

	I	EES-STOFNANIR	
	1.	EES-ráðið	
	2.	Sameiginlega EES-nefndin	
	3.	Sameiginlega EES-þingmannanefndin	
	4.	Ráðgjafarnefnd EES	
	II	EFTA-STOFNANIR	
	1.	Fastanefnd EFTA-ríkjanna	
	2.	Eftirlitsstofnun EFTA	
2007/EES/43/01		Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 62/04/COL frá 31. mars 2004 um fertugustu og fimmtu breytingu á málsmeðferðar- og efnisreglum á sviði ríkisaðstoðar sem felur í sér breytingar á kafla 24A, „Ríkisaðstoð á sviði sjóflutninga“, og VIII. viðauka og tillögu að viðeigandi ráðstöfunum.....	1
	3.	EFTA-dómstóllinn	
	III	EB-STOFNANIR	
	1.	Ráðið	
	2.	Framkvæmdastjórnin	
2007/EES/43/02		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (Mál COMP/M.4581 – Imperial Tobacco/Altadis).....	14
2007/EES/43/03		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (Mál COMP/M.4726 – Thomson/Reuters).....	15
2007/EES/43/04		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (Mál COMP/M.4753 – Antalis/MAP).....	16
2007/EES/43/05		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (Mál COMP/M.4868 – Avnet/Magirus EID).....	17
2007/EES/43/06		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (Mál COMP/M.4871 – KPN/Getronics).....	18

2007/EES/43/07	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (Mál COMP/M.4897 – Arcapita/HT Troplast) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	19
2007/EES/43/08	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (Mál COMP/M.4901 – Gilde/Swets) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	20
2007/EES/43/09	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (Mál COMP/M.4903 – Hochtief/Vinci/JV) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	21
2007/EES/43/10	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (Mál COMP/M.4904 – Lite-On/Perlos) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	22
2007/EES/43/11	Ríkisaðstoð – Tékkland – Málsnúmer C 19/07 (áður N 32/07) – Vanskilatryggingar skammtímaútlutningslána til lítilla og meðalstórra fyrirtækja – Export Guarantee and Insurance Corporation (EGAP) – Auglýst eftir athugasemdum í samræmi við 2. mgr. 88. gr. EB-sáttmálans	23
2007/EES/43/12	Leiðrétting á auglýsingu stjórnvalda í Frakklandi um samkeppnisútbod samkvæmt d-lið 1. mgr. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 2408/92 með yfirtöku almannaþjónustu fyrir augum – F-Périgueux: Flugrekstur – áætlunarflug – Áætlunarflug milli Périgueux og Parísar	23
2007/EES/43/13	Tilkynning stjórnvalda í Frakklandi um breytingu á ákvæðum um almannaþjónustukvaðir sem lagðar hafa verið á í tengslum við áætlunarflug milli Cherbourg (Maupertus) og Parísar (Orly)	24
2007/EES/43/14	FI-Mikkeli: Flugrekstur – áætlunarflug – Útbod	24
2007/EES/43/15	FI-Helsinki: Flugrekstur – áætlunarflug – Útbod	25
2007/EES/43/16	F-Cherbourg: Flugrekstur – áætlunarflug – Áætlunarflug milli Cherbourg (Maupertus) og Parísar (Orly) – Auglýsing stjórnvalda í Frakklandi um útbod samkvæmt d-lið 1. mgr. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 2408/92 með yfirtöku almannaþjónustu fyrir augum	26

3. Dómstóllinn

EFTA-STOFNANIR

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA

ÁKVÖRÐUN EFTIRLITSSTOFNUNAR EFTA

2007/EES/43/01

62/04/COL

frá 31. mars 2004

um fertugustu og fimmtu breytingu á málsmeðferðar- og efnisreglum á sviði ríkisaðstoðar sem felur í sér breytingar á kafla 24A, „Ríkisaðstoð á sviði sjóflutninga“, og VIII. viðauka

og

tillögu að viðeigandi ráðstöfunum

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA HEFUR TEKIÐ NEÐANGREINDA ÁKVÖRÐUN

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið ⁽¹⁾, einkum 61., 62. og 63. gr. og bókun 26,

með hliðsjón af samningi milli EFTA-ríkjanna um stofnun Eftirlitsstofnunar og dómstóls ⁽²⁾, einkum 24. gr. og b-lið 2. mgr. 5. gr. ásamt 1. gr. í I. hluta bókunar 3 og 18. og 19. gr. í II. hluta bókunar 3 ⁽³⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Samkvæmt 24. gr. samningsins um Eftirlitsstofnun og dómstól ber Eftirlitsstofnun EFTA að koma ákvæðum EES-samningsins um ríkisaðstoð til framkvæmda.

Samkvæmt b-lið 2. mgr. 5. gr. samningsins um Eftirlitsstofnun og dómstól ber Eftirlitsstofnun EFTA að gefa út auglýsingar eða leiðbeiningar um mál sem EES-samningurinn fjallar um ef sá samningur eða samningurinn um Eftirlitsstofnun og dómstól kveða skýrt á um slíkt eða Eftirlitsstofnun EFTA álitur það nauðsynlegt.

Minnt er á málsmeðferðar- og efnisreglur á sviði ríkisaðstoðar ⁽⁴⁾ sem Eftirlitsstofnun EFTA samþykkti 19. janúar 1994 ⁽⁵⁾.

Hinn 17. október 2004 birti framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna („framkvæmdastjórn EB“ í því sem hér fer á eftir) orðsendingu sem hafði að geyma leiðbeiningar Evrópubandalagsins um ríkisaðstoð á sviði sjóflutninga ásamt tillögu að viðeigandi ráðstöfunum samkvæmt 1. mgr. 88. gr. EB-sáttmálans ⁽⁶⁾.

Sú orðsending varðar einnig Evrópska efnahagssvæðið.

Tryggja ber að EES-reglum um ríkisaðstoð sé beitt á sama hátt hvarvetna á Evrópska efnahagssvæðinu.

Samkvæmt ákvæðum II. liðar undir fyrirsögninni „ALMENNT“ í lok XV. viðauka við EES-samninginn ber Eftirlitsstofnun EFTA, að höfðu samráði við framkvæmdastjórn EB, að samþykkja gerðir sem samsvara þeim sem framkvæmdastjórnin hefur samþykkt.

⁽¹⁾ „EES-samningurinn“ í því sem hér fer á eftir.

⁽²⁾ „Samningurinn um eftirlitsstofnun og dómstól“ í því sem hér fer á eftir.

⁽³⁾ Bókun 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól, með áorðnum breytingum samkvæmt ákvörðun EFTA-ríkjanna frá 10. desember 2001. Breytingarnar öðluðust gildi 28. ágúst 2003.

⁽⁴⁾ „Leiðbeiningar um ríkisaðstoð“ í því sem hér fer á eftir.

⁽⁵⁾ Reglurnar birtust upprunalega í Stjtið. EB L 231, 3.9.1994, og í EES-viðbæti við þau nr. 32 sama dag og þeim var síðast breytt með ákvörðun stjórnar eftirlitsstofnunarinnar 41/04/COL frá 17. mars 2004 (Stjtið. ESB C 221, 14.9.2006, bls. 10, og EES-viðbætur nr. 46, 14.9.2006, bls. 1).

⁽⁶⁾ Stjtið. ESB C 13, 17.1.2004, bls. 3.

Eftirlitsstofnunin hefur haft samráð við framkvæmdastjórn EB.

Vísað er til þess að Eftirlitsstofnun EFTA hafði samráð við EFTA-ríkin á marghliða fundi um þetta efni hinn 3. febrúar 2004.

ÁKVÖRÐUNIN ER SVOHLJÓÐANDI:

1. Ákvæði kafla 24A og VIII. viðauka í Leiðbeiningum um ríkisaðstoð breytist þannig að í stað þeirra kemur textinn sem er að finna í I. viðauka við ákvörðun þessa. Lagðar eru til viðeigandi ráðstafanir samkvæmt I. viðauka við ákvörðun þessa.
2. EFTA-ríkjunum skal til upplýsingar sent bréf með eintaki af ákvörðun þessari ásamt I. viðauka. Því er beint til EFTA-ríkjanna að þau gefi til kynna samþykki sitt við tillögunni að viðeigandi ráðstöfunum eigi síðar en 30. júní 2004.
3. Í samræmi við d-lið bókunar 27 við EES-samninginn skal framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna sent til upplýsingar eintak af ákvörðun þessari ásamt I. viðauka.
4. Ákvörðun þessi skal birt, ásamt I. viðauka, í EES-deild *Stjórnartíðinda Evrópusambandsins* og EES-viðbæti við þau.
5. Samþykki EFTA-ríkin tillöguna að viðeigandi ráðstöfunum skal auglýsing með helstu upplýsingum birt í EES-deild *Stjórnartíðinda Evrópusambandsins* og EES-viðbæti við þau.
6. Ákvörðun þessi telst fullgild á ensku.

Gjört í Brussel 31. mars 2004.

Fyrir hönd Eftirlitsstofnunar EFTA

Hannes Hafstein

Forseti

Einar M. Bull

Stjórnarmaður

VIÐAUKI

24A. RÍKISADSTOÐ Á SVIÐI SJÓFLUTNINGA ⁽¹⁾**24A.1. Inngangur**

- 1) Þjónusta á sviði sjóflutninga hefur afar mikið gildi fyrir Evrópska efnahagssvæðið. Á Evrópska efnahagssvæðinu eiga sér stað einhverjir umfangsmestu sjóflutningar í heimi, auk starfsemi sem tengist þeim. Í hvítbók framkvæmdastjórnar EB með heitinu „Flutningastefna fyrir Evrópuríki til ársins 2010: tímabærar ákvarðanir“ ⁽²⁾ er mikil áhersla lögð á gildi sjóflutninga fyrir efnahag bandalagsins og lagðar eru fram tölur sem sýna að 90% allra viðskipta milli bandalagsins og annarra landa byggjast á sjóflutningum. Flutningar á stuttum sjóleiðum samsvara 69% af öllu rúmmáli vöru sem flutt er milli aðildarríkja EB (hlutfallið er 41% ef innanlandsflutningar eru taldir með).
- 2) Frá því á áttunda áratugnum hafa skipafélög í Evrópu átt í samkeppni við skip sem skráð eru í ríkjum utan Evrópu sem gefa lítinn gaum að alþjóðareglum um félagsleg atriði og öryggismál.
- 3) Við lok níunda áratugarins var orðið ljóst að dregið hafði úr samkeppnishæfni skipa sem sigldu undir Evrópufána, og þar eð engum samræmdum Evrópureglum var til að dreifa komu ýmis EES-ríki sér upp ólíkum kerfum til stuðnings sjóflutningum. Nokkur munur er milli EES-ríkjanna á því hvaða leiðir eru farnar og hversu mikið fé er látið renna til aðstoðarinnar og ræðst það af afstöðu hvers ríkis til ríkisaðstoðar og af því hversu mikilvægur siglingageirinn er talinn.
- 4) Til þess að stuðla að því að skip séu skráð aftur undir landsfána hafa EES-ríkin þessu til viðbótar slakað á reglum um áhafnir, einkum með því að koma upp hliðarskrám.
Hliðarskrár eru í fyrsta lagi „áflandsskrár“, sem komið er upp á landsvæðum sem njóta meiri eða minni sjálfstjórnar gagnvart EES-ríkinu, og í öðru lagi „alþjóðaskrár“, sem tengjast beint ríkinu sem stofnar til þeirra.
- 5) Þrátt fyrir þessar ráðstafanir er stór hluti skipastóls EES-ríkjanna enn skráður undir fána ríkja utan efnahagssvæðisins. Ástæðan er sú að þær skipaskrár í þessum ríkjum, sem eru opnar öllum skipum – og eru sumar kenndar við „hentifána“ – hafa áfram haft og hafa enn verulega samkeppnisyfirburði yfir skipaskrár EES-ríkjanna.

24A.1.1. Aðstoð til skipaútgærdar

- 1) Með hliðsjón af mismæmi milli aðstoðarkerfa aðildarríkja EB, sem áttu við að etja vaxandi samkeppni frá skipum sem sigldu undir fána ríkja utan bandalagsins, gaf framkvæmdastjórn EB út árið 1989 fyrstu leiðbeiningar sínar um þetta efni í því skyni að auka samræmi í aðgerðum aðildarríkja EB.
- 2) Sú aðferð reyndist þó gagnslítill og skipastóli bandalagsríkjanna hnignaði áfram. Leiðbeiningarnar voru því endurskoðaðar og varð niðurstaðan orðsending sem gefin var út árið 1997 og hafði að geyma nýjar leiðbeiningar um aðstoð á sviði sjóflutninga ⁽³⁾.
- 3) Leiðbeiningarnar frá árinu 1989 höfðu ekki verið felldar inn í EES-samninginn þegar hann öðlaðist gildi. Grundvallarákvæði EES-samningsins um ríkisaðstoð tóku engu að síður til sjóflutninga að fullu og Eftirlitsstofnunin leit svo á að leiðbeiningar framkvæmdastjórnarinnar frá 1989 um aðstoð við skipafélög vörðuðu Evrópska efnahagssvæðið. Orðsendingin frá árinu 1997 var felld inn í leiðbeiningar Eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð sem kafla 24A. Með hinum nýja kafla 24A eru felldar inn leiðbeiningar framkvæmdastjórnar EB frá árinu 2004 ⁽⁴⁾.
- 4) Helsta breyting á aðstoð EES-ríkjanna á sviði sjóflutninga undanfarin ár er að mörg Evrópuríki hafa tekið upp skattkerfi sem byggjast á föstum skatti á tonnátölu skipa („tonnatöluskatti“). Tonnatöluskattur var tekinn upp mjög snemma á Grikklandi og breiddist smám saman út til Hollands (1996), Noregs (1996), Þýskalands (1999), Bretlands (2000), Danmerkur, Spánar og Finnlands (2002) og Írlands (2002). Stjórnvöld í Belgíu og Frakklandi ákváðu einnig árið 2002 að taka upp slíkan skatt, en stjórnvöld á Ítalíu hafa það til athugunar.

24A.1.2. Mat á þróun mála eftir að leiðbeiningarnar frá 1997 öðluðust gildi

- 1) Í inngangskafli leiðbeininganna frá árinu 2004 lýsir framkvæmdastjórn EB ráðstöfunum sem aðildarríki EB höfðu lagt til og framkvæmdastjórnin hafði samþykkt með hliðsjón af almennum markmiðum leiðbeininganna frá árinu 1997. Framkvæmdastjórnin tók upplýsingar um þessi atriði saman á grundvelli hagskýrslna og svara við spurningalista sem var sendur aðildarríkjum EB snemma árs 2002. Eftirlitsstofnunin hafði leitað eftir svörum EFTA-ríkjanna við sama spurningalista og framsendi þau framkvæmdastjórn EB. Svör EFTA-ríkjanna við spurningalistanum og reynsla af tilkynningum á sviði sjóflutninga gera Eftirlitsstofnuninni kleift að staðfesta að lýsing framkvæmdastjórnar EB á almenntri þróun mála í orðsendingunni frá 2004 á einnig við um Evrópska efnahagssvæðið í heild.

⁽¹⁾ Þessi kafla samsvarar orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar C(2004) 43 – Leiðbeiningar Evrópubandalagsins um ríkisaðstoð á sviði sjóflutninga, Stjtið. ESB C 13, 17.1.2004, bls. 13.

⁽²⁾ COM(2001) 370 lokaútg.

⁽³⁾ Leiðbeiningar Evrópubandalagsins um ríkisaðstoð á sviði sjóflutninga (97/C 205/05), Stjtið. EB C 205, 5.7.1997, bls. 5.

⁽⁴⁾ Sjá 1. nmgr. þessa kafla.

- a) *Samkeppnishæfni skipafélaga á Evrópska efnahagssvæðinu*
- 2) Framkvæmdastjórn EB komst að þeirri niðurstöðu – eftir að svör við spurningalista hennar og um nýjustu hagtolur höfðu borist frá aðildarríkjum EB á miðju ári 2002 ⁽⁵⁾ – að í þeim aðildarríkjum EB, sem hafa tekið upp ríkisaðstoð, einkum með skattaávilnun, hafi skip með verulega háa samanlagða tonnatölu verið skráð aftur undir landsfána þegar allar skipaskrárnar eru teknar saman. Eftir að sérstakt skattkerfi fyrir skipaútgærd var tekið upp í Noregi ⁽⁶⁾ hefur þeim skipum í kaupskipastólnum, sem skráð eru undir landsfána, fjölgað um 89 eða 6% (1996–2001). Á árunum 1989 til 2001 varð lítilsháttar samdráttur í hlut skipaskráa aðildarríkja EB í heildartonnatölu heims. Þótt skipaútgærd færi vaxandi um allan heim óx skipastóll, sem gerður var út frá bandalagsríkjum en skráður undir fána annarra landa, hraðar en skipastóll sem skráður var undir fánnum aðildarríkja EB. Skipum í norski eigu, sem sigla undir erlendum fána, hefur fjölgað úr 425 hinn 1. janúar 1996 í 702 hinn 1. janúar 2001.
- b) *Atvinnubrúun*
- 3) Að því er atvinnubrúun varðar lét framkvæmdastjórn EB þess getið að farmönnum á skipum bandalagsríkjanna hefði fækkað, en benti á að þetta bæri að skoða með hliðsjón af auknum afköstum skipanna og að endurnýjun skipastóls bandalagsríkjanna á árunum 1997 til 2001 hefði ásamt fullkomnari tækni leitt til fækkunar farmanna, en jafnframt aukinnar fagmenntunar. Framkvæmdastjórnin tók fram að engin breyting hefði orðið á því að farmenn frá löndum utan bandalagsins yrðu æ fleiri á skipum sem sigla undir bandalagsfána. Framkvæmdastjórnin vakti athygli á þessari þróun árið 2001 í orðsendingu sinni um menntun og ráðningu farmanna ⁽⁷⁾. Í Noregi fækkaði farmönnum frá Noregi og EES-ríkjum á skipum í norski eigu um 3% milli árana 1999 og 2000, en erlendum farmönnum fjölgaði.
- c) *Þýðing fyrir atvinnulífð í heild*
- 4) Órjúfanleg bönd eru milli siglingagreina og sjóflutninga. Þessi tengsl mynda sterk rök fyrir því að grípa til beinna ráðstafana til að viðhalda skipastóli á vegum skipaútgæra í EES-ríkjunum. Þar eð sjóflutningar eru einn hlekkjanna í keðju flutningastarfsemi almennt og keðju siglingagreina sérstaklega hafa ráðstafanir, sem gerðar eru til að viðhalda samkeppnishæfni skipastóls Evrópuríkja, einnig áhrif á fjárfestingar í atvinnugreinum í landi sem tengjast sjóflutningum ⁽⁸⁾ og á þýðingu sjóflutninga fyrir atvinnulíf Evrópska efnahagssvæðisins í heild og fyrir vinnumarkaðinn.
- 5) Mikilvægi skipaútgæra og siglingagreina í heild er afar breytilegt í löndunum sem um ræðir. Í rannsókn á vegum framkvæmdastjórnar EB, er tók til hinna 15 aðildarríkja EB auk Noregs, var brugðið ljósi á mikilvægi siglingagreina í Evrópu og bein áhrif þeirra á atvinnulífð með eftirfarandi tölum: 1 550 milljónir launþega og EUR 160 milljarða velta árið 1997 (um 2% af landsframleiðslu í bandalaginu) ⁽⁹⁾. Tölur frá Noregi (hlutur siglingagreina 2% af landsframleiðslu) ⁽¹⁰⁾, Danmörku (hlutur siglingagreina 3% af landsframleiðslu), Grikklandi (2,3%) og Hollandi (2%) eru nokkur dæmi um þetta.
- 6) Í þessu samhengi skiptir því allmiklu máli að skipastóll evrópskra útgerða, sem eru skráðar í bandalagslöndunum, hefur haldist nálægt 34% af heildartonnatölu heims, en á þessu tímabili hækkaði sú tala um 10%. Með hliðsjón af því hvað siglingagreinar njóta mikils hreyfanleika og hvaða aðstaða er í boði í löndum utan bandalagsins er óhætt að álykta að með stuðningi við sjóflutninga megi vinna gegn því að greinar, sem tengjast þeim, flytjist brott í miklum mæli.
- 7) Á grundvelli þess, sem hér hefur verið rakið, komst framkvæmdastjórn EB að þeirri niðurstöðu að í ríkjum, sem gert hafa ráðstafanir í samræmi við leiðbeiningarnar frá árinu 1997, hefði tekist að stöðva kerfisbundna hnignun skipaskráa og skipastóls bandalagsríkjanna og markmið framkvæmdastjórnarinnar hefðu þannig náðst, að minnsta kosti að hluta til. Athuganir Eftirlitsstofnunarinnar á sviði sjóflutninga sýna að ekki hefur enn orðið lát á útlöggun þótt lítið hafi verið svo á að ráðstafanir, sem gerðar eru í samræmi við áðurgildandi kafla 24A í leiðbeiningum stofnunarinnar, komi að gagni við að stöðva þá þróun. Hlutur norskra skipa í skipastóli heimsins, þegar reiknað er samkvæmt brúttótonnatölu og miðað við tonnatölu sem er skráð í Noregi, hélst um 4% milli árana 1998 og 2000 ⁽¹¹⁾.
- 8) Hlutur opinna skipaskráa í heildartonnatölu heims hélt aftur á móti áfram að stækka á þessu tímabili og fór úr 43% árið 1996 í 54% árið 2001 og eru engar vísbendingar um að verulegar breytingar séu að verða á þeirri þróun að útgerðir nýti sér æ meira starfskrafta farmanna frá löndum utan Evrópska efnahagssvæðisins. Halda ber áfram átaki undanfarinna ára en nauðsynlegt er að gera það markvissara. Einkum verður að fylgja betur eftir ráðstöfunum til að efla hlut farmanna frá EES-ríkjum.
- 9) Skipuleg greining þarf að fara fram á niðurstöðum ráðstafana á vegum EFTA-ríkja sem Eftirlitsstofnunin hefur heimilað.

⁽⁵⁾ Talnaefni ISL um skipaútgærd 2001. Nánari upplýsingar, einkum tölur um skipastól Evrópubandalagsríkjanna og atvinnu farmanna í bandalaginu, er að finna í inngangskafli orðsendingar framkvæmdastjórnarinnar, sbr. tilvísun í 1. nmgr. þessa kafla.

⁽⁶⁾ Noregur var eina EFTA-ríkið sem sendi svör við spurningalistanum.

⁽⁷⁾ Orðsending framkvæmdastjórnarinnar um menntun og ráðningu farmanna frá 6. apríl 2001, COM(2001) 188 lokaútg.

⁽⁸⁾ Hér er um að ræða starfsemi á borð við hafnarþjónustu, flutninga- og birgðþjónustu, smíði, viðgerðir, viðhald, skoðun og flokkun skipa, skipaumsjón og skipamiðlun, bankastarfsemi og alþjóðlega fjármálaþjónustu, tryggingar, ráðgjöf og þjónustu sérfræðinga.

⁽⁹⁾ Athugun á vegum framkvæmdastjórnar Evrópubandalaganna, aðalskrifstofu atvinnulífsins, „Efnahagsáhrif siglingagreina í Evrópu“: http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/economic_impact_study.htm

⁽¹⁰⁾ Talan er frá norsku hagstofunni.

⁽¹¹⁾ Talan er frá norsku hagstofunni.

- 10) Af þessum ástæðum, og enda þótt það sé grundvallarregla að rekstraraðstoð skuli heyra til undantekninga, vera tímabundin og fara stigminkandi, er það álit Eftirlitsstofnunarinnar að enn megi réttlæta ríkisaðstoð til skipaútgæra á Evrópska efnahagssvæðinu og að aðferðin, sem notuð var í leiðbeiningunum frá árinu 1997, hafi verið rétt. Hinn nýi kafli 24A í leiðbeiningunum er því byggður á sömu grundvallaraðferð.

24A.2. **Gildissvið og almenn markmið hinna endurskoðuðu ríkisaðstoðarleiddbeininga**

- 1) Þessum leiðbeiningum – er koma í stað áðurgildandi kafla 24A ⁽¹²⁾ – er ætlað að skýra viðmiðin sem Eftirlitsstofnunin hyggst fara eftir þegar hún heimilar ríkisaðstoð á sviði sjóflutninga, í samræmi við gildandi ríkisaðstoðarreglur og tilheyrandi málsmeðferð á EES, á grundvelli c-liðar 3. mgr. 61. gr. og/eða 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins.
- 2) Forðast ber að láta aðstoðarkerfi bitna á efnahag annarra EES-ríkja og sýnt skal fram á að þau geti ekki raskað samkeppni milli aðildarríkja svo að stríði gegn almannahagsmunum. Ríkisaðstoð skal jafnan takmarkast við það sem nauðsynlegt er til að ná settum markmiðum og hún skal veitt samkvæmt gagnsæjum aðferðum. Ávallt skal taka tillit til uppsöfnunarhrifa allrar aðstoðar sem veitt er á vegum stjórnvalda (þ.e. ríkisvaldsins, héraðsstjórna og sveitarstjórna).
- 3) Þessar leiðbeiningar gilda um starfsemi á sviði „flutninga á sjó“ eins og þeir eru skilgreindir í reglugerð (EBE) nr. 4055/86 ⁽¹³⁾, sem var felld inn í EES-samninginn sem 53. liður XIII. viðauka, og reglugerð (EBE) nr. 3577/92 ⁽¹⁴⁾, sem var felld inn í EES-samninginn sem liður 53a í XIII. viðauka ⁽¹⁵⁾, þ.e. um „flutning varnings og farþega á sjó“. Einstakir kaflar þeirra varða einnig dráttar- og dýpkunarstarfsemi.

24A.2.1. **Gildissvið hinna endurskoðuðu ríkisaðstoðarleiddbeininga**

- 1) Þessar leiðbeiningar taka til hvers kyns aðstoðar sem veitt er á vegum EFTA-ríkja eða af ríkisfjármunum í þágu sjóflutninga. Til slíkrar aðstoðar telst hvers kyns fjárhagslegt hagræði, í hvaða mynd sem vera skal, sem kostað er af stjórnvöldum (ríkisvaldinu, héraðsstjórn, fylkisstjórn, sýslustjórn eða sveitarstjórn). Í þessu tilliti geta ríkisfyrirtæki og bankar í eigu ríkisins fallið undir hugtakið „stjórnvöld“. Ríkisábyrgð á lánunum eða annarri fjármögnun hjá almennum viðskiptabönkum getur einnig talist til aðstoðar. Í leiðbeiningunum er hvorki gerður munur á aðstoðarþegum á grundvelli rekstrarforms (þ.e. hvort um er að ræða félög, sameignarfélög eða einstaklinga) né eftir því hvort þeir eru í eigu stjórnvalda eða einkaaðila, og þegar rætt er um félög ber að skilja það sem tilvísun til hvers kyns annarra lögaðila einnig.
- 2) Þessar leiðbeiningar taka ekki til aðstoðar til skipasmíða (í skilningi kafla 24B í leiðbeiningum Eftirlitsstofnunarinnar um ríkisaðstoð eða annarra ákvæða sem kunna að koma í hans stað). Fjárfestingar í grunnvirkjum teljast að jafnaði ekki fela í sér ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins ef ríkið veitir öllum hlutaðeigandi fyrirtækjum aðgang að grunnvirkjunum frjálst og án mismununar. Eftirlitsstofnunin getur þó tekið slíkar fjárfestingar til rannsóknar ef hugsanlegt er að þær gagnist beint eða óbeint einstökum skipafélögum. Loks hefur Eftirlitsstofnunin sett þá reglu að ekki sé um ríkisaðstoð að ræða þegar hið opinbera leggur félagi til fé á forsendum sem væru viðunandi fyrir einkafjárfesti sem starfar í venjulegu markaðsumhverfi.

24A.2.1. **Almenn markmið hinna endurskoðuðu ríkisaðstoðarleiddbeininga**

- 1) Nauðsynlegt er að auka gagnsæi á sviði ríkisaðstoðar til þess að ekki aðeins landsyfirvöld í viðum skilningi, heldur einnig félög og einstaklingar, geri sér grein fyrir réttindum sínum og skyldum. Þessum leiðbeiningum er ætlað að stuðla að þessu og að gera grein fyrir þeim tegundum ríkisaðstoðarkerfa sem heimilt er að koma upp í þágu sjóflutninga á Evrópska efnahagssvæðinu í því skyni að:
- efla örugga, skilvirka, áreiðanlega og vistholla sjóflutninga,
 - ýta undir skráningu eða endurskráningu skipa í skipaskrá EES-ríkja,
 - stuðla að eflingu siglingagreina í EES-ríkjunum og viðhalda jafnframt samkeppnishæfni skipastólsins á heimsmarkaði,
 - viðhalda og auka kunnáttu á sviði siglinga og verja og efla atvinnu farmanna í Evrópu og
 - stuðla að uppbyggingu nýrra tegunda þjónustu á sviði flutninga á stuttum sjóleiðum ⁽¹⁶⁾.

⁽¹²⁾ Sá kafli var byggður á leiðbeiningum framkvæmdastjórnar EB frá árinu 1997.

⁽¹³⁾ Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 4055/86 frá 22. desember 1986 um beitingu meginreglunnar um frjálsta þjónustustarfsemi í flutningum á sjó milli aðildarríkja og milli aðildarríkja og landa utan bandalagsins (Stjtið. EB L 378, 31.12.1986, bls. 1).

⁽¹⁴⁾ Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3577/92 frá 7. desember 1992 um beitingu meginreglunnar um frjálsta þjónustustarfsemi í flutningum á sjó innan aðildarríkja (gestaflutningar á sjó) (Stjtið. EB L 364, 12.12.1992, bls. 7).

⁽¹⁵⁾ Samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 70/97 (Stjtið. EB L 30, 5.2.1998, bls. 42, og EES-viðbætur nr. 5, 5.2.1998, bls. 175), gildistaka 1.8.1998.

⁽¹⁶⁾ Sjá í þessu tilliti hvítbók framkvæmdastjórnar EB um flutningastefnu fyrir Evrópuríki fyrir árið 2010, COM(2001) 370 lokaútg.

- 2) Sú almenna regla gildir að aðeins er heimilt að veita ríkisaðstoð vegna skipa sem er að finna í skipaskrá EES-ríkja. Í sérstökum undantekningartilvikum má þó veita aðstoð vegna skipa á skrá sem taldar eru upp í 3. lið VIII. viðauka með þessum leiðbeiningum, að því tilskildu að:
- þau fullnægi ákvæðum alþjóðastaðla og EES-réttar, m.a. um áreiðanleika, öryggi, umhverfisvernd og vinnuskilyrði um borð,
 - þau séu gerð út frá Evrópska efnahagssvæðinu,
 - skipafélagið hafi staðfestu á Evrópska efnahagssvæðinu og viðkomandi ríki sýni fram á að skipaskráin stuðli með beinum hætti að ofangreindum markmiðum.
- 3) Þessu til viðbótar má í sérstökum undantekningartilvikum heimila aðstoð óháð fánaríki ef greinilega hefur verið sýnt fram á að hún stuðli að sameiginlegum markmiðum aðildarríkjanna.

24A.3. Skattalegar og félagslegar ráðstafanir í því skyni að auka samkeppnishæfni

24A.3.1. Skattaleg meðferð skipafélaga

- 1) Í mörgum löndum utan Evrópska efnahagssvæðisins hefur verið komið upp viðamiklum skipaskrá, sem stundum njóta styrks af skilvirku, alþjóðlegu þjónustukerfi, í því skyni að laða að skipafélög með skattlagningu sem er mun hagfeldari en í EES-ríkjunum. Þessi lágu skattar hafa skapað umhverfi sem hvetur skipafélög ekki aðeins til útlöggunar skipa heldur einnig til að huga að flutningi félaganna úr landi. Tekið skal skýrt fram að sem stendur eru engar áhrifaríkar alþjóðareglur í gildi sem nota mætti til að berjast gegn slíkri skattasamkeppni og fáar stjórnsýslulegar, lagalegar eða tæknilegar hindranir eru fyrir því að flytja skip af skipaskrá EES-ríkis. Í þessu samhengi virðist vænlegast að skapa þeim, sem keppa við hentifánaskráningu, sanngjarnari samkeppnisskilyrði.
- 2) Skattkerfi EFTA-ríkis, sem á aðild að Evrópska efnahagssvæðinu, fellur almennt ekki undir EES-samninginn. Í vissum tilvikum geta slík kerfi þó haft afleiðingar sem valda því að þau falla undir ákvæði 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins⁽¹⁷⁾. Á þessu stigi málsins eru engar vísbendingar um kerfi sem raska samkeppni í viðskiptum milli aðildarríkjanna svo að stríði gegn almannahagsmunum. Raunar virðist samræmi vera að aukast í framkvæmd EES-ríkjanna á ríkisaðstoð til skipaútgæðar. Sjaldgæft er að skip sé afskráð í einu EES-ríki til að skrá það í öðru. Skattasamkeppni á sér aðallega stað milli EES-ríkjanna annars vegar og annarra ríkja hins vegar, enda geta skipafélög náð fram verulegum sparnaði með skráningu í löndum utan Evrópska efnahagssvæðisins í samanburði við það sem er í boði í EES-ríkjum.
- 3) Af þessum ástæðum hafa mörg EES-ríki gert sérráðstafanir til að bæta skattaumhverfi skipafélaga, m.a. með því að gera félögum kleift að afskrifa fjárfestingar í skipum hraðar eða losna við skattgreiðslur af hagnaði af sölu skipa í nokkur ár að því tilskildu að féð sé notað til nýrra fjárfestinga í skipum.
- 4) Þessar skattaívilnanir taka með sérstökum hætti til skipafélaga og teljast ríkisaðstoð. Kerfið, sem fólgið er í því að láta tonnatöluskatt koma í stað venjulegs tekjuskatts félaga, felur einnig í sér ríkisaðstoð. Hugtakið „tonnatöluskattur“ felur í sér að skipafélagið greiðir fjárhæð sem tengist beint tonnatölu skipa sem það gerir út. Tonnatöluskatturinn er lagður á óháð því hvort félagið skilar hagnaði eða tapi.
- 5) Slíkar ráðstafanir hafa reynst vel í því skyni að verja hálaunastörf í siglingageiranum í landi, til dæmis stjórnunarstörf sem tengjast beint skipaútgærd og störf í greinum sem tengjast henni (tryggingum, skipamiðlun og fjármálaþjónustu). Almenn má fallast á skattaívilnanir af þessu tagi með hliðsjón af mikilvægi þessarar starfsemi í efnahag aðildarríkjanna og með ádurgreind markmið í huga. Þar við bætist að með því að verja hálaunastörf og auka samkeppnishæfni skipaútgærdar í EES-ríkjunum með skattaívilnunum, jafnframt ráðstöfunum til að bæta menntun farmanna og auka öryggi, er stuðlað að því að evrópsk skipafélög geti sótt fram á heimsmarkaði.
- 6) Eftirlitsstofnuninni er ljóst að nú á dögum hafa skipafélög iðulega tekjur af útgærd skipa undir mismunandi fána – til dæmis þegar þau notast við leiguskip undir erlendum fána eða skip í eigu samstarfsfélaga. Einnig er viðurkennt að hvati til að flytja stjórnunarstörf og hliðarstarfsemi úr landi væri áfram til staðar ef skipafélagið hefði verulegan hag af því að reka mismunandi félög og halda aðskilið bókhald vegna tekna af skipum sem eru skráð á Evrópska efnahagssvæðinu og annarra tekna. Þessu væri þannig háttað, svo dæmi sé tekið, ef tekjur af skipum, sem eru skráð utan EES, bæru annaðhvort fullan tekjuskatt félaga í EES-ríki eða lægra álagningarhlutfall í öðru ríki þegar sýnt væri fram á að stjórn félagsins væri erlendis.
- 7) Markmið ríkisaðstoðar í tengslum við sjóflutninga er að auka samkeppnishæfni skipastóls EES-ríkjanna á sjóflutningamarkaði heimsins. Af þeim sökum ber að jafnaði að binda skattaívilnun við skip sem sigla undir fána EES-ríkis. Í undantekningartilvikum má þó einnig fallast á skattundanþágur sem gilda um allan skipastól skipafélags sem hefur staðfestu á yfirráðasvæði EES-ríkis og greiðir þar tekjuskatt félaga, enda sé sýnt sé fram á að bæði yfirstjórn og daglegur rekstur allra skipa, sem um ræðir, fari í raun fram á því yfirráðasvæði og að í starfsemiinni sé fólgið verulegt framlag til atvinnulífs og atvinnusköpunar á Evrópska efnahagssvæðinu. Til að sýna þessi efnahagslegu tengsl skal viðkomandi EES-ríki meðal annars leggja fram upplýsingar um skip í eigu félaganna sem eru skráð í skipaskrár EES-ríkja, ríkisborgara EES-ríkja sem

⁽¹⁷⁾ Dómur EFTA-dómstólsins í máli E-6/98 *Norska ríkið gegn Eftirlitsstofnun EFTA*.

starfa á skipunum og í landi og fjárfestingar í fastafjármunum. Ástæða er til að taka sérstaklega fram að aðstoðin verður að vera nauðsynleg forsenda þess að stuðla megi að heimflutningi yfirstjórnar og daglegs rekstrar allra skipa, sem um ræðir, til Evrópska efnahagssvæðisins og að auki verða þeir, sem njóta aðstoðar samkvæmt kerfunum, að greiða tekjuskatt félaga á Evrópska efnahagssvæðinu. Eftirlitsstofnunin mun jafnframt fara fram á allar tiltækar sannanir um að skip, sem gerð eru út á vegum félaga sem njóta góðs af þessum ráðstöfunum, fullnægi viðkomandi öryggisákvæðum alþjóðastaðla og EES-réttar, meðal annars að því er varðar vinnuskilyrði um borð.

- 8) Eins og tekið er fram í næstu málsgrein hér á undan má sú grundvallarregla ekki gleymast að kerfi skattaávilnana ber að binda við skip sem sigla undir fána EES-ríkis. Áður en sú undantekning er gerð að veita (eða staðfesta) aðstoð til skipastóls, sem í eru einnig skip sem sigla undir öðrum fána, skulu EFTA-ríkin krefja félögin, sem fá aðstoð, um skuldbindingu þess efnis að þau auki eða haldi að minnsta kosti óbreyttu því hlutfalli af tonnatölu sem þau hyggjast gera út undir fána EES-ríkis eftir að þessar leiðbeiningar öðlast gildi. Ef skipafélag er undir yfirráðum annars félags, í skilningi sjöundu tilskipunar ráðsins 83/349/EBE⁽¹⁸⁾ (1. gr.), sem hefur verið felld inn í EES-samninginn sem 4. liður XXII. viðauka, verður ofangreint skilyrði um hlutfall af tonnatölu að gilda um móðurfélagið og dótturfélög þess á samstæðugrundvelli. Reynist félag (eða samstæða) ekki fullnægja þessu skilyrði skal viðkomandi EES-ríki ekki veita frekari skattaávilnun vegna annarra skipa er sigla undir öðrum fána en EES-ríkja á vegum þess félags nema hlutfall skipa, er sigla undir EES-fána, af heildartonnatölu skipa sem notið geta skattaávilnunar í því EES-ríki, hafi ekki dregist saman að meðaltali á skýrslutímabilinu sem um getur í eftirfarandi málsgrein. EFTA-ríkin ber að greina Eftirlitsstofnuninni frá því hvernig þessari undanþágu er beitt. Skilyrðið um hlutfall EES-skipa af tonnatölu, sem sett er fram í þessari málsgrein, varðar ekki félög sem gera út undir EES-fána að minnsta kosti 60% af heildartonnatölu skipastóls síns.
- 9) Hafi skattkerfi verið samþykkt á ofangreindum undantekningarforsendum skulu aðstoðarþegar jafnan sanna fyrir viðkomandi EFTA-ríki að þau hafi fullnægt á tímabilinu öllum skilyrðum fyrir undanþágu frá tengingu við þjóðfána, í því skyni að gera EFTA-ríkinu kleift að taka saman á þriggja ára fresti skýrsluna sem kveðið er á um í undirkafla 24A.12 („Lokaákvæði“, sjá hér á eftir). Jafnframt skal leggja fram sannanir fyrir því að skilyrðinu um hlutfall af tonnatölu, sem kveðið er á um í undanfarandi málsgrein, hafi verið fullnægt vegna skipastólsins sem nýtur aðstoðar og að sérhvert skip þess skipastóls fullnægi ákvæðum alþjóðastaðla og EES-réttar, m.a. um áreiðanleika, öryggi, umhverfisvernd og vinnuskilyrði um borð. Leggi aðstoðarþegar ekki fram þessar sannanir verður þeim meinað að njóta skattaávilnunar framvegis.
- 10) Full ástæða er einnig til að kveða á um að þótt á Evrópska efnahagssvæðinu séu skipafélög þau félög sem helst eiga að njóta góðs af ofangreindum skattundanþágum geti tiltekin skipaumsýslufyrirtæki á efnahagssvæðinu einnig notið þeirra á grundvelli sömu ákvæða. Skipaumsýslufyrirtæki eru fyrirtæki sem selja skipafélögum þjónustu af ýmsu tagi, til að mynda að því er varðar tæknilegt eftirlit, ráðningu og þjálfun áhafnar, áhafnarumsýslu og útgerð skipa. Í sumum tilvikum sinna skipaumsýslufyrirtæki bæði tæknilegum rekstri skipa og áhafnarumsýslu. Þau gegna þá sama hlutverki og hefðbundin „skipafélög“ að því er varðar flutningastarfsemi. Við það bætist að rétt eins og skipaútgerð á þessi atvinnugrein við mikla og vaxandi samkeppni að etja á alþjóðavettvangi. Af þeim ástæðum virðist rétt að gera skipaumsýslufyrirtækjum einnig kleift að njóta skattaávilnunar.
- 11) Skipaumsýslufyrirtæki geta aðeins átt rétt á aðstoð vegna skipa sem þau hafa að fullu umsjón með að því er varðar áhöfn og tæknilegan rekstur. Til þess að eiga kost á aðstoð verða skipaumsýslufyrirtæki nánar tiltekið að taka við frá eiganda skipsins allri ábyrgð á útgerð þess, ásamt öllum skyldum og allri ábyrgð sem kveðið er á um í alþjóðareglum um öryggisstjórnun skipa (ISM)⁽¹⁹⁾. Sinni skipaumsýslufélagið jafnframt annarri sérþjónustu skal halda aðskilið bókhald vegna starfsemi af því tagi sem veitir ekki rétt til skattaávilnunar, jafnvel þótt hún tengist skipaútgerð. Ofangreint skilyrði um hlutfall skipa, sem sigla undir fána EES-ríkja, gildir einnig um skipaumsýslufyrirtæki⁽²⁰⁾.
- 12) Þessar leiðbeiningar gilda einvörðungu um sjóflutninga. Eftirlitsstofnunin getur fallist á að það hugtak nái einnig til dráttar annarra skipa, oliuborpalla o.fl. á hafi úti.
- 13) Eftirlitsstofnunin hefur þó vitneskju um að í sumum tilvikum hafi EES-ríkin veitt aðstoð vegna útgerðar dráttarbáta sem eru smíðaðir til að ráða við verkefni á hafi úti, enda þótt þeir séu sjaldan eða aldrei notaðir til slíks. Því er ástæða til að taka fram í þessum leiðbeiningum hvernig Eftirlitsstofnunin hyggst taka á slíkum málum.
- 14) „Dráttarþjónusta“ fellur því aðeins undir gildissvið leiðbeininganna að meira en 50% af dráttarvinnu, sem dráttarskip sinnir í raun á tilteknu ári, teljist „sjóflutningar“. Við þann hluta, sem telst „sjóflutningar“ af heildarvinnunni sem dráttarskip sinnir í raun, má bæta biðtíma í jöfnum hlutföllum. Rétt er að taka sérstaklega fram að dráttarþjónusta, sem sinnt er að hluta innan hafnar eða er fólgin í því að hjálpa sjálfknúnum skipum til hafnar, telst ekki „sjóflutningar“ í skilningi þessara leiðbeininga. Enga undanþágu má veita frá tengingu við þjóðfána þegar um dráttarþjónustu er að ræða.
- 15) Með hliðsjón af reynslu undanfarinna ára þykir einnig rétt að gera grein fyrir nokkrum atriðum að því er varðar dýpkunarstarfsemi.

⁽¹⁸⁾ Stjótið. EB L 193, 18.7.1983, bls. 1.

⁽¹⁹⁾ „ISM-reglurnar“, Alþjóðareglur um örugga skipstjórn og mengunarvarnir, sem Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) samþykkti með ályktun A.741(18).

⁽²⁰⁾ Eftirlitsstofnunin mun taka til athugunar hvaða áhrif þessi ákvæði hafa haft á skipaumsýslu eftir að þessar leiðbeiningar hafa verið í framkvæmd í þrjú ár.

- 16) „Dýpkunarstarfsemi“ uppfyllir almennt ekki skilyrði fyrir aðstoð vegna sjóflutninga. Þó má láta skattaívilnanir til félaga (t.d. tonnatöluskatt) ná til dýpkunarskipa sem eru notuð til „sjóflutninga“ – þ.e. flutnings námaefna á hafri úti – meira en 50% af árlegum útgerðartíma og þá aðeins að því er varðar slíka flutningastarfsemi. Aðeins koma til greina dýpkunarskip sem eru skráð í EES-ríki (enga undanþágu má veita frá tengingu við þjóðfána). Í slíkum tilvikum ber að halda aðskilið bókhald vegna starfsemi á sviði sjóflutninga ⁽²¹⁾.
- 17) Loks er þess að geta að kerfi tonnatöluskatts, sem tilkynnt hafa verið framkvæmdastjórn EB til þessa, hafa verið metin samkvæmt eftirfarandi aðferð: Reiknaður hefur verið sýndarhagnaður skipafélaga á grundvelli ætlaðs hagnaðarhlutfalls af tonnatölu, og því næst hefur verið reiknaður af þeirri fjárhæð tekjuskattur félaga samkvæmt gildandi álagningarhlutfalli í landinu. Niðurstaða þess útreiknings er „tonnatöluskatturinn“ sem greiða ber.
- 18) EB-ríkin hafa hingað til gefið upp áþekk ætluð hagnaðarhlutföll. Aftur á móti getur verið umtalsverður munur á tekjuskatti félaga í Evrópubandalaginu, og tonnatöluskattur, sem greiða ber af sömu tonnatölu, getur því verið afar mismunandi í EB-ríkjunum. Til þess að raska ekki því sanngjarna jafnvægi, sem nú ríkir, ákvað framkvæmdastjórn EB að samþykka aðeins kerfi sem fela í sér að skattbyrði af sömu tonnatölu verður í góðu samræmi við kerfi er þegar hafa verið samþykkt. Reynsla Eftirlitsstofnunarinnar hefur sýnt að í stað þess að reikna sýndarhagnað og venjulegan tekjuskatt félaga af honum fara sum ríki þá leið að ákveða sérstakt álagningarhlutfall fyrir tonnatöluskatt. Eftirlitsstofnunin mun á sama hátt leitast við að viðhalda sanngjörnu jafnvægi gagnvart kerfum sem þegar hafa verið samþykkt.
- 19) Hagræði, sem félög hafa af slíkum kerfum, verður í öllum tilvikum að stuðla að uppbyggingu skipaútgerðar og aukinni atvinnu í þágu sameiginlegra hagsmuna aðildarríkjanna. Af þessum sökum verða ofangreindar skattaívilnanir að takmarkast við skipaútgerð, en af því leiðir að ef skipafélag sinnir einnig annarri atvinnustarfsemi er nauðsynlegt að bókhald sé gagnsætt til þess að ekki komi fram „smitáhrif“ á aðra starfsemi en skipaútgerð. Þessi nálgun ætti að stuðla að aukinni samkeppnishæfni skipafélaga á Evrópska efnahagssvæðinu með því að gera skattbyrði þeirra svipaða því sem tíðkast annars staðar í heiminum, án þess að breytingar verði á venjulegri skattlagningu einstakra EES-ríkja að því er varðar aðra atvinnustarfsemi og tekjur einstakra hluthafa og stjórnenda.

24A.3.1. Launatengd gjöld

- 1) Eins og áður hefur komið fram glíma sjóflutningafyrirtæki við mikla samkeppni á alþjóðavettvangi. Ráðstafanir sem fela í sér stuðning við siglingageirann verða því einkum að miðast við að minnka skattbyrði og annan kostnað og álögur sem skipafélög og farmenn frá EES-ríkjum þurfa að bera, til samræmis við það sem tíðkast annars staðar í heiminum. Þær eiga að stuðla að aukinni samkeppnishæfni skipaútgerðar og aukinni atvinnu, fremur en að byggjast á almennri fjárhagsaðstoð.
- 2) Í samræmi við þessi markmið skulu heimilar eftirfarandi ráðstafanir á sviði launatengdra gjalda vegna skipaútgerðar á Evrópska efnahagssvæðinu:
- Afsláttur af almannatryggingagjöldum sem greidd eru vegna farmanna frá EES-ríkjum sem starfa á skipum sem skráð eru í EES-ríki.
 - Afsláttur af tekjuskatti sem lagður er á farmenn frá EES-ríkjum sem starfa á skipum sem skráð eru í EES-ríki.

Að því er þennan undirkafla varðar er hugtakið „farmenn frá EES-ríkjum“ skilgreint þannig:

- Ríkisborgarar EES-ríkjanna þegar um ræðir farmenn sem vinna um borð í skipum (að ekjuskipum meðtöldum ⁽²²⁾) sem notuð eru í áætlunarsiglingum með farþega á Evrópska efnahagssvæðinu.
 - Í öllum öðrum tilvikum þeir farmenn sem eru skattskyldir og/eða greiða þarf fyrir almannatryggingagjöld í EES-ríki.
- 3) Samkvæmt leiðbeiningunum frá árinu 1997 var slíkur afsláttur leyfður vegna allra farmanna á skipum sem skráð voru í EES-ríki og voru skattskyldir og/eða greiða þurftu fyrir almannatryggingagjöld í EES-ríki. Frá því að þetta var hefur hins vegar orðið ljóst að skipafélög í Evrópu þurfa að búa við mjög mikinn samkeppnisþrýsting á alþjóðavettvangi á sviði vöruflutninga milli landa, þótt minni samkeppni ríki í áætlunarsiglingum með farþega innan Evrópska efnahagssvæðisins. Meginmarkmið aðstoðar í fyrrnefnda tilvikinu er því að auka samkeppnishæfni skipaútgerðar í Evrópu. Væri EES-ríkjunum meinað að veita öllum farmönnum skattaívilnun í þessu tilviki gæti það bitnað mjög hart á samkeppnisstöðu skipafélaga í Evrópu og stuðlað að útfölgun. Aftur á móti hefur komið í ljós að í áætlunarsiglingum með farþega innan Evrópska efnahagssvæðisins eru ríkisborgarar EES-ríkja fjölmennir í hópi starfsmanna, hvort sem miðað er við hundradshluta eða höfðatölu. Þess vegna er meginmarkmið aðstoðar í því tilviki að verja atvinnu í EES-ríkjunum. Innri skattalegar ástæður geta valdið því að sum EES-ríki kjósi að veita ekki afslátt af sköttum og gjöldum samkvæmt ofangreindu, heldur fara þá leið að endurgreiða skipafélögum – ýmist að hluta eða að fullu – útgjöld sem leiðir af slíkum álogum. Sú aðferð getur í almennum atriðum talist jafngild afsláttarkerfinu sem lýst hefur verið, að því tilskildu að tengsl við þessar álögur séu skýr, hvergi sé um ofgreiðslur að ræða, kerfið sé gagnsætt og að ekki sé hætt við að það verði misnotað.

⁽²¹⁾ Skip á vegum þessara útgerða sinna einnig uppgrefti eða dýpkun og flytja síðan brott efnið sem til fellur. Starfsemi við uppgreft og dýpkun veitir sem slík ekki rétt til ríkisaðstoðar vegna sjóflutninga.

⁽²²⁾ Sjá a-lið 2. gr. tilskipunar ráðsins 1999/35/EB frá 29. apríl 1999 um kerfi lögboðinna skoðana til að stuðla að öruggum rekstri ekjuferja og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum (Stjttíð. EB L 138, 1.6.1999, bls. 1), í þeirri mynd sem hún var felld inn í EES-samninginn í lið 56ca í XIII. viðauka, ákvörðun sameiginlegru EES-nefndarinnar nr. 179/1999 (Stjttíð. EB L 74, 15.3.2001, bls. 7, og EES-viðbætur nr. 14, 15.3.2001, bls. 22 (norska) og bls. 105 (islenska)), gildistaka 1.8.2000.

- 4) Að því er varðar þann hluta dráttar- og dýpkunarstarfsemi sem fer fram á hafi úti (sjóflutningar á efnunum) er heimilt að veita aðstoð til eflingar atvinnu farmanna frá EES-ríkjum með hliðsjón af reglunum sem settar eru í þessum undirkafla, en þó því aðeins að aðstoðin tengist farmönnum frá EES-ríkjum sem starfa á sjálfknúnum dráttar- og dýpkunarskipum sem siglt geta á hafi úti, eru skráð í EES-ríki og sinna sjóflutningum á hafi úti að minnsta kosti 50% útgerðartímans ⁽²³⁾.
- 5) Loks skal minnt á að aðstoð til eflingar atvinnu fellur undir hópundanþágu sem kveðið er á um í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2204/2002 frá 12. desember 2002 um beitingu 87. og 88. gr. EB-sáttmálans gagnvart ríkisaðstoð til eflingar atvinnu ⁽²⁴⁾, sem hefur verið felld inn í EES-samninginn sem liður 1g í XV. viðauka ⁽²⁵⁾, en sú reglugerð tekur einnig til sjóflutninga.

24A.4. Áhafnaskipti

Aðstoð til áhafnaskipta stuðlar að lækkun kostnaðar við að hafa farmenn frá EES-ríkjum í vinnu, einkum á skipum sem sigla fjarri heimahöfn. Af þeim sökum er heimilt að veita aðstoð, innan ákveðinna marka (sjá undirkafla 24A.11), í mynd greiðslna eða endurgreiðslna sem samsvara kostnaði við heimflutning farmanna frá EES-ríkjum sem starfa á skipum sem er að finna í skipaskrá EES-ríkja.

24A.5. Fjárfestingaraðstoð

- 1) Styrkir til endurnýjunar samgöngutækja eru sjaldgæfir í öðrum flutningagreinum, svo sem vöruflutningum á vegum eða flugi. Styrkjakerfi af því tagi geta auðveldlega leitt til samkeppnisröskunar og Eftirlitsstofnunin mun því ógjarna samþykkja þau nema þau séu hluti af hagræðingaraðgerðum sem leiða til heildarfækkunar í skipastólum.
- 2) Fjárfestingarnar verða að fullnægja ákvæðum kafla 24B í þessum leiðbeiningum eða ákvæðum í annarri EES-löggjöf eða leiðbeiningum sem koma í þeirra stað.
- 3) Í samræmi við stefnu um öryggi á hafinu má þó leyfa aðra fjárfestingaraðstoð á grundvelli þessara leiðbeininga í tilteknum afmörkuðum tilvikum í því skyni að bæta búnað á skipum sem eru skráð í EES-ríki eða til að auka notkun örugga og lítt mengandi skipa. Þannig kemur til greina að heimila aðstoð sem stuðlar að endurnýjun skipa í skipaskrá EES-ríkjanna samkvæmt stöðlum sem taka fram lögskyldum öryggis- og umhverfisstöðlum sem mælt er fyrir um í alþjóðasamningum og vísa veginn fyrir samþykkt strangari staðla, þannig að eftirlit með öryggi og umhverfisstöðfum eflist. Aðstoð af því tagi verður að samræmist gildandi EES-reglum á sviði skipasmíða.
- 4) Skipaúterð er mjög hreyfanleg í eðli sínu og byggðaaðstoð í þágu skipafélaga á afskiptum svæðum, sem oft er veitt sem fjárfestingaraðstoð við félög sem fjárfesta á svæðunum, verður því ekki heimiluð nema ljóst megi vera að viðkomandi svæði muni njóta góðs af þeirri aðstoð um allnokkurt skeið. Dæmi um þetta væri fjárfesting í tengslum við uppbyggingu birgðageymslna til sérstakra nota eða vegna kaupna á föstum umskipunarbúnaði. Fjárfestingaraðstoð við félög í siglingageiranum á afskiptum svæðum verður síðan aðeins heimiluð ef hún samræmist jafnframt reglum um byggðaaðstoð (sjá undirkafla 24A.6).

24A.6. Byggðaaðstoð á grundvelli a- og c-liðar 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins

Að því er varðar byggðaaðstoðarkerfi mun Eftirlitsstofnunin beita hinum almennu reglum sem koma fram í Leiðbeiningum um ríkisaðstoð eða síðari breytingum á þeim.

24A.7. Menntun og fræðsla

- 1) Í fyrsta lagi skal rifjað upp að aðstoð til fræðslustarfsemi fellur undir hópundanþágu sem kveðið er á um í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 68/2001 frá 12. janúar 2001 um beitingu 87. og 88. gr. EB-sáttmálans gagnvart aðstoð til menntunar ⁽²⁶⁾ sem hefur verið felld inn í EES-samninginn sem liður 1d í XV. viðauka ⁽²⁷⁾, en hún tekur einnig til sjóflutninga.
- 2) Ennfremur telst margs konar fræðslustarfsemi, sem gagnast farmönnum og nýtur stuðnings ríkisins, ekki til ríkisaðstoðar vegna þess að hún er almenns eðlis (hvort sem um verklega eða bóklega fræðslu er að ræða). Slík fræðslustarfsemi er því ekki tilkynningarskyld og kemur ekki til athugunar hjá Eftirlitsstofnuninni.
- 3) Ef lítið er svo á að slík starfsemi feli í sér ríkisaðstoð er hins vegar skylt að tilkynna hana. Þannig getur til að mynda staðið á ef tiltekið kerfi tengist sérstaklega þjálfun um borð og ríkisstyrkimir renna til fræðslustofnunar, manns í skipstjórnarnámi, farmanns eða skipafélags. Eftirlitsstofnunin lítur jákvæðum augum aðstoð sem veitt er, án mismununar, til þjálfunar um borð í skipum sem eru skráð í EES-ríki. Í undantekningartilvikum er heimilt að veita styrki vegna þjálfunar um borð í öðrum skipum ef hlutlæg viðmið liggja til grundvallar, til að mynda skortur á skipsrúmi í skipum sem skráð eru í EES-ríki.

⁽²³⁾ Dýpkunarstarfsemi, sem er m.a. stunduð innanhafnar aðallega, veitir þannig ekki rétt til aðstoðar til að efla atvinnu farmanna frá EES-ríkjum.

⁽²⁴⁾ Stjtið. EB L 337, 13.12.2002, bls. 3.

⁽²⁵⁾ Samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 83/2003 (Stjtið. ESB L 257, 9.10.2003, bls. 39, og EES-viðbætur nr. 51, 9.10.2003, bls. 25), gildistaka 21.6.2003.

⁽²⁶⁾ Stjtið. EB L 10, 13.1.2001, bls. 20.

⁽²⁷⁾ Samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 88/2002 (Stjtið. EB L 266, 3.10.2002, bls. 56, og EES-viðbætur nr. 49, 3.10.2002, bls. 42), gildistaka 1.2.2003.

- 4) Ef styrkir eru greiddir vegna þjálfunar um borð gildir sú regla að neminn má ekki teljast til virkrar áhafnar heldur verður hann bætast við fullskipaða áhöfn. Þessu ákvæði er ætlað að tryggja að ekki sé unnt að greiða hreina styrki vegna launagreiðslna til farmanna sem sinna venjulegum áhafnarstörfum.
- 5) Í því skyni að verja og styrkja kunnáttu í siglingagreinum á Evrópska efnahagssvæðinu og samkeppnisforskot þessarar atvinnugreinar í EES-rikkjum er með svipuðum hætti nauðsynlegt að halda áfram umfangsmiklu rannsókn- og þróunarstarfi, með áherslu á gæði, framleiðni, öryggi og umhverfisvernd. Heimila má ríkisaðstoð einnig vegna slíkrar starfsemi innan þeirra marka sem kveðið er á um í EES-samningnum ⁽²⁸⁾.
- 6) Heimila má aðstoð sem veitt er í því skyni að efla og endurnýja kunnáttu yfirmanna frá EES-rikkjum hvenær sem er á starfsferli þeirra. Sú aðstoð getur falist í framlagi vegna kostnaðar við menntunina og/eða endurgreiðslu launa sem yfirmaðurinn fær greidd á námstímanum. Aðstoðarkerfin skulu þó útfærð með þeim hætti að aðstoð til fræðslustarfs sé ekki beint eða óbeint breytt í niðurgreiðslu á launum yfirmanna.
- 7) Einnig má heimila aðstoð sem veitt er vegna endurmenntunar sjómanna af úthafsveiðiskipum sem hyggjast starfa sem farmenn.

24A.8. Aðstoð til endurskipulagningar

Þótt leiðbeiningar Eftirlitsstofnunarinnar um aðstoð „til að bjarga og endurskipuleggja fyrirtæki í erfiðleikum“ ⁽²⁹⁾ gildi aðeins um flutningastarfsemi að því marki sem tekið er mið af sérstökum aðstæðum í þeirri atvinnugrein mun Eftirlitsstofnunin beita ákvæðum þeirra leiðbeininga, eða þeim ákvæðum í öðrum leiðbeiningum eða EES-löggjöf sem koma í þeirra stað, þegar hagræðingaraðstoð í þágu félaga í siglingageiranum er metin.

24A.9. Almannaþjónustukvaðir og samningar um almannaþjónustu

- 1) Að því er varðar gestaflutninga á sjó er heimilt að leggja á almannaþjónustukvaðir eða gera samninga um almannaþjónustu vegna þjónustu sem um getur í 4. gr. reglugerðar (EBE) nr. 3577/92, sem hefur verið felld inn í EES-samninginn sem liður 53a í XIII. viðauka ⁽³⁰⁾. Þegar um slíka þjónustu er að ræða verða almannaþjónustukvaðir og -samningar, og endurgjald fyrir slíkt, að fullnægja skilyrðum þess ákvæðis og reglna EES-samningsins og lúta málsmeðferð á sviði ríkisaðstoðar í samræmi við túlkun EFTA-dómstólsins, og í samræmi við túlkun Evrópuþingdómstólsins að því er varðar samsvarandi ákvæði í EB-sáttmálanum og málsmeðferð á sviði ríkisaðstoðar í Evrópubandalaginu.
- 2) Eftirlitsstofnunin fellst á að sé nauðsynlegt að halda uppi tiltekinni flutningaþjónustu milli landa í því skyni að fullnægja brynni þörf á almenningssamgöngum megi leggja á almannaþjónustukvaðir eða gera almannaþjónustusamninga að því tilskildu að endurgjald fyrir slíkt samræmist ofangreindum reglum EES-samningsins og málsmeðferðarreglum.
- 3) Gildistíma samninga um almannaþjónustu skal stillt í hóf þannig að hann sé ekki óeðlilega langur, eða að jafn- aði um sex ár, þar eð samningum með öllu lengri gildistíma gæti fylgt hætta á einokun (einkafyrirtækis).

24A.10. Aðstoð til flutninga á stuttum sjóleiðum

- 1) Engin lagaleg skilgreining er til á hugtakinu „flutningar á stuttum sjóleiðum“. Þó er að finna í orðsendingu framkvæmdastjórnar EB um þróun flutninga á stuttum sjóleiðum í Evrópu frá 29. júní 1999 ⁽³¹⁾ eftirfarandi vinnuskilgreiningu á flutningum á stuttum sjóleiðum: „flutningur á farmi og farþegum á sjó milli hafna á evrópsku landsvæði eða milli slíkra hafna og hafna í löndum utan Evrópu sem eiga stendur að innhöfum er liggja að Evrópu“ ⁽³²⁾. Í orðsendingunni lagði framkvæmdastjórn EB áherslu á að slíkir flutningar hefðu mikilvægu hlutverki að gegna við að byggja upp sjálfbærar og öruggar samgöngur, efla samheldni á Evrópska efnahagssvæðinu og auka skilvirgni flutningastarfseminnar með samþættingu flutningagreina. Eftirlitsstofnunin fellst einnig á að auka verður þátt flutninga á stuttum sjóleiðum á öllum stigum, þ.e. á vettvangi Evrópska efnahagssvæðisins jafnt sem í einstökum ríkkjum og héruðum.
- 2) Þar eð markmiðið með aðstoð til flutninga á stuttum sjóleiðum er að efla samþættingu flutningagreina og draga úr veigaumferð í EES-rikkjunum er rétt að skilgreining á flutningum á stuttum sjóleiðum, sbr. orðsendingu framkvæmdastjórnar EB frá 1999, takmarkist í þessum leiðbeiningum við flutninga milli hafna á yfirráðasvæði EES-rikkjana.

⁽²⁸⁾ Sjá c-lið 3. mgr. 61. gr. EB-sáttmálans ásamt 14. kafla (Aðstoð vegna rannsókna og þróunar) og 15. kafla (Aðstoð á sviði umhverfisverndar) í þessum leiðbeiningum.

⁽²⁹⁾ Sjá 16. kafla í þessum leiðbeiningum.

⁽³⁰⁾ Samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 70/97 (Stjtið. EB L 30, 5.2.1998, bls. 42, og EES-viðbætur nr. 5, 5.2.1998, bls. 175), gildistaka 1.8.1998.

⁽³¹⁾ Orðsending framkvæmdastjórnarinnar til Evrópuþingsins, ráðsins, efnahags- og félagsmálanefndarinnar og svæðanefndarinnar, „Uppbygging flutningastarfsemi á stuttum sjóleiðum í Evrópu: öflugur kostur í sjálfbærri flutningakeðju – Önnur tvíársskýrsla“, COM(1999) 317 lokaútg.

⁽³²⁾ Sjá ofangreinda orðsendingu, bls. 2.

- 3) Eftirlitsstofnunin hefur hliðsjón af því að mjög örðugt getur reynst fjárhagslega að koma upp flutningum á stuttum sjóleiðum og EES-ríkin kunna að taka þann kost að vinna gegn slíku til þess að efla þjónustu á þessu sviði.
- 4) Í slíkum tilvikum getur Eftirlitsstofnunin samþykkt aðstoð af þessu tagi að því tilskildu að hún sé ætluð skipafélögum í skilningi 1. gr. reglugerðar (EBE) nr. 4055/86⁽³³⁾, sem hefur verið felld inn í EES-samninginn sem 53. liður XIII. viðauka, og miðist við skip sem sigla undir fána EES-ríkis. Slíka aðstoð ber að tilkynna og hún verður að fullnægja eftirtöldum skilyrðum:
- Aðstoðin má ekki standa lengur en þrjú ár og tilgangur hennar verður að vera sá að standa undir rekstri skipaútgærdar milli hafna á yfirráðasvæði EES-ríkjanna.
 - Þjónustan skal útfærð með þeim hætti að færa megi flutninga (fyrst og fremst farmflutninga), sem fram fara á vegum, að fullu eða öllu leyti yfir á skip án þess að það raski sjóflutningum á einhvern þann hátt sem er andstæður almannahagsmunum.
 - Aðstoðin verður að beinast að ítarlegri útfærslu á verkefni sem hefur fyrirframþekkt umhverfisáhrif, snýr að þjónustu á nýrri siglingaleið eða bættari þjónustu á eldri leið og nýtir krafta fleiri en eins skipafélags eftir því sem þörf er á, þó þannig að hvert félag njóti aðeins góðs af einu verkefni og ekki sé leyft að endurnýja, framlengja eða endurtaka verkefnið sem um ræðir.
 - Tilgangur aðstoðarinnar skal vera að mæta allt að 30% af rekstrarkostnaði við flutningaþjónustuna⁽³⁴⁾, eða allt að 10% af kostnaði við kaup á umskipunartækjum sem nýtast í þjónustunni sem fyrirhuguð er.
 - Aðstoð vegna hvers verkefnis skal veitt á grundvelli gagnsærra viðmiða sem beitt er á jafnréttisgrundvelli gagnvart skipafélögum sem hafa staðfestu á Evrópska efnahagssvæðinu. Aðstoð skal að jafnaði veitt til verkefna sem stjórnvöld í EES-ríkinu hafa valið í framhaldi af útboði samkvæmt gildandi bandalagsreglum.
 - Þjónustan, sem verkefnið snýst um, skal vera þess eðlis að hagkvæmt geti orðið að reka hana á viðskiptagrundvelli að loknu tímabilinu sem hún nýtur opinberra styrkja.
 - Ekki má veita aðstoð af þessu tagi jafnframt endurgjaldi fyrir almannaðjónustu (samkvæmt kvöðum eða samningi).

24A.11. Hámark

- 1) Eins og fram hefur komið styrkja sum EES-ríki siglingageirann með skattundanþágum en önnur notast fremur við beinar greiðslur – til að mynda endurgreiðslu á tekjuskatti farmanna. Með hliðsjón af þeim mun sem er á skattkerfum EES-ríkjanna er talið eðlilegt að unnt verði að nota báðar þessar aðferðir áfram. Augljóst er að í sumum tilvikum kunna þessar tvær aðferðir að verða sameinaðar. Því fylgir þó hættu á uppsöfnun aðstoðar þannig að hún verði óeðlilega mikil að teknu tilliti til markmiða er lúta að sameiginlegum hagsmunum samningsaðilanna, en slíkt getur leitt til styrkjasamkeppni milli EES-ríkjanna.
- 2) Mesta aðstoð, sem unnt er að heimila, er niðurfelling að fullu á sköttum og almannatryggingagjöldum farmanna og lækkun á tekjuskatti félaga vegna skiparekstrar eins og lýst er í 18. mgr. undirkafla 24A.3.1. Til þess að ekki komi til röskunar á samkeppni mega ekki vera fyrir hendi önnur kerfi sem fela í sér meiri aðstoð en sem þessu nemur. Við þetta bætist að þótt hvert aðstoðarkerfi, sem EFTA-ríki tilkynnir, verði skoðað á eigin forsendum er miðað við að heildarfjárhæð aðstoðar, sem veitt er samkvæmt undirköflum 24A.3–24A.6 verði ekki hærri en sem nemur heildarálagningu skatta og almannatryggingagjalda vegna skiparekstrar og á farmann.

24A.12. Lokaákvæði

- 1) Eftirlitsstofnunin mun hér eftir sem hingað til fylgjast með reglulegum og nákvæmum hætti með skilyrðum á markaði fyrir skipaútgærd. Verði breytingar á þeim markaði, sem leiða til þess að þörfin á ríkisaðstoð minnki eða hverfi, mun Eftirlitsstofnunin gera nauðsynlegar ráðstafanir með góðum fyrirvara.
- 2) Öllum nýjum fyrirhuguðum ráðstöfunum, sem tilkynntar eru Eftirlitsstofnuninni, verður að fylgja áætlun sem sýnir vænt magngreind áhrif þeirra á hvert markmið sem tilgreint er í undirkafla 24A.2.2, fyrir næstu sex ár á eftir. Einkum skal gera grein fyrir væntum þjóðhagslegum ávinningi í viðkomandi siglingagreinum ásamt fjölda starfa sem búist er við að verja megi eða skapa.
- 3) EFTA-ríkin skulu senda Eftirlitsstofnuninni mat á áhrifum allra aðstoðarkerfa sem falla undir ákvæði þessara leiðbeininga – bæði þeirra sem þegar eru starfrækt og nýrra kerfa – á sjötta ári eftir að þau komast í framkvæmd.
- 4) Ef aðstoð hefur verið samþykkt og greidd aðstoðarþega samkvæmt undanþágu frá tengingu við þjóðfána sem um getur í undirkafla 24A.3.1 skal viðkomandi EFTA-ríki senda Eftirlitsstofnuninni skýrslu á þriggja ára fresti frá þeim degi að telja sem aðstoðin var veitt. Í skýrslunni skulu koma fram magngreindar upplýsingar á áhrifum aðstoðarinnar ásamt samanburði við hin væntu áhrif. Kröfur um skýrslugjöf, sem settar eru í þessum leiðbeiningum, öðlast gildi um leið og leiðbeiningarnar hafa verið samþykktar.

⁽³³⁾ Sjá 13. mgr. hér á undan.

⁽³⁴⁾ Ef um ræðir bandalagsfjármögnun eða rétt til aðstoðar samkvæmt mismunandi aðstoðarkerfum varðar 30% hámarkið samanlagða fjárhæð aðstoðar/styrkja. Rétt er að athuga að aðstoðarhlutfallið er hið sama og vegna aðgerða á sviði tilfærslu milli flutningagreina samkvæmt Marco-Polo-áætlun bandalagsins, sbr. 2. mgr. 5. gr. reglugerðar (EB) nr. 1382/2003 (Stjtið. ESB L 196, 2.8.2003, bls. 1).

- 5) Ef þörf gerist, til að mynda í kjölfar réttmætrar kvörtunar, skal viðkomandi EFTA-ríki jafnframt sanna fyrir Eftirlitsstofnuninni að styrkir til hlutaðeigandi aðstoðarþega samkvæmt samþykktu kerfi hafi takmarkast nákvæmlega við skilgreiningu kerfisins og að hin væntu áhrif hafi komið fram.

24A.13. **Viðeigandi ráðstafanir**

- 1) Þessar leiðbeiningar öðlast gildi daginn sem þær eru samþykktar. Í samræmi við ákvæði 1. mgr. 1. gr. í I. hluta og 18. gr. í II. hluta bókunar 3 við samninginn um Eftirlitsstofnun og dómstól leggur Eftirlitsstofnunin til að EFTA-ríkin breyti aðstoðarkerfum á sviði ríkisaðstoðar sem starfrækt eru nú og falla undir þessar leiðbeiningar þannig að ákvæðunum hafi verið fullnægt eigi síðar en 30. júní 2005. Því er beint til EFTA-ríkjanna að þau staðfesti skriflega samþykki sitt við þessari tillögu um viðeigandi ráðstafanir eigi síðar en 30. júní 2004.
- 2) Staðfesti EFTA-ríki ekki samþykki sitt skriflega fyrir þann dag mun Eftirlitsstofnunin beita ákvæði 2. mgr. 19. gr. í II. hluta bókunar 3 við samning milli EFTA-ríkjanna um stofnun Eftirlitsstofnunar og dómstóls, og hefja málsmeðferð samkvæmt því ákvæði ef þörf gerist.
- 3) Þessar leiðbeiningar verða endurskoðaðar áður en sjö ár eru liðin frá því að þær öðlast gildi.

*VIII. viðauki***Skilgreining á skipaskrár EES-ríkja með tilliti til reglna kafla 24A um ríkisaðstoð á sviði sjóflutninga**

Hugtakið „skipaskrár EES-ríkjanna“ ber að skilja sem skipaskrár sem lúta lögum aðildarríkis EB eða EFTA-ríkis sem á aðild að EES-samningnum og taka til þeirra hluta yfirláðasvæða ríkjanna sem tilheyra annaðhvort Evrópubandalaginu eða EFTA-ríki.

- 1) Allar aðalskipaskrár EES-ríkjanna teljast skipaskrár EES-ríkja.
- 2) Til skipaskráa EES-ríkja teljast að auki eftirtaldar skrár sem eru haldnar í EES-ríkjunum og lúta lögum þeirra:
 - Danska alþjóðaskipaskráin (DIS)
 - Þýska alþjóðaskipaskráin (ISR)
 - Ítalska alþjóðaskipaskráin
 - Alþjóðaskipaskráin á Madeira (MAR)
 - Skipaskrá Kanaríeyja
 - Norska alþjóðaskipaskráin (NIS)
- 3) Aðrar skipaskrár teljast ekki skipaskrár EES-ríkja jafnvel þótt svo hátti til að þær séu í reynd sá kostur sem skipafélög í viðkomandi EES-ríki velja að jafnaði fyrst. Ástæðan er sú að skrárnar eru haldnar á landsvæðum sem eru að fullu eða að verulegum hluta undanþegin ákvæðum EB-sáttmálans og þar með EES-samningsins og lúta lögum sem þar gilda. Af þessum sökum eru eftirtaldar skrár ekki skipaskrár EES-ríkja:
 - Skipaskrá Kerguelen (EB-sáttmálinn tekur ekki til þess landsvæðis)
 - Skipaskrá Hollensku Antillaeyja (það landsvæði er tengt bandalaginu en fellur aðeins undir ákvæði IV. hluta EB-sáttmálans; svæðið rekur eigin skattkerfi)
 - Skipaskrár
 - eyjarinnar Manar (á eyinni gilda aðeins tilteknir þættir EB-sáttmálans – sjá c-lið 6. mgr. 299. gr. EB-sáttmálans; Manarþing hefur eitt löggjafarrétt á sviði skattamála)
 - Bermúða- og Caymaneyja (þær eyjar mynda hluta af yfirláðasvæðum sem eru tengd bandalaginu og falla aðeins undir ákvæði IV. hluta EB-sáttmálans; þær njóta sjálfræðis í skattamálum)
- 4) Að því er varðar Gíbraltar gilda ákvæði EB-sáttmálans að fullu og skipaskrá Gíbraltars telst skipaskrá EES-ríkis að því er þessar leiðbeiningar varðar.

EB-STOFNANIR

FRAMKVÆMDASTJÓRNIN

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja

2007/EES/43/02

(Mál COMP/M.4581 – Imperial Tobacco/Altadis)

1. Framkvæmdastjórninni barst 30. ágúst 2007 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem breska fyrirtækið Imperial Tobacco Group plc („Imperial“) öðlast með yfirtökuboði, sem var tilkynnt 18. júlí 2007, að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í spænska fyrirtækinu Altadis SA.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Imperial: framleiðsla og dreifing á tóbaksvörum
 - Altadis SA: framleiðsla og dreifing á tóbaksvörum, dreifing á öðrum vörum en tóbaksvörum
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 139/2004. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 210, 8. september 2007). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0) 22 96 43 01 og 22 96 72 44) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.4581 – Imperial Tobacco/Altadis, á eftirfarandi pósthfang:

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

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(Mál COMP/M.4726 – Thomson/Reuters)

2007/EES/43/03

1. Framkvæmdastjórninni barst 3. september 2007 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem kanadíska fyrirtækið The Thomson Corporation („Thomson“) öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í breska fyrirtækinu Reuters Group plc („Reuters“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Thomson: virðisaukandi upplýsingaþjónusta, samþætt hugbúnaði og neytendaforritum, fyrir starfsfólk á sviði lögfræði, skattamála, endurskoðunar, fjármálaþjónustu, vísindarannsóknna og heilsugæslu
 - Reuters: upplýsingaþjónusta, viðskiptalausnir, sérhæfður hugbúnaður og fréttir fyrir starfsfólk á sviði fjármálaþjónustu, fjölmiðlunar og fyrirtækjarekstrar
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 139/2004. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 210, 8. september 2007). Þær má senda með simbréfi (faxnr. +32 (0) 22 96 43 01 og 22 96 72 44) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.4726 – Thomson/Reuters, á eftirfarandi pósthfang:

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

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(Mál COMP/M.4753 – Antalis/MAP)

2007/EES/43/04

1. Framkvæmdastjórninni barst 5. september 2007 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem franska fyrirtækið Antalis International SAS („Antalis“), sem er undir yfirráðum Sequana Capital, öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í hollenska fyrirtækinu MAP Merchant Group BV („MAP“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Antalis: dreifing á pappír
 - MAP: dreifing á pappír
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 139/2004. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 213, 12. september 2007). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0) 22 96 43 01 og 22 96 72 44) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.4753 – Antalis/MAP, á eftirfarandi pósthfang:

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

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(Mál COMP/M.4868 – Avnet/Magirus EID)

2007/EES/43/05

1. Framkvæmdastjórninni barst 31. ágúst 2007 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem bandaríska fyrirtækið Avnet Inc. öðlast með eignakaupum yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í hluta þýska fyrirtækisins Magirus Group, þ.e. grunnvirkjadeild þess („Magirus EID“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Avnet Inc.: dreifing á rafeindaíhlutum, tölvuvörum og tækniþjónustu
 - Magirus EID: dreifing á tölvuvörum
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 139/2004. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 210, 8. september 2007). Þær má senda með simbréfi (faxnr. +32 (0) 22 96 43 01 og 22 96 72 44) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.4868 – Avnet/Magirus EID, á eftirfarandi pósthfang:

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

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(Mál COMP/M.4871 – KPN/Getronics)

2007/EES/43/06

1. Framkvæmdastjórninni barst 3. september 2007 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem hollenska fyrirtækið Koninklijke KPN NV („KPN“) öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í hollenska fyrirtækinu Getronics NV.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - KPN: fjarskiptaþjónusta
 - Getronics NV: upplýsinga- og fjarskiptaþjónusta
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 139/2004. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 212, 11. september 2007). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0) 22 96 43 01 og 22 96 72 44) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.4871 – KPN/Getronics, á eftirfarandi póstfang:

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

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(Mál COMP/M.4897 – Arcapita/HT Troplast)**

2007/EES/43/07

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 31. ágúst 2007 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem lúxemborgska fyrirtækið PVC (Lux) Holding Company Sàrl, sem er undir yfirráðum hins barenska Arcapita Bank B.S.C.(c) („Arcapita“), öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í lúxemborgska fyrirtækinu HT Luxembourg Sàrl, eignarhaldsfélagi lúxemborgsku Troplast-samsteypunnar („HT Troplast“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Arcapita: fjárfestingabanki
 - HT Troplast: framleiðir vínýlsniðeiningar í glugga og dyr, vínýlplötur og vínýlgluggahlera
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 139/2004. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinnar samfylkinga samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 212, 11. september 2007). Þær má senda með símbrefti (faxnr. +32 (0) 22 96 43 01 og 22 96 72 44) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.4897 – Arcapita/HT Troplast, á eftirfarandi póstfang:

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

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 56, 5.3.2005, bls. 32.

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(Mál COMP/M.4901 – Gilde/Swets)

2007/EES/43/08

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 6. september 2007 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem hollenska fyrirtækið Gilde Buy Out Management Holding BV („Gilde“) öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í hollenska fyrirtækinu Koninklijke Swets & Zeitlinger Holding NV („Swets“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Gilde: fjárfestingar í óskráðum félögum
 - Swets: áskriftarþjónusta fyrir útgefendur og áskrifendur
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 139/2004. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna samfylkinga samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 214, 13. september 2007). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0) 22 96 43 01 og 22 96 72 44) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.4901 – Gilde/Swets, á eftirfarandi póstfang:

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

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 56, 5.3.2005, bls. 32.

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja**2007/EES/43/09****(Mál COMP/M.4903 – Hochtief/Vinci/JV)****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 24. ágúst 2007 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem þýska fyrirtækið Hochtief PPP Solutions GmbH („Hochtief“), sem tilheyrir Hochtief Aktiengesellschaft, og frönsku fyrirtækin Vinci SA og Vinci Concessions SA (einu nafni „Vinci“) öðlast í sameiningu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í nýstofnuðu sameiginlegu fyrirtæki.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Hochtief: byggingastarfsemi og tilheyrandi þjónusta
 - Vinci: einkaframkvæmdir, byggingastarfsemi og tilheyrandi þjónusta
 - Sameiginlega fyrirtækið: endurbygging og viðhald tiltekins hraðbrautarkafla
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 139/2004. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinnar samfylkinga samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 210, 8. september 2007). Þær má senda með simbréfi (faxnr. +32 (0) 22 96 43 01 og 22 96 72 44) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.4903 – Hochtief/Vinci/JV, á eftirfarandi pósthfang:

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

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 56, 5.3.2005, bls. 32.

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(Mál COMP/M.4904 – Lite-On/Perlos)

2007/EES/43/10

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 3. september 2007 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem taivanska fyrirtækið Lite-On Technologies Corporation („Lite-On“) öðlast með yfirtökuboði, sem var tilkynnt 13. ágúst 2007, að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í finnska fyrirtækinu Perlos Corporation („Perlos“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Lite-On: framleiðsla tölvubúnaðar, fjarskiptabúnaðar og rafeindatækja fyrir almennan markað
 - Perlos: hönnun og framleiðsla á hreyfanlegum íhlutum farsíma
3. Að lokinni frumathugun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 139/2004. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinnar samfylkinga samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 210, 8. september 2007). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0) 22 96 43 01 og 22 96 72 44) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.4904 – Lite-On/Perlos, á eftirfarandi pósthfang:

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

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 56, 5.3.2005, bls. 32.

Ríkisaðstoð – Tékkland

2007/EES/43/11

Málsnúmer C 19/07 (áður N 32/07) – Vanskilatryggingar skammtímaútlutningslána til lítilla og meðalstórra fyrirtækja – Export Guarantee and Insurance Corporation (EGAP)**Auglýst eftir athugasemdum í samræmi við 2. mgr. 88. gr. EB-sáttmálans**

Framkvæmdastjórnin hefur ákveðið að hefja málsmeðferð í samræmi við 2. mgr. 88. gr. EB-sáttmálans vegna ofangreindrar ríkisaðstoðar, sjá [Stjtið. ESB C 205, 4.9.2007](#).

Framkvæmdastjórnin birtir þessa auglýsingu til þess að gefa EES-ríkjunum og öðrum áhugaaðilum færi á að koma á framfæri athugasemdum sínum. Athugasemdafrestur er einn mánuður frá því að auglýsingin birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* og skal senda athugasemdirnar til:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
B-1049 Brussels

Bréfasími: +32 22 96 12 42

Athugasemdunum verður komið á framfæri við stjórnvöld í Tékklandi. Þeim, sem leggja fram athugasemdir, er heimilt að óska nafnleyndar og skulu slíkar óskir vera skriflegar og rökstuddar.

Leiðrétting á auglýsingu stjórnvalda í Frakklandi um samkeppnisútbod samkvæmt d-lið 1. mgr. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 2408/92 með yfirtöku almannaþjónustu fyrir augum – F-Périgueux: Flugrekstur – áætlunarflug – Áætlunarflug milli Périgueux og Parísar

2007/EES/43/12

(*Stjórnartíðindi Evrópusambandsins C 176, 28.7.2007, og EES-viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 37, 9.8.2007*)

Ákvæðið um frest til að leggja fram tilboð breytist þannig:

Í stað orðanna: „3. september 2007“

komi: „26. september 2007“.

Tilkynning stjórnvalda í Frakklandi um breytingu á ákvæðum um almannapjónustukvaðir sem lagðar hafa verið á í tengslum við áætlunarflug milli Cherbourg (Maupertus) og Parísar (Orly) 2007/EES/43/13

Stjórnvöld í Frakklandi hafa ákveðið að breyta ákvæðum um almannapjónustukvaðir sem lagðar hafa verið á í tengslum við áætlunarflug milli flugvallanna í Cherbourg (Maupertus) og París (Orly) á grundvelli a-liðar 1. mgr. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 2408/92 frá 23. júlí 1992 um aðgang bandalagsflugfélaga að flugleiðum innan bandalagsins. Breytingin öðlast gildi 1. apríl 2008. Þessar kvaðir koma í stað þeirra sem birtust í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna* C 143 hinn 21. maí 1999.

Um nánari upplýsingar sjá [Stjtið. ESB C 205, 4.9.2007](#).

FI-Mikkeli: Flugrekstur – áætlunarflug

2007/EES/43/14

Útboð

Stjórnvöld í Finnlandi (samgönguráðuneytið) hafa ákveðið að leggja á almannapjónustukvaðir vegna áætlunarflugs á leiðinni Mikkeli–Helsinki á grundvelli a-liðar 1. mgr. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 2408/92 frá 23. júlí 1992 um aðgang bandalagsflugfélaga að flugleiðum innan bandalagsins. Upplýsingar um almannapjónustukvaðirnar hafa verið birtar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* (C 205, 4.9.2007).

Hafi enginn flugrekandi hafið eða tilkynnt að hann hyggist hefja áætlunarflug á leiðinni Mikkeli–Helsinki hinn 1. september 2007, í samræmi við almannapjónustukvaðirnar og án þess að fara fram á fjárstyrk, hyggst samgönguráðuneytið takmarka flugrekstur á þessari leið við einn flugrekanda um þriggja ára skeið hið lengsta. Heimild til flugrekstrar á leiðinni verður þá veitt á grundvelli útboðs samkvæmt d-lið 1. mgr. 4. gr. ofangreindrar reglugerðar. Mikkeliborg (verkkaupi) ákvað hinn 11. júní 2007 að efna til slíks útboðs.

Útboðsgögnin í heild, m.a. útboðsauglýsing, útboðsskilmálar, samningur, lýsing á almannapjónustukvöðunum og tilboðseyðublöð, fást hjá:

Mikkelin kaupunki, Kirjaamo, PL 33, FI-50101 Mikkeli.

Einnig má nálgast gögnin með því að senda beiðni í rafpósti á netfangið kirjaamo@mikkeli.fi eða með símbréfi á númerið +358 15 194 2040.

Tilboð skulu lögð fram eigi síðar en 31 almanaksdegi eftir að útboðsauglýsingin birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* (C 206, 5.9.2007).

Tilboð verða að berast til ráðhússins í Mikkeli fyrir kl. 15:00 ofangreindan dag. Umslög ber að merkja með orðunum „Tarjous: Mikkelin lentoliikenne, dnro 1989/2007“ (= Tilboð: Áætlunarflug til Mikkeli, tilvísunarnúmer 1989/2007). Tilboð má senda í pósti á pósthöfn sem er tilgreint hér á undan vegna óska um upplýsingar, eða málaskrá Mikkeliborgar í eftirfarandi pósthöfn: Raatihuoneenkatu 8–10, 50100 Mikkeli. Málaskráin er opin frá mánudegi til föstudags.

Tilgreina skal tilboðsfjárhæðina í sérstöku lokuðu umslagi sem merkt er nafni bjóðanda.

Um nánari upplýsingar sjá [Stjtið. ESB C 206, 5.9.2007](#).

FI-Helsinki: Flugrekstur – áætlunarflug**2007/EES/43/15****Útboð**

Stjórnvöld í Finnlandi (samgönguráðuneytið) hafa ákveðið að leggja á almannaþjónustukvaðir vegna áætlunarflugs á leiðunum Helsinki–Varkaus og/eða Helsinki–Savonlinna á grundvelli a-liðar 1. mgr. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 2408/92 frá 23. júlí 1992 um aðgang bandalagsflugfélaga að flugleiðum innan bandalagsins. Upplýsingar um almannaþjónustukvaðirnar hafa verið birtar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* (C 205, 4.9.2007).

Hafi enginn flugrekandi hafið eða tilkynnt að hann hyggist hefja áætlunarflug á leiðunum Helsinki–Varkaus og/eða Helsinki–Savonlinna hinn 1.9.2007, í samræmi við almannaþjónustukvaðirnar og án þess að fara fram á fjárstyrk, hyggst samgönguráðuneytið takmarka flugrekstur á þessari leið við einn flugrekanda um þriggja ára skeið hið lengsta. Heimild til flugrekstrar á leiðinni verður þá veitt á grundvelli útboðs samkvæmt d-lið 1. mgr. 4. gr. ofangreindrar reglugerðar. Samgönguráðuneytið (verkkaupi) ákvað hinn 14. júní 2007 að efna til slíks útboðs.

Útboðsgögnin í heild, m.a. útboðsauglýsing, útboðsskilmálar, samningur, lýsing á almannaþjónustukvöðunum og tilboðseyðublöð, fást hjá:

Liikenne- ja viestintäministeriö, Kirjaamo, PL 31, FI-00023 Valtioneuvosto, Helsinki.

Einnig má nálgast gögnin með því að senda beiðni í rafpósti á netfangið kirjaamo@mintc.fi eða með simbréfi á númerið +358 9 160 28619.

Tilboð skulu lögð fram eigi síðar en 31. almanaksdegi eftir að útboðsauglýsingin birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* (C 206, 5.9.2007).

Tilboð verða að berast samgönguráðuneytinu fyrir kl. 16:15 ofangreindan dag. Umslög ber að merkja með orðunum „Tarjous: Varkauden ja/tai Savonlinnan lentoliikenne, 734/79/2007“ (= Tilboð: áætlunarflug til Varkaus og/eða Savonlinna, tilvísunarnúmer 734/79/2007).

Tilboð má senda í pósti á pósthöfund sem er tilgreint hér á undan vegna óska um upplýsingar, eða afhenda þau í málaskrá samgönguráðuneytisins (Liikenne- ja Viestintäministeriö, Kirjaamo, Eteläesplanadi 16, Helsinki). Málaskráin er opin mánudaga til föstudaga frá 8:00 til 16:15.

Tilgreina skal tilboðsfjárhæðina í sérstöku lokuðu umslagi sem merkt er nafni bjóðanda.

Um nánari upplýsingar sjá *Stjtið. ESB C 206, 5.9.2007*.

F-Cherbourg: Flugrekstur – áætlunarflug**2007/EES/43/16****Áætlunarflug milli Cherbourg (Maupertus) og Parísar (Orly)****Auglýsing stjórnvalda í Frakklandi um útboð samkvæmt d-lið 1. mgr. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 2408/92 með yfirtöku almannaþjónustu fyrir augum**

Stjórnvöld í Frakklandi hafa lagt á almannaþjónustukvaðir á grundvelli a-liðar 1. mgr. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 2408/92 frá 23. júlí 1992 um aðgang bandalagsflugfélaga að flugleiðum innan bandalagsins í tengslum við áætlunarflug milli Cherbourg (Maupertus) og Parísar (Orly) og gilda þær frá 1. apríl 2008. Þessi ákvæði hafa verið birt í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* (C 205, 4.9.2007).

Hafi enginn flugrekandi hafið eða sé um það bil að hefja áætlunarflug á ofangreindri leið hinn 1. mars 2008, í samræmi við áhvílandi almannaþjónustukvaðir og án þess að fara fram á fjárstyrk, hyggjast stjórnvöld í Frakklandi takmarka flugrekstur á leiðinni við einn flugrekanda í samræmi við ákvæði d-liðar 1. mgr. 4. gr. ofangreindrar reglugerðar og bjóða út í almennu útboði heimild til að halda úti slíku flugi frá 1. apríl 2008.

Umsóknir skulu lagðar fram í lokuðu umslagi merktu „Délégation de service public pour l'exploitation d'une ligne aérienne – CANDIDATURE – À n'ouvrir qu'en commission“ (*Yfirtaka almannaþjónustu í tengslum við áætlunarflug – UMSÓKN – Opnist ekki fyrr en á fundi valnefndar*). Þær skulu sendar í ábyrgðarpósti með móttökukvittun (og staðfestir stimpill á kvittuninni réttu dagsetningu) eða afhentar (og þá gegn kvittun) á eftirfarandi póstfang eigi síðar en kl. 17:00 hinn 8. nóvember 2007:

Chambre de commerce & d'industrie de Cherbourg-Cotentin, Hôtel Atlantique, 50100 Cherbourg

Skömmu eftir að fresturinn í undanfarandi málsgrein rennur út mun Viðskipta- og iðnaðarráð Cherbourg-Cotentin senda völdum bjóðendum afrit af útboðsreglum og drög að samningi.

Bjóðendurnir, sem valdir hafa verið, verða að leggja fram tilboð eigi síðar en kl. 17:00, að staðartíma, hinn 20. desember 2007.

Um nánari upplýsingar sjá [Stjtið. ESB C 206, 5.9.2007](#).