerałów – nefelinu, sjenitu i oliwinu;

b) Branże objęte szczególnymi uregulowaniami sektorowymi

Następujące sektory nie mogą otrzymywać regionalnej pomocy w transporcie z powodu istnienia szczególnych uregulowań sektorowych:

- przedsiębiorstwa objęte aktem, o którym mowa w pkt 1a i b załącznika XV do Porozumienia o EOG (dotyczącego pomocy dla przemysłu hutniczego i dla przemysłu stoczniowego);

c) Działalność gospodarcza w sektorach rolnictwa, leśnictwa i rybołówstwa, które wciąż będą objęte obecnym systemem zróżnicowanych składek na zabezpieczenie społeczne.

Zgodnie z treścią powiadomienia pomoc bezpośrednia w transporcie, przyznana przedsiębiorstwom z sektora przemysłu motoryzacyjnego lub przemysłowej produkcji włókien syntetycznych, będzie podlegać uprzedniemu powiadomieniu oraz zatwierdzeniu przez Urząd zgodnie z wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa.

### 2.9. Decyzja o wszczęciu dochodzenia

W swojej decyzji z dnia 16 lipca 2003 r. o wszczęciu dochodzenia Urząd wyraził dwie wątpliwości dotyczące programu pomocy bezpośredniej.

Po pierwsze, Urząd zauważył, że cztery z gmin, zaproponowanych w powiadomieniu jako kwalifikujące się do pomocy bezpośredniej w transporcie, położone są na zewnątrz zatwierdzonej mapy pomocy regionalnej (Herøy, Ulstein, Hareid i Aukra). Władze Norwegii nie powiadomiły o zmianach w mapie obszarów objętych pomocą, dlatego Urząd uważa, że pomoc bezpośrednia w transporcie dla tych czterech gmin byłaby niezgodna z przepisami dotyczącymi pomocy państwa zawartymi w Porozumieniu o EOG.

Po drugie, Urząd uznał, że dokumentacja dostarczona przez władze Norwegii nie daje wystarczających podstaw do uznania, że w obszarach geograficznych południowej Norwegii, zaproponowanych jako kwalifikujące się do pomocy bezpośredniej w transporcie (Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal i Sør-Trøndelag), występują dodatkowe koszty transportu.

#### 2.10. Uwagi Norwegii do decyzji o wszczęciu dochodzenia

W liście Ministerstwa Finansów z dnia 17 września 2003 r. władze Norwegii przedstawiły uwagi dotyczące decyzji Urzędu o wszczęciu dochodzenia. Władze Norwegii stwierdziły, że, w celu zapewnienia ważności wcześniej dostarczonej dokumentacji, dotyczącej dodatkowych kosztów transportu w obszarze będącym przedmiotem powiadomienia, wykonały one badanie poszerzone w stosunku do badania dostarczonego listem z dnia 19 czerwca 2003 r. (dołączone do uwag). Według władz Norwegii badanie to potwierdziło wyniki poprzedniego badania.

Poszerzone badanie <sup>(1)</sup> obejmuje 39 przedsiębiorstw, w tym firmy w obszarze, który nie został zaproponowany jako kwalifikujący się do nowego programu pomocy bezpośredniej w transporcie. Koszty transportu w strefie 1 programu geograficznie zróżnicowanych składek na zabezpieczenie społeczne określa się jako referencyjne koszty transportu w porównaniu z dodatkowymi kosztami transportu w obszarach proponowanych jako kwalifikujące się do pomocy bezpośredniej w transporcie. Wyniki badania potwierdzają, według władz Norwegii, że średnie koszty transportu przedsiębiorstw w hrabstwach Troms, Nordland, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Sogn i Fjordane – zarówno całkowite, jak i dla odległości powyżej 350 km – są znacznie wyższe niż koszty przedsiębiorstw w obszarze odniesienia. Koszty transportu w hrabstwach Troms, Nordland i Nord-Trøndelag są o 220 % wyższe niż koszty transportu w obszarze odniesienia dla odległości większych niż 350 km. Koszty transportu w hrabstwach Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal i Sogn og Fjordane są o 143 % wyższe niż koszty transportu w obszarze odniesienia dla odległości większych niż 350 km.

#### 2.11. Uwagi zainteresowanych stron do decyzji o wszczęciu dochodzenia

Dziesięć norweskich organizacji i przedsiębiorstw przekazało uwagi do decyzji o wszczęciu dochodzenia. Większa część uwag dotyczyła programu geograficznie zróżnicowanych składek na zabezpieczenie społeczne (okresu przejściowego). Zainteresowane strony, zgłaszając uwagi do programu bezpośredniej pomocy w transporcie, stwierdziły m.in., że nie wiedzą one, w jaki sposób będzie działał program pomocy bezpośredniej w transporcie, ani jakie będą jego wyniki. W niektórych uwagach stwierdzono również, że nowy program bezpośredniej pomocy w transporcie tylko w ograniczonym stopniu zmniejszy dodatkowe koszty transportu ponoszone przez przedsiębiorstwa położone w peryferyjnych regionach Norwegii.

W liście z dnia 23 października 2003 r. Misji Norwegii przy Unii Europejskiej, przekazującym list z dnia 21 października 2003 r. Ministerstwa Handlu i Przemysłu oraz list z dnia 21 października 2003 r. Ministerstwa Finansów, które wszystkie zostały otrzymane i zarejestrowane przez Urząd dnia 24 października 2003 r. (nr dok.: 03-7360 A), władze Norwegii ustosunkowały się krótko do uwag zgłoszonych przez strony trzecie. Władze Norwegii zauważają w nim, że przytoczone względy i liczby przedstawione przez strony trzecie potwierdzają zasadność argumentów uprzednio przedstawionych Urzędowi. Władze Norwegii zauważają ponadto, że strony trzecie nie zgłosiły żadnych zastrzeżeń wobec programu bezpośredniej pomocy w transporcie będącego przedmiotem powiadomienia.

### 3. Opis powiadomienia z dnia 22 października 2003 r.

#### 3.1. Rozszerzenie zasięgu geograficznego

Dnia 22 października 2003 r. władze Norwegii powiadomiły o rozszerzeniu zasięgu geograficznego programu będącego przedmiotem powiadomienia z dnia 25 marca 2003 r. Zaproponowano następujące 13 gmin jako kwalifikujące się do państwowego programu pomocy bezpośredniej w transporcie:

w hrabstwie Hedmark: Rendalen, Engerdal, Tolga, Tynset, Alvdal, Folldal i Os;

w hrabstwie Oppland: Dovre, Lesja, Lom, Skjåk, Vågå i Sel.

Całkowita liczba ludności w tych 13 gminach jest równa 37 271 mieszkańców. W hrabstwach Hedmark i Oppland gęstość zaludnienia jest niższa niż 12,5 mieszkańca na kilometr kwadratowy. Gęstość zaludnienia w obszarze hrabstwa Hedmark, zaproponowanym jako kwalifikujący się do bezpośredniej pomocy w transporcie, równa jest 1,5 mieszkańca na kilometr kwadratowy, natomiast w proponowanym jako kwalifikujący się do pomocy obszarze hrabstwa Oppland wynosi ona 2,0 mieszkańca na kilometr kwadratowy.

<sup>(1)</sup> „Arbeidsdokument av 4.6.2003 (rev.1.9.2003-U-2899-TR1180/2003)“.

### 3.2. Zmiana uzasadnienia włączenia do programu gmin w hrabstwach, gdzie nie występuje niska gęstość zaludnienia (Møre og Romsdal i Sør-Trøndelag)

W powiadomieniu z dnia 22 października 2003 r. władze Norwegii zmieniły treść uzasadnienia włączenia do programu gmin z hrabstw, gdzie nie występuje niska gęstość zaludnienia w obszarach proponowanych jako kwalifikujące się do pomocy bezpośredniej w transporcie (patrz: ostatni akapit w pkt I.2.2 powyżej).

Władze Norwegii argumentują obecnie, że włączenie do programu gmin w hrabstwach Sør-Trøndelag i Møre og Romsdal jest uzasadnione zgodnie z przepisami załącznika XI wytycznych dotyczących pomocy państwa, ponieważ liczba ludności hrabstw Sør-Trøndelag i Møre og Romsdal w proponowanym obszarze pomocy bezpośredniej w transporcie wynosi 179 792 mieszkańców, podczas gdy liczba ludności w innych hrabstwach o niskiej gęstości zaludnienia <sup>(12)</sup> na mapie pomocy regionalnej, ale poza proponowaną mapą pomocy w transporcie, równa jest 172 322 mieszkańców. Liczba ludności w proponowanym obszarze pomocy bezpośredniej w transporcie w hrabstwach Sør-Trøndelag i Møre og Romsdal (hrabstwa o gęstości zaludnienia wyższej niż 12,5 mieszkańca na kilometr kwadratowy) jest zatem nieco wyższa (o 7 470 mieszkańców) niż liczba ludności na mapie pomocy regionalnej, ale poza proponowaną mapą pomocy bezpośredniej w transporcie, w hrabstwach o niskiej gęstości zaludnienia. Władze Norwegii uważają, że zatwierdzenie tego ograniczonego wzrostu liczby ludności objętej programem znajduje się wyłącznie w kompetencjach Urzędu.

### 3.3. Dodatkowa dokumentacja kosztów transportu

Jako część zmienionego powiadomienia z dnia 22 października 2003 r., władze Norwegii dostarczyły nowych badań obejmujących przedsiębiorstwa w będących przedmiotem powiadomienia gminach hrabstw Hedmark i Oppland. Metoda zastosowana w badaniu jest identyczna, jak w wypadku pierwszego badania (patrz: pkt 2.4 powyżej).

Badanie <sup>(13)</sup> – również przeprowadzone przez TØI – objęło 13 przedsiębiorstw w 13 gminach położonych w północnej części hrabstw Hedmark i Oppland. Gmina Engerdal nie została objęta badaniem, ale jest uwzględniona w dodatkowym powiadomieniu. Badanie potwierdza, według władz Norwegii, że koszty transportu w przedsiębiorstwach w powyższych 12 gminach – zarówno całkowite, jak i dla odległości powyżej 350 km – są średnio znacznie wyższe niż koszty przedsiębiorstw w obszarze odniesienia. Obszar odniesienia jest identyczny jak w pierwszym badaniu. We wnioskach badania stwierdza się, że koszty transportu w 12 gminach są o 120 % wyższe niż w obszarze odniesienia, dla odległości transportu ponad 350 km.

## II. OCENA

### 1. Obecność pomocy

W art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG stwierdza się, co następuje:

*„O ile niniejsze Porozumienie nie stanowi inaczej, jakkolwiek pomoc przyznana przez Państwa Członkowskie WE, Państwa EFTA lub przez zasoby państw w jakiejkolwiek postaci, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez uprzywilejowanie pewnych przedsiębiorstw lub produkcji pewnych towarów, o ile wpływa ona na wymianę handlową między Umawiającymi się Stronami, jest niezgodna z zasadami niniejszego Porozumienia.”*

Będąc przedmiotem powiadomienia pomoc jest finansowana z zasobów państwa i nadaje przywileje niektórym przedsiębiorstwom w rozumieniu przepisów art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG. Korzystające z pomocy przedsiębiorstwa są faktycznie lub potencjalnie konkurentami podobnych przedsiębiorstw na terenie Norwegii i innych państw EOG. Ponieważ proponowana pomoc zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji i wpływa na wymianę handlową w granicach EOG, program stanowi tym samym pomoc państwa w rozumieniu przepisów art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

### 2. Wymóg powiadomienia

Artykuł 1 ust. 3 części I protokołu 3 do Porozumienia o Nadzorze i Trybunale stanowi: „Urząd Nadzoru EFTA będzie informowany, w czasie wystarczającym na zgłoszenie przez niego uwag, o wszelkich planach dotyczących przyznania lub zmiany pomocy”. Pomoc przyznana bez powiadomienia lub taka, o której powiadomiono z opóźnieniem, tj. powiadomiono po jej „wejściu w życie”, jest uznawana za pomoc przyznaną bezprawnie.

<sup>(12)</sup> Ludność hrabstw o niskiej gęstości zaludnienia: Aust-Agder, Telemark, Hedmark i Oppland.

<sup>(13)</sup> „Arbeidsdokument av 22.09.2003-U-2929-TR1194/2003”.

Listami Misji Norwegii przy Unii Europejskiej z dnia 26 marca 2003 r. (nr dok. 03-1846 A) i 10 czerwca 2003 r. (nr dok. 03-3707 A), 22 października 2003 r. (nr dok.: 03-7362 A), 23 stycznia 2004 r. (nr zdarzenia: 188041) i 11 lutego 2004 r. (nr zdarzenia: 191138) władze Norwegii wypełniły swoje zobowiązania z tytułu przepisów art. 1 ust. 3 części I protokołu 3 do Porozumienia o Nadzorze i Trybunale poprzez powiadomienie o środku pomocowym przed jego wejściem w życie.

### 3. Właściwa podstawa prawna

W swoich powiadomieniach władze Norwegii kwalifikowały pomoc przyznawaną w ramach proponowanego programu jako pomoc w transporcie.

W rozdziale 25.4 ust. 27 wytycznych Urzędu dotyczących pomocy państwa postanowiono, że: „W regionach o niskiej gęstości zaludnienia kwalifikujących się do zwolnienia na mocy przepisów art. 61 ust. 3 lit. a) lub art. 61 ust. 3 lit. c) na podstawie testu gęstości zaludnienia określonego w rozdziale 25.3 ust. 17, pomoc, która ma częściowo wyrównać dodatkowe koszty transportu <sup>(14)</sup>, może zostać zatwierdzona po spełnieniu specjalnych warunków. Do Państwa EFTA należy wykazanie, że takie koszty istnieją oraz ustalenie ich wielkości.”

W rozdziale 25.3 ust. 17 wytycznych dotyczących pomocy państwa zdefiniowano granicę niskiej gęstości zaludnienia w wysokości 12,5 mieszkańca na kilometr kwadratowy.

W odniesieniu do szczególnych warunków dla regionów kwalifikujących się do odstępstwa na mocy przepisów art. 61 ust. 3 lit. c), zgodnie z kryterium gęstości zaludnienia, w rozdziale 25.4 ust. 27 wytycznych odwołano się do załącznika IX, w którym ustanowiono warunki, które należy spełnić w celu kwalifikowania się pomocy do zwolnienia. Warunki, które mają zostać spełnione, są następujące:

- „— Pomoc może służyć wyłącznie do wyrównania dodatkowych kosztów transportu. Zainteresowane Państwo EFTA będzie musiało wykazać, że wyrównanie jest potrzebne z przyczyn obiektywnych. Wyrównanie nie może być w żadnym wypadku nadmierne. Należy tutaj uwzględnić inne programy pomocy w transporcie.
- Pomoc można przyznać wyłącznie z tytułu dodatkowych kosztów transportu w granicach zainteresowanego państwa. Nie może ona stać się pomocą w eksporcie.
- Wielkość pomocy musi dać się z góry obiektywnie wyrazić w kategoriach ilościowych, w postaci współczynnika kwoty pomocy na kilometr lub kwoty pomocy na jednostkę masy. Należy także sporządzać coroczne sprawozdania, w których, między innymi, znajdować się będą informacje na temat współczynnika lub współczynników.
- Szacowany koszt dodatkowy musi opierać się na najbardziej ekonomicznym sposobie transportu i najkrótszej trasie między miejscem produkcji lub przetwarzania a placówkami handlowymi.
- Pomoc można przyznać wyłącznie firmom położonym w obszarach kwalifikujących się do pomocy regionalnej na podstawie nowego testu gęstości zaludnienia. Takie obszary będą zasadniczo składać się z regionów geograficznych poziomu NUTS III o gęstości zaludnienia niższej niż 12,5 mieszkańca na kilometr kwadratowy. Dozwolona jest jednak pewna elastyczność w wyborze obszarów, z uwzględnieniem następujących ograniczeń:
  - elastyczność w wyborze obszarów nie może oznaczać zwiększenia liczby ludności objętej pomocą w transporcie;
  - gęstość zaludnienia w częściach NUTS III, kwalifikujących się do zastosowania zasady elastyczności, musi być niższa niż 12,5 mieszkańca na kilometr kwadratowy;
  - muszą one przylegać do regionów NUTS III, które spełniają wymagania testu gęstości zaludnienia;
  - ich gęstość zaludnienia musi pozostać niska w porównaniu do całkowitego zasięgu pomocy w transporcie.

<sup>(14)</sup> Dodatkowe koszty transportu oznaczają dodatkowe koszty spowodowane przez przemieszczanie towarów w granicach danego państwa. W żadnych okolicznościach pomoc taka nie może stanowić pomocy w eksporcie, ani nie może stanowić środków mających równoważny wpływ na ilościowe ograniczenia w imporcie, w rozumieniu przepisów art. 11 Porozumienia EOG.



- Nie można przyznać pomocy z tytułu transportu lub przesyłu produktów przedsiębiorstw, które nie posiadają lokalizacji alternatywnej (produkty przemysłu wydobywczego, elektrownie wodne itp.).
- Pomoc w transporcie przyznawana firmom w branżach uznanych za wrażliwe przez Urząd Nadzoru EFTA (przemysł motoryzacyjny, włókien syntetycznych, stoczniowy i hutniczy) musi być zawsze przedmiotem wcześniejszego powiadomienia i będzie podlegać obowiązującym wytycznym branżowym.”

W rozdziale 25.5 ust. 5 wytycznych dotyczących pomocy państwa stwierdzono w odniesieniu do map regionalnej pomocy Państw EFTA: „W okresie ważności mapy Państwa EFTA mogą występować o jej zmiany, jeżeli zostanie wykazane, że warunki społeczno-ekonomiczne znacząco się zmieniły. Takie zmiany mogą mieć związek ze stawkami intensywności i kwalifikującymi się obszarami, pod warunkiem że potencjalne włączenie nowych regionów jest zrównoważone przez wyłączenie regionów o tej samej liczbie ludności. Ważność zmienionej mapy wygasa w terminie ustalonym dla mapy pierwotnej.”

Urząd zbadał dwa powiadomienia: odpowiednio z dnia 25 marca 2003 r. i 22 października 2003 r., w świetle art. 61 ust. 3 lit. c) EOG oraz właściwych części wytycznych dotyczących pomocy państwa w kwestii regionalnej pomocy państwa, podanych powyżej.

#### 4. Powiadomienie z dnia 25 marca 2003 r.

Ocena powiadomienia z dnia 25 marca 2003 r., które było przedmiotem decyzji z dnia 16 lipca 2003 r. o otwarciu dochodzenia, przyniosła następujące obserwacje:

- a) *Pomoc jest ograniczona do regionów o niskiej gęstości zaludnienia kwalifikujących się do statusu zgodnego z przepisami art. 61 ust. 3 lit. c), z wyjątkiem czterech gmin (rozdział 25.4 ust. 27 i 25.5 ust. 5 oraz piąte tiret załącznika XI wytycznych dotyczących pomocy państwa).*

Władze Norwegii powiadomiły cztery gminy znajdujące się poza mapą pomocy regionalnej (Herøy, Ulstein, Hareid i Aukra).

Zatwierdzenie przez Urząd mapy obszarów Norwegii objętych pomocą w 1999 r. (327/99/COL) oznaczało akceptację przyznania pomocy przedsiębiorstwom w obszarach objętych mapą regionalną w ramach zatwierdzonych programów pomocowych. Z tego wynika, że pomoc regionalna (na przykład bezpośrednia pomoc w transporcie) nie może zostać przyznana poza zatwierdzoną mapą obszarów objętych pomocą.

Rozdział 25.5 ust. 5 wytycznych dotyczących pomocy państwa zobowiązuje Państwa Członkowskie do usuwania dotychczasowych regionów na zatwierdzonej mapie pomocy regionalnej, w celu włączenia nowych regionów. Ponieważ władze Norwegii nie powiadomiły o dostosowaniu mapy obszarów objętych pomocą zgodnie z postanowieniami rozdziału 25.5 ust. 5 wytycznych dotyczących pomocy państwa, pomoc regionalna (bezpośrednia pomoc w transporcie) dla czterech gmin poza mapą pomocy regionalnej (Herøy, Ulstein, Hareid i Aukra, wszystkie znajdują się w hrabstwie Møre og Romsdal) jest niezgodna z przepisami o pomocy państwa Porozumienia EOG. W związku z powyższym władze Norwegii nie mogą uruchomić programu pomocy, będącego przedmiotem powiadomienia, dla tych czterech gmin.

Całkowita liczba ludności objęta powiadomieniem z dnia 25 marca 2003 r. wynosi 721 079 mieszkańców, czyli 16,0 % całkowitej liczby ludności Norwegii. Całkowita liczba ludności gmin Herøy, Ulstein, Hareid i Aukra równa jest 22 844 mieszkańcom. Liczba ludności objętej powiadomieniem, bez czterech powyższych gmin, wynosi zatem 698 235 mieszkańców, czyli 15,5 % całkowitej liczby ludności.

Liczba ludności, objęta powiadomieniem z dnia 25 marca 2003 r. w hrabstwach Sør-Trøndelag i Møre og Romsdal (hrabstwa nie mające niskiej gęstości zaludnienia), wynosi 179 792 mieszkańców. Bez uwzględnienia czterech gmin: Herøy, Ulstein, Hareid i Aukra, liczba ludności objętej powiadomieniem w tych dwu hrabstwach równa jest 156 948<sup>(15)</sup> mieszkańcom, czyli mniej niż liczba ludności na mapie pomocy regionalnej w hrabstwach o niskiej gęstości zaludnienia, które nie zostały zaproponowane jako kwalifikujące się do bezpośredniej pomocy w transporcie (Hedmark, Oppland, Telemark i Aust-Agder). Całkowita liczba ludności na mapie pomocy regionalnej w tych czterech hrabstwach równa jest 209 593 mieszkańcom.

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

Obszary w hrabstwach Sør-Trøndelag i Møre og Romsdal zaproponowane jako kwalifikujące się do bezpośredniej pomocy w transporcie mają gęstość zaludnienia niższą niż 12,5 mieszkańca na kilometr kwadratowy. Przylegają one do hrabstw, które spełniły kryteria testu gęstości zaludnienia (Nord-Trøndelag i dalej na północ). Liczba ludności objętej powiadomieniem w hrabstwach Sør-Trøndelag i Møre og Romsdal (156 948 mieszkańców) równa jest 22,5 % całkowitej liczby ludności objętej proponowanym programem (698 235 mieszkańców).

Wszystkie pozostałe obszary będące przedmiotem powiadomienia są obszarami zgodnymi z przepisami art. 61 ust. 3 lit. c) Porozumienia EOG, o niskiej gęstości zaludnienia. Spełniają one warunki określone w rozdziale 25.4 ust. 27 oraz piątym tiret załącznika XI.

b) *Władze Norwegii wykazały istnienie dodatkowych kosztów transportu i ustaliły ich wysokość (rozdział 25.4 ust. 27 wytycznych dotyczących pomocy państwa).*

W celu udokumentowania dodatkowych kosztów transportu władze Norwegii przedstawiły dwa badania. Pierwsze z nich zostało dostarczone listem Misji Norwegii przy Unii Europejskiej z dnia 19 czerwca 2003 r., drugie, stanowiące rozszerzenie pierwszego, listem Misji Norwegii przy Unii Europejskiej z dnia 18 września 2003 r. Obydwa badania przeprowadzono na losowej próbie przedsiębiorstw wybranych przy użyciu określonych metod statystycznych, od których zebrano informacje o kosztach transportu.

W decyzji z dnia 16 lipca 2003 r. otwierającej dochodzenie, Urząd wyraził wątpliwości dotyczące dokumentacji dostarczonej przez władze Norwegii (pierwsze badanie). Urząd uznał, że badanie nie wykazało w dostatecznym stopniu występowania dodatkowych kosztów transportu w obszarach geograficznych w południowej Norwegii, proponowanych jako kwalifikujące się do pomocy bezpośredniej w transporcie (Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal i Sør-Trøndelag).

W drugim badaniu zwiększono liczbę przedsiębiorstw. Badanie potwierdza teraz, że przedsiębiorstwa położone w proponowanym obszarze bezpośredniej pomocy w transporcie ponoszą dodatkowe koszty transportu. Średnie koszty transportu przedsiębiorstw w hrabstwach Troms, Nordland, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Sogn i Fjordane – zarówno całkowite, jak i dla odległości powyżej 350 km – są znacznie wyższe niż koszty przedsiębiorstw w obszarze odniesienia. Koszty transportu przedsiębiorstw w hrabstwach Troms, Nordland i Nord-Trøndelag są o 220 % wyższe niż koszty transportu w obszarze odniesienia dla odległości większych niż 350 km. Koszty transportu przedsiębiorstw w hrabstwach Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Sogn i Fjordane są o 143 % wyższe niż koszty transportu w obszarze odniesienia dla odległości większych niż 350 km.

Urząd uznaje, że władze Norwegii wykazały istnienie dodatkowych kosztów transportu i, tym samym, spełniły warunek określony w rozdziale 25.4 ust. 27 wytycznych dotyczących pomocy państwa.

c) *Pomoc służy wyłącznie do wyrównania dodatkowych kosztów transportu (pierwsze tiret załącznika XI wytycznych dotyczących pomocy państwa).*

Wartości dotyczące intensywności pomocy podane w tabeli 1 w pkt I.2.3 powyżej zapewniają, że przedsiębiorstwa mogą otrzymać pomoc maksymalnie w wysokości 40 % kwoty ich kosztów transportu (dla długości trasy transportu powyżej 701 km). Do pomocy w transporcie kwalifikują się tylko trasy transportu dłuższe niż 350 km. Urząd uznaje, że jest to zgodne z wynikami badań przedstawionych przez władze Norwegii (patrz: pkt 3.3 powyżej) i stwierdza, że program nie zapewnia pomocy większej niż jest wymagana do wyrównania tych dodatkowych kosztów transportu.

W celu zapewnienia, aby wyrównanie przyznawane przedsiębiorstwom nie było nadmierne, wszelkie kwoty korzyści z tytułu zmniejszonych stawek składek na zabezpieczenie społeczne zostaną potrącone od przyznanej kwoty pomocy w transporcie, obliczonej zgodnie z tabelą 1 w pkt I.2.3 powyżej.

Tym samym spełniony jest warunek określony w pierwszym tiret załącznika XI wytycznych dotyczących pomocy państwa.

d) *Pomoc jest udzielana wyłącznie w celu transportu towarów w granicach zainteresowanego państwa (drugie tiret załącznika XI wytycznych dotyczących pomocy państwa).*

Pomoc w ramach programu może zostać przyznana wyłącznie w celu pokrycia dodatkowych kosztów transportu towarów w granicach państwa i obliczona, biorąc za podstawę najbardziej bezpośredni i ekonomiczny sposób transportu pomiędzy miejscem produkcji i przetwarzania a najbliższą placówką handlową. W przypadku transportu towarów do miejsc przeznaczenia znajdujących się w Szwecji lub Finlandii, całkowita długość trasy transportu obliczana jest z uwzględnieniem długości trasy w granicach Szwecji i Finlandii. Jednak pomoc można przyznać tylko w odniesieniu do kosztów transportu poniesionych w granicach państwa.

Tym samym spełniony jest warunek określony w drugim tiret załącznika XI wytycznych dotyczących pomocy państwa.

e) *Wielkość pomocy daje się z góry wyrazić w kategoriach ilościowych, w postaci kwoty pomocy na kilometr i kwoty pomocy na jednostkę masy. Szacowana kwota dodatkowego kosztu jest oparta na najbardziej ekonomicznym sposobie transportu i najkrótszej trasie transportu (trzecie i czwarte tiret załącznika XI wytycznych dotyczących pomocy państwa).*

Proponowany program spełnia te warunki w następujący sposób:

- Kwota pomocy jest obliczana jako odsetek kosztów transportu (patrz: tabela 1 w pkt I.2.3 powyżej).
- Koszty transportu oznaczają rozsądnej wysokości koszty, podane w liście przewozowym lub w równoważnym dokumencie, które są uzależnione od długości trasy transportu w granicach państwa, wagi i rodzaju towarów oraz od opłat przewozowych i innych opłat, które mogą łączyć się z faktycznym transportem.
- Koszty transportu należy obliczać na podstawie najbardziej ekonomicznego sposobu transportu i najkrótszej trasie między miejscem produkcji a miejscem przeznaczenia.

Tym samym spełnione są warunki określone w trzecim i czwartym tiret załącznika XI wytycznych dotyczących pomocy państwa.

f) *Spełniony jest warunek zgodności z ustaleniami dla danych branż (szóste i siódme tiret załącznika XI wytycznych dotyczących pomocy państwa)*

- Program nie obejmuje transportu i przesyłu produktów w przedsiębiorstwach bez lokalizacji alternatywnej: produkcji i dystrybucji energii elektrycznej, wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego, ubocznej działalności usługowej związanej z wydobyciem ropy i gazu ziemnego (z wyłączeniem mierznictwa), wydobywania rud metali i minerałów przemysłowych – nefelinu, sjenitu i oliwinu.
- Program nie obejmuje przedsiębiorstw objętych aktem, o którym mowa w pkt 1a i b załącznika XV Porozumienia EOG (dotyczącego pomocy dla przemysłu hutniczego i dla przemysłu stoczniowego).
- Program nie obejmuje sektorów rolnictwa, leśnictwa i rybołówstwa, które pozostaną objęte obecnym systemem geograficznie zróżnicowanych składek na zabezpieczenie społeczne.

Tym samym spełnione są warunki określone w szóstym i siódmym tiret załącznika XI wytycznych dotyczących pomocy państwa.

##### **5. Zmienione powiadomienie z dnia 22 października 2003 r.**

Listem Misji Norwegii przy Unii Europejskiej z dnia 22 października 2003 r. władze Norwegii powiadomiły o geograficznym rozszerzeniu programu, będącego przedmiotem powiadomienia z dnia 25 marca 2003 r. (patrz: pkt I.3.1 powyżej).

W celu udokumentowania dodatkowych kosztów transportu władze Norwegii przedstawiły badanie dokumentujące występowanie dodatkowych kosztów transportu w 13 gminach proponowanych jako kwalifikujące się do programu w hrabstwach Hedmark i Oppland. Wnioski badania potwierdzają, że koszty transportu w przedsiębiorstwach w powyższych 13 gminach – zarówno całkowite, jak i dla odległości powyżej 350 km – są średnio znacząco wyższe niż koszty przedsiębiorstw w obszarze odniesienia (120 % dla długości tras transportu ponad 350 km).

Urząd uznaje, że badanie wykazało występowanie dodatkowych kosztów transportu w 13 gminach będących przedmiotem powiadomienia.

Urząd zauważa, że rozszerzenie geograficzne zasięgu programu zwiększa całkowitą liczbę ludności objętej programem do 735 506 mieszkańców<sup>(16)</sup> czyli 16,3 % całkowitej liczby ludności (bez gmin Herøy, Ulstein, Hareid i Aukra).

Urząd zauważa również, że gęstość zaludnienia w proponowanych obszarach hrabstw Hedmark i Oppland jest niższa niż 12,5 mieszkańca na kilometr kwadratowy.

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

Ponadto liczba ludności na mapie pomocy regionalnej w hrabstwach o niskiej gęstości zaludnienia, które nie są proponowane jako kwalifikujące się do bezpośredniej pomocy w transporcie, będzie równa 172 322 mieszkańcom<sup>(17)</sup>, co stanowi liczbę większą od liczby ludności w obszarach hrabstw Møre og Romsdal i Sør-Trøndelag (hrabstwa niemające niskiej gęstości zaludnienia), które są proponowane jako kwalifikujące się do bezpośredniej pomocy w transporcie (156 948 mieszkańców).

W kwestii powiadomienia z dnia 22 października 2003 r. Urząd uznaje, że gęstość zaludnienia w 13 gminach jest niższa niż 12,5 mieszkańca na kilometr kwadratowy i że są one położone w granicach obecnej mapy pomocy regionalnej. Włączenie do programu tych 13 gmin nie zwiększa liczby ludności objętej programem w hrabstwach, w których nie występuje niska gęstość zaludnienia: Møre og Romsdal i Sør-Trøndelag (156 948 mieszkańców) ponad liczbę ludności objętą programem w hrabstwach o niskiej gęstości zaludnienia: Hedmark, Oppland, Telemark i Aust-Agder, które nie są proponowane jako kwalifikujące się do bezpośredniej pomocy w transporcie (172 322 mieszkańców). Władze Norwegii wykazały również występowanie dodatkowych kosztów transportu w 13 dodatkowych gminach. W kwestii pozostałych wymagań, które muszą zostać spełnione, Urząd odwołuje się do oceny zawartej w pkt 4 powyżej, która jest również prawidłowa po włączeniu do programu tych 13 gmin.

## 6. Wniosek

Urząd uznaje, z uwzględnieniem podanych powyżej argumentów, że bezpośrednia pomoc w transporcie w czterech gminach: Herøy, Ulstein, Hareid i Aukra jest niezgodna z przepisami Porozumienia EOG dotyczącymi pomocy państwa i że pomoc dla tych czterech gmin nie zostaje wprowadzona w życie. Poza powyższą częścią, program pomocy bezpośredniej w transporcie, będący przedmiotem powiadomienia, jest zgodny z przepisami Porozumienia EOG.

Organom Norwegii przypomina się, że są one zobowiązane do informowania Urzędu o wszelkich planach dotyczących zmiany lub rozszerzenia programu. Ponadto uprasza się władze Norwegii o przedstawianie rocznych sprawozdań ze szczegółowymi informacjami na temat realizacji programu i zawierających w szczególności współczynniki kwoty pomocy na kilometr lub kwoty pomocy na jednostkę masy.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

- 1) Pomoc bezpośrednia w transporcie dla czterech gmin: Herøy, Ulstein, Hareid i Aukra jest niezgodna z przepisami Porozumienia EOG dotyczącymi pomocy państwa. Pomoc dla tych czterech gmin nie zostaje wprowadzona w życie.
- 2) Program pomocy bezpośredniej w transporcie, będący przedmiotem powiadomień władz Norwegii z dnia 25 marca 2003 r. i 22 października 2003 r., z wyjątkiem pomocy bezpośredniej w transporcie dla czterech gmin wymienionych w pkt 1 powyżej, jest zgodny z art. 61 ust. 3 lit. c) Porozumienia EOG.
- 3) Niniejsza decyzja jest skierowana do Królestwa Norwegii.
- 4) Niniejsza decyzja jest autentyczna w języku angielskim.

Sporządzono w Brukseli, dnia 25 lutego 2004 r.

*W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA*

Hannes HAFSTEIN  
Prezes

Einar M. BULL  
Członek Kolegium

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