

	<b>I</b>	<b>EES-STOFNANIR</b>	
	1.	EES-ráðið	
	2.	Sameiginlega EES-nefndin	
	3.	Sameiginlega EES-þingmannanefndin	
	4.	Ráðgjafarnefnd EES	
	<b>II</b>	<b>EFTA-STOFNANIR</b>	
	1.	Fastanefnd EFTA-rikkjanna	
	2.	Eftirlitsstofnun EFTA	
2010/EES/9/01		Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 660/07/COL frá 12. desember 2007 um endurgreiðslu til svonefndra Hurtigruten-fyrirtækja vegna hækkunar almannatryggingagjalds (Noregur) . . . . .	1
2010/EES/9/02		Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 433/09/COL frá 30. október 2009 um sjötugustu og þriðju breytingu á málsmeðferðar- og efnisreglum á sviði ríkisaðstoðar. . . . .	12
2010/EES/9/03		Ráðstöfun ekki ríkisaðstoð í skilningi 61. gr. EES-samningsins – Youngstorget 2 AS (Noregur). . . . .	14
	3.	EFTA-dómstóllinn	
	<b>III</b>	<b>EB-STOFNANIR</b>	
	1.	Ráðið	
	2.	Framkvæmdastjórnin	
2010/EES/9/04		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.5554 – HAVI/KeyLux/STI Freight JV) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð . . . . .	15
2010/EES/9/05		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.5733 – Gestamp Automoción/Edscha Hinge & Control Systems) . . . . .	16
2010/EES/9/06		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.5761 – EON/Masdar/JV) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð . . . . .	17

<b>2010/EES/9/07</b>	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.5799 – Faurecia/ Plastal) . . . . .	<b>18</b>
<b>2010/EES/9/08</b>	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.5809 – Mitsubishi/ JGC/Ebara/EES) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð . . . . .	<b>19</b>
<b>2010/EES/9/09</b>	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.5812 – Société Lyonnaise des Eaux/Sociétés de Distribution d’Eau et d’Assainissement (II)) . . . . .	<b>20</b>

**3. Dómstóllinn**

# EFTA-STOFNANIR

## EFTIRLITSSTOFNUN EFTA

ÁKVÖRÐUN EFTIRLITSSTOFNUNAR EFTA

2010/EES/9/01

660/07/COL

frá 12. desember 2007

**um endurgreiðslu til svonefndra Hurtigruten-fyrirtækja vegna hækkunar almanna-  
tryggingagjalds**

(Noregur)

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA HEFUR TEKID NEÐANGREINDA ÁKVÖRÐUN <sup>(1)</sup>

með vísan til samningsins um Evrópska efnahagssvæðið <sup>(2)</sup>, einkum ákvæða 2. mgr. 59. gr., 61.–63. gr. og bókar 26,

með vísan til samnings milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls <sup>(3)</sup>, einkum ákvæða 24. gr.,

með vísan til ákvæða 2. mgr. 1. gr. I. hluta og 14. gr. II. hluta bókar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól,

með vísan til leiðbeininga Eftirlitsstofnunar EFTA <sup>(4)</sup> um beitingu og túlkun 61. og 62. gr. EES-samningsins, einkum ákvæða kaflans um ríkisaðstoð á sviði sjóflutninga,

með vísan til ákvörðunar Eftirlitsstofnunar EFTA 417/01/COL frá 19. desember 2001 um endurgreiðslu vegna sjóflutninga samkvæmt svonefndum Hurtigruten-samningi <sup>(5)</sup>,

með vísan til ákvörðunar Eftirlitsstofnunar EFTA 172/02/COL frá 25. september 2002 um að leggja til við stjórnvöld í Noregi viðeigandi ráðstafanir vegna ríkisaðstoðar sem er fólgin í mismunandi almannatryggingagjaldi eftir héruðum sem atvinnurekendur starfa í,

með vísan til ákvörðunar Eftirlitsstofnunar EFTA 218/03/COL frá 12. nóvember 2003 um þriggja ára aðlögunartíma vegna afnáms mismunandi almannatryggingagjalds eftir héruðum á svæðum 3 og 4,

með vísan til ákvörðunar fastanefndar EFTA-ríkjanna 2/2003/SC frá 1. júlí 2003, en samkvæmt henni samrýmist það ákvæðum EES-samningsins að leggja á mismunandi almannatryggingagjald eftir héruðum á svæði 5 vegna óvenjulegra aðstæðna á því svæði,

með vísan til ákvörðunar Eftirlitsstofnunar EFTA 215/05/COL frá 5. júlí 2006 um að hefja formlega rannsókn af því tagi sem mælt er fyrir um í 6. gr. II. hluta bókar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól,

með vísan til þess að hagsmunaaðilum var gefinn kostur á að leggja fram athugasemdir í samræmi við ofangreind ákvæði <sup>(6)</sup>

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

<sup>(1)</sup> [Á ekki við í íslenska textanum.]

<sup>(2)</sup> Nefnist hér „EES-samningurinn“.

<sup>(3)</sup> Nefnist hér „samningurinn um eftirlitsstofnun og dómstól“.

<sup>(4)</sup> Leiðbeiningar um beitingu og túlkun 61. og 62. gr. EES-samningsins og 1. gr. bókar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól sem Eftirlitsstofnun EFTA samþykkti og sendi frá sér 19. janúar 1994 og birtar voru í Stjtið. EB 1994 L 231 og EES-viðbæti nr. 32 hinn 3. september 1994. Leiðbeiningunum var breytt síðast 3. maí 2007. Nefnast „Leiðbeiningar um ríkisaðstoð“ í því sem hér fer á eftir.

<sup>(5)</sup> Nálágast má ákvarðanir Eftirlitsstofnunar EFTA á slóðinni <http://www.eftasurv.int>.

<sup>(6)</sup> Stjtið. ESB C 314, bls. 115, frá 21. desember 2006, EES-viðbætur nr. 63/2006, bls. 33.

## I. MÁLSATVIK

### 1. Málsmeðferð

Hinn 2. ágúst 2004 sendi Eftirlitsstofnun EFTA stjórnvöldum í Noregi beiðni um upplýsingar um greiðslu sem innt var af hendi til Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskap ASA og Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA <sup>(7)</sup> sem endurgreiðsla vegna breytinga sem gerðar voru á hina norska kerfi mismunandi almannatryggingagjalds (skjalnr. 289240).

Stjórnvöld í Noregi svöruðu með bréfi viðskipta- og iðnaðarráðuneytisins dagsettu 1. september 2004 sem hafði að geyma bréf samgönguráðuneytisins frá sama degi. Bréfið barst Eftirlitsstofnun EFTA hinn 1. september 2004 og var skráð sama dag (skjalnr. 291435).

Í bréfi Eftirlitsstofnunar EFTA dagsettu 12. október 2004 var óskað nánari upplýsinga (skjalnr. 294990). Í því bréfi lýsti samkeppnis- og ríkisaðstoðarsvið stofnunarinnar því álitu að þar eð ráðstöfunin hefði ekki verið tilkynnt stofnuninni en væri þó komin til framkvæmda yrði greiðslan að teljast ólögleg aðstoð í skilningi stafliðar f) í 1. gr. II. hluta bókuvar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól.

Stjórnvöld í Noregi svöruðu með bréfi fastanefndar Noregs gagnvart Evrópusambandinu dagsettu 18. nóvember 2004, sem hafði að geyma bréf nýsköpunarráðuneytisins, dagsett 17. nóvember 2004, og bréf samgönguráðuneytisins, dagsett 16. nóvember 2004. Bréfið barst Eftirlitsstofnun EFTA hinn 22. nóvember 2004 og var skráð sama dag (skjalnr. 300326).

Samkeppnis- og ríkisaðstoðarsvið stofnunarinnar tilkynnti stjórnvöldum í Noregi í bréfi dagsettu 26. október 2005 að hún teldi vafa leika á að greiðslan til Hurtigruten-fyrirtækjanna samrýmdist framkvæmd EES-samningsins (skjalnr. 329347).

Stjórnvöld í Noregi svöruðu með bréfi fastanefndar Noregs gagnvart Evrópusambandinu dagsettu 22. desember 2005, sem hafði að geyma bréf nýsköpunarráðuneytisins og samgönguráðuneytisins, bæði dagsett 15. desember 2005. Bréfið barst Eftirlitsstofnun EFTA hinn 3. janúar 2006 og var skráð sama dag (skjalnr. 355950).

Athugasemdir Eftirlitsstofnunar EFTA við svar Norðmanna komu fram í bréfi dagsettu 9. mars 2006 (skjalnr. 364024). Stjórnvöld í Noregi svöruðu með bréfi fastanefndar Noregs gagnvart Evrópusambandinu dagsettu 29. mars 2006, sem hafði að geyma bréf stjórnsýslu- og umbótaráðuneytisins, dagsett 27. mars 2006, og bréf samgönguráðuneytisins, dagsett 24. mars 2006. Bréfið barst Eftirlitsstofnun EFTA hinn 30. mars 2006 og var skráð sama dag (skjalnr. 368446).

Samkvæmt ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 215/06/COL frá 5. júlí 2006 var hafin formleg rannsókn af því tagi sem mælt er fyrir um í 6. gr. II. hluta bókuvar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól. Norska ríkinu var boðið að gera athugasemdir við ákvörðunina. Stjórnvöld í Noregi lögðu fram athugasemdir í bréfi sem var dagsett 12. október 2006. Bréfið barst Eftirlitsstofnun EFTA og var skráð hjá henni hinn 13. október 2006 (skjalnr. 393258).

Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA um að hefja rannsókn var birt í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* og EES-viðbæti við þau <sup>(8)</sup>. Stofnunin leitaði eftir athugasemdum hagsmunaaðila. Engar umsagnir hagsmunaaðila bárust stofnuninni.

Með bréfi, sem var dagsett 3. desember 2007 og barst Eftirlitsstofnun EFTA og var skráð sama dag (skjalnr. 455223), lögðu stjórnvöld í Noregi fram frekari upplýsingar.

### 2. Aðdragandi

Hurtigruten-fyrirtækin stunduðu sjóflutninga eftir norsku strandlengjunni frá Björgvin til Kirkenes.

Frá 1. janúar 2002 til 31. desember 2004 var þjónustan, sem rekin var undir nafninu „Hurtigruten“, veitt samkvæmt samningi milli stjórnvalda í Noregi og Hurtigruten-fyrirtækjanna um rekstur

<sup>(7)</sup> Nefnast hér „Hurtigruten-fyrirtækin“.

<sup>(8)</sup> Stjórnartíð. ESB C 314, bls. 115, frá 21. desember 2006, EES-viðbætur nr. 63/2006, bls. 33.

sjóflutninga með Noregsströndum <sup>(9)</sup>. Stjórnvöld í Noregi tilkynntu Eftirlitsstofnun EFTA Hurtigruten-samninginn í júlí 2000 og hlaut hann samþykki stofnunarinnar hinn 19. desember 2001 <sup>(10)</sup>.

Samkvæmt Hurtigruten-samningnum var Hurtigruten-fyrirtækjunum skylt að halda uppi daglegri flutningaþjónustu með flutningum á bæði farþegum og varningi milli Björgvinjar og Kirkenes samkvæmt fastri áætlun. Hurtigruten-fyrirtækjunum var samkvæmt þessu skylt að hafa 11 skip í siglingum og koma við daglega í 34 höfnum á strandlengjunni. Árið 2004 mátti rekja um 8 % veltunnar til vöruflutninga en 92 % til farþegaflutninga.

Hurtigruten-fyrirtækin stunduðu einnig atvinnustarfsemi sem var ekki þáttur í Hurtigruten-þjónustunni, svo sem rekstur hraðgengra ferja. Siglingaleiðirnar, sem mynda saman Hurtigruten-þjónustuna, eru sjálfar arðbærar að nokkru leyti, einkum að sumri til. Aftur á móti er viðurkennt að þessar leiðir eru ekki arðbærar að vetri til ef þeim er þjónað með þeirri ferðatíðni sem krafist er samkvæmt Hurtigruten-samningnum.

Eftirlitsstofnun EFTA tók þá afstöðu í ákvörðuninni frá árinu 2001 að líta mætti svo á að endurgreiðsla samkvæmt Hurtigruten-samningnum væri samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, þar eð þjónustan, sem samningurinn tæki til, teldist þjónusta sem hefur almenna, efnahagslega þýðingu og fullnægt væri skilyrðunum sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins.

Hinn 25. september 2002 ákvað Eftirlitsstofnun EFTA að leggja til viðeigandi ráðstafanir af hálfu stjórnvalda í Noregi í tengslum við norskar reglur um mismunandi almannatryggingagjald eftir héruðum <sup>(11)</sup>. Í því bréfi lagði stofnunin til að stjórnvöld í Noregi gerðu þær breytingar, með lagasetningu, stjórnsýsluákvörðunum eða öðrum ráðstöfunum, sem nauðsynlegar væru til að afnema ríkisaðstoð sem leiddi af reglum um mismunandi almannatryggingagjald eftir héruðum eða samræma hana ákvæðum EES-samningsins eigi síðar en 1. janúar 2004. Í tillögunni að viðeigandi ráðstöfunum var þó einnig tekið fram að Eftirlitsstofnun EFTA kynni að geta fallist á lengri frest, ef hún teldi það nauðsynlegt og réttlætjanlegt samkvæmt hlutlægum rökum, til þess að gera hlutadeigandi fyrirtækjum kleift að laga sig að breyttum aðstæðum á tilhlýðilegan hátt. Stjórnvöld í Noregi samþykktu tillöguna að viðeigandi ráðstöfunum hinn 31. október 2002.

Hinn 12. nóvember 2003 heimilaði Eftirlitsstofnun EFTA þriggja ára frest til aðlögunar að reglum um mismunandi almannatryggingagjald eftir héruðum á svæðum 3 og 4 í því skyni að milda áhrifin af afnámi kerfisins <sup>(12)</sup>.

Haustið 2003 voru samþykktar í norska löggjafarþinginu breytingar á reglum um mismunandi almannatryggingagjald eftir héruðum og öðluðust þær gildi 1. janúar 2004. Breytingarnar leiddu til hækkunar á almannatryggingagjöldum Hurtigruten-fyrirtækjanna. Kostnaðaraukinn var bættur að hluta, en þó ekki að öllu leyti, með ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA frá 12. nóvember 2003.

Í 10. gr. Hurtigruten-samningsins var að finna ákvæði um að báðir aðilar gætu krafist endurskoðunar samningsins ef verulegar breytingar yrðu á forsendum hans. Hurtigruten-samningurinn féll úr gildi eins og til stóð hinn 31. desember 2004. Rekstur þjónustunnar á tímabilinu 1. janúar 2005 til 31. desember 2012 var boðinn út í júní 2004. Gengið var að tilboði Hurtigruten-fyrirtækjanna og runnu þau síðan saman í mars 2006 og mynduðu fyrirtækið sem rekur þjónustuna nú, Hurtigruten ASA.

### 3. Lýsing á ráðstöfuninni

Málið, sem hér liggur fyrir, varðar greiðslu til Hurtigruten-fyrirtækjanna samkvæmt 70. lið 1330. kafla (*Særskilte transportiltak*) í norsku ríkisfjárlögunum fyrir árið 2004, en þar var gert ráð fyrir að Hurtigruten-fyrirtækin fengju endurgreiðslu að fjárhæð allt að 8,5 milljóna norskra króna (um

<sup>(9)</sup> Nefnist hér „Hurtigruten-samningurinn“.

<sup>(10)</sup> Ákvörðun 417/01/COL, nefnist „ákvörðunin frá árinu 2001“ í því sem hér fer á eftir.

<sup>(11)</sup> Ákvörðun 172/02/COL.

<sup>(12)</sup> Ákvörðun 218/03/COL. Aðlögunarresturinn varðaði ekki nyrstu héruð Noregs (svæði 5 samkvæmt reglum um almannatryggingagjald) þar eð EFTA-ríkin höfðu ákveðið, með ákvörðun nr. 2/2003/SC frá 1. júlí 2003, að það samrýmdist ákvæðum EES-samningsins að leggja á mismunandi almannatryggingagjald eftir héruðum á því svæði vegna óvenjulegra aðstæðna sem þar ríktu.

1,1 milljóna evra) vegna breytinganna sem gerðar voru á reglum um mismunandi almannatryggingagjald eftir héruðum <sup>(13)</sup>.

Greiðslan átti að bæta Hurtigruten-fyrirtækjunum þann hluta hækkunar á almannatryggingagjöldum sem ekki hafði þegar verið bættur samkvæmt reglum um þriggja ára aðlögunarfrest sem Eftirlitsstofnun EFTA samþykkti í ákvörðuninni frá 12. nóvember 2003.

Endurgreiðsla til Hurtigruten-fyrirtækjanna hafði þann tilgang að bæta þeim að fullu kostnaðarauka vegna almannatryggingagjalds árið 2004. Enginn munur var gerður á þeim hluta almannatryggingagjalds sem sneri að almennum rekstri fyrirtækjanna og þeim hluta sem sneri að starfsemi sem talist gæti almannaþjónusta í skilningi 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins.

Í reynd fengu Hurtigruten-fyrirtækin í þessu tilliti greiddar 7,352 milljónir norskra króna (um 900 000 evra) árið 2004. Þessi fjárhæð svarar til kostnaðarauka fyrirtækjanna vegna breytinganna sem urðu á reglum um mismunandi almannatryggingagjald eftir héruðum.

#### 4. Ákvörðun um að hefja formlega rannsókn

Í ákvörðuninni um að hefja formlega rannsókn, ákvörðun 215/06/COL, komst Eftirlitsstofnun EFTA að þeirri bráðabirgðaniðurstöðu að endurgreiðsla vegna hækkunar almannatryggingagjalds væri ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

Stofnunin taldi vafa leika á að unnt væri að lýsa styrkjaráðstöfun norska ríkisins samrýmanlega framkvæmd EES-samningsins, og nánar tiltekið að ráðstöfunin væri samrýmanleg ákvæðum 2. mgr. 59. gr. samningsins. Vafinn sneri einkum að því hvort aðstoðin, sem veitt hefði verið, væri nauðsynleg til þess að Hurtigruten-fyrirtækin gætu fullnægt þeirri skyldu að veita almannaþjónustu.

#### 5. Athugasemdir stjórnvalda í Noregi

Að áliti stjórnvalda í Noregi var endurgreiðslan innan þeirra marka sem Eftirlitsstofnun EFTA heimilaði í ákvörðun sinni frá árinu 2001 og ber því að flokka hana sem „yfirstandandi aðstoð“ í samræmi við skilgreininguna sem er að finna í undirlið ii) í staflið b) í 1. gr. II. hluta bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól.

Að áliti stjórnvalda í Noregi er greiðslan í samræmi Hurtigruten-samninginn sem var í gildi þegar greiðslan fór fram. Í þessu tilliti byggja þau á ákvæðum 10. gr. Hurtigruten-samningsins, en þar var að finna ákvæði um að báðir aðilar Hurtigruten-samningsins gætu krafist endurskoðunar samningsins ef verulegar breytingar yrðu á forsendum hans. Stjórnvöld í Noregi hafa tekið fram að breytingarnar á reglum um mismunandi almannatryggingagjald eftir héruðum fullnægi að þeirra áliti þessu skilyrði. Breytingarnar séu ekki þess eðlis að Hurtigruten-fyrirtækin hefðu getað séð þær fyrir. Að loknum viðræðum við fyrirtækin var ákveðið að endurgreiðsla vegna þessa kostnaðar skyldi vera 7,352 milljónir norskra króna fyrir árið 2004, þ.e. að hún skyldi samsvara kostnaðarauka vegna breytinganna sem gerðar voru á almannatryggingagjaldi. Að sögn stjórnvalda í Noregi hafði endurgreiðsla á kostnaði vegna breytinganna sem gerðar voru á almannatryggingagjaldi þann tilgang að tryggja óbreytta stöðu að því er varðaði umsamið flutningamagn meðfram ströndum Noregs, með því að gera Hurtigruten-fyrirtækjunum kleift að fullnægja eftir sem áður þeim almannaþjónustukvöðum sem hvíldu á þeim samkvæmt samningnum.

<sup>(13)</sup> Greinargerð með 70. lið hljóðar svo: „Av budsjettforslaget på 200,8 mill. kr for 2004, er 192,3 mill. kr direkte relateret til den gjeldende avtalen med hurtigruterederiene. Restbeløpet på 8,5 mill. kr er knyttet til ev. kompensasjon som følge av endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift. Endelig kompensasjonsbeløp vil bli bestemt når forhandlingene mellom hurtigruteselskapene og departementet er avsluttet.“ [Íslensk þýðing með hliðsjón af óopinberri þýðingu Eftirlitsstofnunar EFTA á ensku: Af fyrirhugaðri 200,8 millj. kr. fjárveitingu fyrir árið 2004 leiðir 192,3 millj. kr. beint af gildandi samningi við Hurtigruten-fyrirtækin. Mismunurinn, eða 8,5 millj. kr., tengist hugsanlegri endurgreiðslu vegna breytinga sem gerðar voru á kerfi mismunandi almannatryggingagjalds eftir héruðum. Endanleg endurgreiðsla verður ákvörðuð þegar samningaviðræðum Hurtigruten-fyrirtækjanna og ráðuneytisins er lokið.]

Stjórnvöld í Noregi eru þeirrar skoðunar að 10. gr. Hurtigruten-samningsins sé fullnægjandi lagagrundvöllur fyrir endurskoðun samningsins og að Eftirlitsstofnun EFTA hafi viðurkennt það ákvæði í ákvörðun sinni frá árinu 2001. Á þeim grundvelli telst endurgreiðsla vegna hækkunar almannatryggingagjalds ekki ný aðstoð, að álit stjórnvalda í Noregi, að því tilskildu að hún samrýmist ákvæðum EES-samningsins um ríkisaðstoð.

Að því er varðar samræmi við ákvæði EES-samningsins halda stjórnvöld í Noregi því fram að Hurtigruten-fyrirtækin hafi fengið endurgreiðslur vegna breytinga á almannatryggingagjaldi til þess að þau gætu veitt fullnægjandi flutningaþjónustu samkvæmt ákvörðun norska lögjafarþingsins. Hefði endurgreiðsla ekki komið til hefði þjónusta samkvæmt almannatryggingagjaldum, sem hvíldu á fyrirtækjunum, hrakað; annaðhvort með því að fargjöld hefðu hækkað eða með því að ferðum hefði verið fækkað. Að þessu athuguðu er það álit stjórnvalda í Noregi að endurgreiðslan hafi verið nauðsynleg.

Stjórnvöld í Noregi vísa til 1. gr. Hurtigruten-samningsins, en þar er kveðið á um að Hurtigruten-fyrirtækin skuli nota verulegan hluta hagnaðar sumarmánaðanna til að mæta halla á rekstri vetrarmánaðanna. Endurgjald fyrir almannatryggingagjald ber síðan að reikna á grundvelli arðsemi fyrir heilt ár. Stjórnvöld í Noregi líta svo á að með því að fallast á það meginsjónarmið, sem byggt er á í 1. gr. Hurtigruten-samningsins, hafi Eftirlitsstofnun EFTA jafnframt samþykkt að enginn skýr aðskilnaður sé viðhafður milli þeirrar þjónustu Hurtigruten-fyrirtækjanna sem er rekin í hagnaðarskyni og þjónustu sem er ekki rekin í hagnaðarskyni. Að sögn stjórnvalda í Noregi var það til óhagræðis fyrir Hurtigruten-fyrirtækin að flytja hagnað frá tímabili með arðbærum rekstri til tímabils með óarðbærum rekstri, í samanburði við önnur fyrirtæki sem buðu þjónustu á sviði sjóflutninga, þar eð slíkt jók hættuna á að önnur fyrirtæki reyndu að fleyta rjómann ofan af fyrrnefnda tímabilinu. Þessi hættu jókst enn frekar við breytingarnar sem gerðar voru á almannatryggingagjaldi og stjórnvöld í Noregi telja réttmætt að vinna gegn henni með því að hækka endurgjaldið.

Þá líta stjórnvöld í Noregi svo á að aðskilnaður milli mismunandi tegunda þjónustu eftir því hvort hún er arðsöm eða ekki hafi ekki úrslitaáhrif þegar svo háttar til, eins og í þessu tilviki, að styrkjatilfærslan hefur augljóslega þann tilgang að styðja við þjónustu sem er óarðbær. Í þessu tilliti vísa stjórnvöld í Noregi til ársskýrslu Hurtigruten-fyrirtækjanna fyrir árið 2004 og rekstrarniðurstöðu einstakra mánaða sem sýnir að hallarekstur vetrarmánaðanna, að teknu tilliti til endurgjalds fyrir almannatryggingagjald, var hér um bil 211 milljónir NOK. Í heild nam hallinn um 45 milljónum NOK. Stjórnvöld í Noregi leggja ennfremur áherslu á að endurgreiðsla vegna ársins 2004 breyti því ekki að þjónusta, sem er rekin í hagnaðarskyni og fellur undir Hurtigruten-samninginn, er notuð til að styðja við þá starfsemi Hurtigruten-fyrirtækjanna sem tengist almannatryggingagjaldinu.

Loks vísa stjórnvöld í Noregi til þess að í kjölfar útboðsins, sem fór fram árið 2004, er árleg endurgreiðsla að meðaltali 237,5 milljónir NOK á tímabilinu 1. janúar 2005 til 31. desember 2012, og því mun hærri en hún var á tímabilinu 1. janúar 2002 til 31. desember 2004. Að sögn stjórnvalda í Noregi má ráða af þessu að endurgreiðslan, sem ákveðin var fyrir árið 2004, var nauðsynleg og ekki óhóflega há.

Þessu til viðbótar halda stjórnvöld í Noregi því fram að af endurgreiðslunni í heild hafi 4,29 milljónir norskra króna verið vegna hækkunar almannatryggingagjalds fyrir vetrarmánaðina, en þær 3,06 milljónir norskra króna, sem eftir standa, séu viðbótarendurgjald fyrir almannatryggingagjaldinu á sama tímabili með hliðsjón af því að almannatryggingagjöldin reyndist valda Hurtigruten-fyrirtækjunum meiri kostnaði en aðilar Hurtigruten-samningsins höfðu búist við hvor um sig. Samgönguráðuneytið heldur fast við þessa skoðun þó að í fjárlögum ársins 2004 hafi endurgreiðslan verið nefnd „*hugsanleg endurgreiðsla vegna breytinga sem gerðar eru á kerfi mismunandi almannatryggingagjalds eftir héraðum*“<sup>(14)</sup>. Stjórnvöld í Noregi telja að við mat á því hvort endurgreiðslan sé lögleg eigi það ekki að hafa úrslitaáhrif hvað framlagið var kallað í fjárlögum.

<sup>(14)</sup> Óopinber þýðing, sbr. 13. neðanmálsgrein.

## II. MAT

### 1. Hefur verið veitt ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins?

1. mgr. 61. gr. EES-samningsins hljóðar svo:

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

Endurgreiðsla til Hurtigruten-fyrirtækjanna vegna hækkunar almannatryggingagjalds er fjármögnuð með beinum framlögum á fjárlögum og kemur því frá ríkinu. Þá leysir endurgreiðslan fyrirtækin undan greiðslu almannatryggingagjalds sem þau hefðu þurft að greiða við venjulegar rekstraraðstæður og styrkir því stöðu þessara fyrirtækja gagnvart öðrum fyrirtækjum sem stunda viðskipti milli EES-ríkja. Við þetta bætist að Hurtigruten-fyrirtækin starfa á farþega- og fraktflutningamarkaði og á ferðapjónustumarkaði, einkum með framboði á skemmtisiglingum/hringferðum með Noregsströndum. Hurtigruten-þjónustan er að verulegu leyti nýtt af erlendum ferðamönnum og Hurtigruten-fyrirtækin keppa þannig við önnur fyrirtæki sem bjóða þessum viðskiptamönnum svipaða þjónustu. Endurgreiðslan til Hurtigruten-fyrirtækjanna kann því að hafa samkeppnisáhrif á þessum mörkuðum og er til þess fallin að hafa áhrif á viðskipti milli aðildarríkja EES-samningsins.

Eftirlitsstofnun EFTA lítur því svo á að ofangreind greiðsla að fjárhæð 7,352 milljóna norskra króna (um 900 000 evra) til Hurtigruten-fyrirtækjanna hafi haft í för með sér ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

### 2. Ný eða yfirstandandi aðstoð

Hugtakið „ný aðstoð“ er skilgreint þannig í staflíð c) í 1. gr. II. hluta bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól: „öllum aðstoð, það er aðstoðarkerfi og stök aðstoð, sem er ekki yfirstandandi aðstoð, þar með taldar breytingar á yfirstandandi aðstoð“.

Eftirlitsstofnun EFTA tók þá afstöðu í ákvörðuninni frá árinu 2001 að endurgreiðsla til Hurtigruten-fyrirtækjanna samkvæmt Hurtigruten-samningnum gæti talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, þar eð þjónustan, sem samningurinn tæki til, teldist þjónusta sem hefur almenna, efnahagslega þýðingu og fullnægt væri skilyrðunum sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins.

Aðstoð, sem Eftirlitsstofnun EFTA hefur samþykkt, nefnist yfirstandandi aðstoð. Árið 2004 veittu stjórnvöld í Noregi hins vegar Hurtigruten-fyrirtækjunum viðbótarstyrk að fjárhæð 7,352 milljóna norskra króna. Sú aðstoð var veitt til að bæta fyrirtækjunum hækkun á almannatryggingagjaldi árið 2004 og var ekki hluti af þeirri aðstoð við Hurtigruten-fyrirtækin sem Eftirlitsstofnun EFTA heimilaði í ákvörðuninni frá 2001.

Að áliti stjórnvalda í Noregi var endurgreiðslan í samræmi við ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA frá árinu 2001 þar eð kveðið var á um það í 10. gr. Hurtigruten-samningsins að báðir aðilar gætu krafist endurskoðunar samningsins ef verulegar breytingar yrðu á forsendum hans. Stjórnvöld í Noregi hafa tekið fram að breytingarnar á reglum um mismunandi almannatryggingagjald eftir héruðum séu að þeirra áliti verulegar breytingar. Að sögn stjórnvalda í Noregi ber því að líta á endurgreiðsluna sem yfirstandandi aðstoð.

Eftirlitsstofnun EFTA telur rétt að taka fram að hún hafði samþykkt árlega endurgreiðslu samkvæmt Hurtigruten-samningnum að fjárhæð 170 milljóna norskra króna á verðlagi ársins 1999. Aftur á móti var ekki fjallað um 10. gr. Hurtigruten-samningsins í ákvörðun stofnunarinnar, og ákvörðun stofnunarinnar hafði enga vísbendingu að geyma um að hugsanlegar síðari breytingar á Hurtigruten-samningnum samkvæmt því ákvæði yrðu sjálfkrafa taldar samrýmast ríkisaðstoðarreglum EES-samningsins, eins og stjórnvöld í Noregi telja.



Í 10. gr. samningsins er aðeins kveðið á um að samningnum *megi* breyta vegna verulegra ófyrirséðra breytinga á aðstæðum. Þar er ekki mælt fyrir um sjálfvirka hækkun á endurgreiðslu til Hurtigruten-fyrirtækjanna vegna kostnaðarhækkunar, heldur er aðilum Hurtigruten-samningsins eingöngu heimilað að fara fram á endurskoðun samningsins án þess að sagt sé fyrir um niðurstöðu slíkrar endurskoðunar. Þá er ekki tekið sérstaklega fram í ákvæðinu að aukinn kostnaður vegna skattahækkunar geti verið gild ástæða fyrir endurskoðun, og enn síður að slíkt skuli hafa í för með sér sjálfvirka leiðréttingu á samningnum um nákvæmlega sömu fjárhæð og leiðir af skattahækkuninni. Breytingar á skattgreiðslum annars samningsaðilans eru að jafnaði ekki þáttur sem hinum samningsaðilanum er skylt að taka á sig. Jafnvel þótt upprunalegi Hurtigruten-samningurinn hafi verið tilkynntur Eftirlitsstofnun EFTA í heild árið 2000 og samþykktur árið 2001 var því ekki hægt að ætlast til þess að stofnunin gæti séð fyrir öll hugsanleg áhrif ákvæðisins, og þótt stofnunin hafi ekki fjallað sérstaklega um ákvæðið í ákvörðuninni frá 2001 er ekki unnt að draga þá ályktun að hvers kyns beiting ákvæðisins hafi sjálfkrafa talist viðunandi frá sjónarmiði ríkisaðstoðar eftir það.

Að áliti Eftirlitsstofnunar EFTA ber að greina þá staðreynd, að samningsákvæðið skuli vera fyrir hendi, frá þeirri spurningu hvort leiðin, sem farin var við endurskoðunina, samrýmist ákvæðum EES-samningsins, og þá einkum ríkisaðstoðarregluglunum. Hvort atriði um sig þarf að meta á eigin forsendum í hverju tilviki sem endurskoðun á sér stað og fyrra atriðið er hið eina sem skiptir máli um það hvort aðstoðin telst ný eða yfirstandandi.

Eftirlitsstofnun EFTA bendir á að í kjölfar hækkunar á almannatryggingagjaldi fengu Hurtigruten-fyrirtækin viðbótargreiðslu að fjárhæð 7,352 milljóna norskra króna árið 2004. Þetta var hækkun, og því breyting, á þeirri ríkisaðstoð við Hurtigruten-fyrirtækin sem Eftirlitsstofnun EFTA heimilaði í ákvörðuninni frá árinu 2001. Stofnunin lítur því svo á að aðstoðin sé ný aðstoð í skilningi staflíðar c) í 1. gr. II. hluta bókar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól.

### 3. Málmeðferð

Í 3. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól stendur: „*Tilkynna skal [Eftirlitsstofnun EFTA um áætlanir um að veita eða breyta aðstoð þannig að henni gefist nægur tími til athugasemda. [...]. Hlutadeigandi ríki skal ekki gera fyrirhugaðar ráðstafanir fyrr en endanleg niðurstaða liggur fyrir.*“

Eins og þegar hefur verið tekið fram lítur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að aðstoðin sé ný aðstoð í skilningi staflíðar c) í 1. gr. II. hluta bókar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól. Af því leiðir að skylt var að tilkynna stofnuninni endurgreiðsluna samkvæmt 3. mgr. 1. gr. I. hluta og 2. gr. II. hluta bókar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól og óheimilt var að inna hana af hendi nema að fengnu samþykki stofnunarinnar. Stjórnvöld í Noregi ákváðu aftur á móti að inna endurgreiðsluna af hendi í bága við þessa skyldu. Endurgreiðslan telst því „ólögleg aðstoð“ í skilningi staflíðar f) í 1. gr. II. hluta bókar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól.

### 4. Samrýmist aðstoðin samkeppnisreglum?

#### 4.1 Inngangur

Bein aðstoð, sem er veitt í því skyni að mæta rekstrartapi, er að jafnaði ekki samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins. Þar eð hækkun á endurgreiðslu til Hurtigruten-fyrirtækjanna tekur til kostnaðar af daglegum rekstri Hurtigruten-þjónustunnar ber að líta á hana sem rekstraraðstoð. Heimilt er að samþykkja rekstraraðstoð af þessu tagi í undantekningartilvikum ef fullnægt er skilyrðum samkvæmt undanþáguákvæðum EES-samningsins.

Í ákvörðuninni frá árinu 2001 lýsti Eftirlitsstofnun EFTA þeirri afstöðu að aðstoð við Hurtigruten-fyrirtækin gæti ekki notið undanþágu frá almennu banni við ríkisaðstoð samkvæmt 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins á grundvelli ákvæða 2. eða 3. mgr. 61. gr. samningsins. Stofnunin komst engu að síður að þeirri niðurstöðu að aðstoðin væri samrýmanleg framkvæmd samningsins ef skilyrðum samkvæmt 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins hefði verið fullnægt.

Í ákvörðuninni um að hefja formlega rannsókn á málinu, sem hér er til umfjöllunar, lýsti Eftirlitsstofnun EFTA efasemdum um að aukin aðstoð við Hurtigruten-fyrirtækin væri samrýmanleg ákvæðum 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins.

Í tengslum við rannsóknina hefur Eftirlitsstofnun EFTA komist að þeirri niðurstöðu að meta verði fyrst samkvæmt ákvæðum staflíðar c) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins hvort aðstoð við Hurtigruten-fyrirtækin, sem veitt hefur verið sem endurgreiðsla á kostnaðarauka vegna breytinga á almannatryggingagjaldi, sé samrýmanleg gildandi reglum.

#### 4.2 *Lagagrundvöllur mats á því hvort aðstoð samrýmist gildandi reglum*

Samkvæmt ákvæðum staflíðar c) í 3. mgr. 61. gr. samningsins getur aðstoð talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins ef hún er veitt í því skyni að greiða fyrir þróun ákveðinna greina efnahagslífsins, enda hafi hún ekki svo óhagstæð áhrif á viðskiptaskilyrði í samskiptum samningsaðila að stríði gegn sameiginlegum hagsmunum. Eftirlitsstofnun EFTA hefur gefið út leiðbeiningar um beitingu ákvæða staflíðar c) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins í tengslum við sjóflutninga (nefnast „Leiðbeiningar um sjóflutninga“ í því sem hér fer á eftir).

Í undirkafla 3.2 í Leiðbeiningum um sjóflutninga er fjallað um ríkisaðstoð í tengslum við launatengd gjöld. Samkvæmt 1. mgr. undirkafla 3.2 verða ráðstafanir, sem fela í sér stuðning við siglingageirann, 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.

Í 2. mgr. sama undirkafla er kveðið á um að eftirtaldar ráðstafanir á sviði launatengdra gjalda skuli heimilar 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.

Í þessu tilliti er hugtakið „farmenn frá EES-ríkjum“ skilgreint þannig:

- Ríkisborgarar EES-ríkjanna þegar um ræðir farmenn sem vinna um borð í skipum (að ekjuskipum meðtöldum <sup>(15)</sup>) 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.

Í 3. mgr. kemur fram að innri skattalegar ástæður geti 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 álögum. 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.

#### 4.3 *Mat*

Eins og fram kemur í undirkafla I.3 hér á undan voru Hurtigruten-fyrirtækjunum greiddar 7,352 milljónir norskra króna (um 900 000 evra) í því skyni að bæta þeim kostnaðarauka vegna hækkunar á almannatryggingagjaldi árið 2004. Samkvæmt því sem fram kom í fjárlögum ársins 2004 var þessi styrkgreiðsla til Hurtigruten-fyrirtækjanna fölginn í endurgreiðslu „vegna breytinga sem gerðar eru á kerfi mismunandi almannatryggingagjalds eftir héruðum“ <sup>(16)</sup>.

<sup>(15)</sup> Skilgreiningin á ekjuferju er „haffært farþegaskip sem getur flutt minnst tólf farþega og þar sem ökutæki eða járnbrautarvagnar geta ekið til og frá borði“, sbr. 22. nmgr. leiðbeininganna sem hefur að geyma vísan til tilskipunar ráðsins 1999/35/EB frá 29. apríl 1999 um kerfi lögboðinna skoðana til að stuðla að öruggum rekstri ekjuferja og háhraðafarþegaferja í áætlunarferðum (Stjtið. ESB L 138, 1.6.1999, bls. 1), en hún hefur verið felld inn í XIII. viðauka EES-samningsins undir lið 56ca.

<sup>(16)</sup> Óopinber þýðing, sbr. 13. neðanmálgrein.

Af því, sem hér hefur verið rakið, leiðir að aðstoðin var veitt Hurtigruten-fyrirtækjunum til þess að bæta þeim hækkun á almannatryggingagjaldi sem þeim var gert að standa skil á árið 2004. Aðstoðin verður því að teljast endurgreiðsla á almannatryggingagjöldum sem greidd eru vegna farmanna í samræmi við ákvæði 2. og 3. mgr. undirkafla 3.2 í Leiðbeiningum um sjóflutninga.

Samkvæmt 2. mgr. undirkafla 3.2 í Leiðbeiningum um sjóflutninga er aðeins heimilt að veita aðstoð sem er fölginn í afslætti af almannatryggingagjöldum sem greidd eru vegna farmanna frá EES-ríkjum sem starfa á skipum sem skráð eru í EES-ríki.

Stjórnvöld í Noregi hafa staðfest að öll skip, sem notuð voru á Hurtigruten-leiðinni árið 2004, hafi verið skráð í Noregi. Eftirlitsstofnun EFTA lítur því svo á að skráningarskilyrðinu hafi verið fullnægt.

Að því er varðar það skilyrði, að almannatryggingarnar verði að vera vegna „farmanna frá EES-ríkjum“, er það hugtak skilgreint sem *annaðhvort* ríkisborgarar EES-ríkjanna, þegar um ræðir farmenn sem vinna um borð í skipum (að ekjuskipum meðtöldum) sem notuð eru í áætlunarsiglingum með farþega á Evrópska efnahagssvæðinu *eða*, í öllum öðrum tilvikum, þeir farmenn sem eru skattskyldir og/eða greiða þarf fyrir almannatryggingagjöld í EES-ríki.

Í Hurtigruten-samningnum var Hurtigruten-þjónustunni lýst sem flutningum á bæði farþegum og varningi milli Björgvinjar og Kirkenes. Samkvæmt upplýsingum, sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram, tengdust um 92 % af veltu Hurtigruten-fyrirtækjanna á árinu 2004 farþegaflutningum, en um 8 % tengdust flutningum á varningi. Sum Hurtigruten-skipanna voru þannig búin að unnt var að aka fólksbifreiðum um borð og frá borði. Aftur á móti var ekki unnt að aka atvinnuökutækjum (flutningabifreiðum, dráttarvögnum o.s.frv.) um borð og frá borði. Þá var Hurtigruten-þjónustan fölginn í áætlunarsiglingum með Noregsströndum, eins og fram kemur í undirkafla 1.2 hér á undan, og því innan Evrópska efnahagssvæðisins.

Á grundvelli þessa lítur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að skip Hurtigruten-fyrirtækjanna hljóti að teljast falla undir hina fyrri af ofangreindum tveimur skilgreiningum, þ.e. að þau séu skip sem notuð eru í áætlunarsiglingum með farþega á Evrópska efnahagssvæðinu. Af því leiðir að endurgreiðsla til Hurtigruten-fyrirtækjanna vegna hækkunar almannatryggingagjalds er því aðeins samrýmanleg undirkafla 3.2 í Leiðbeiningum um sjóflutninga að hún hafi átt sér stað vegna farmanna sem voru ríkisborgarar EES-ríkis.

Stjórnvöld í Noregi hafa lagt fram upplýsingar því til staðfestingar að allir starfsmenn á skipum, sem notuð voru á Hurtigruten-leiðinni árið 2004, hafi verið ríkisborgarar EES-ríkja.

Þess var sérstaklega getið í fjárlögum að Hurtigruten-fyrirtækjunum væri veitt viðbótaraðstoð í því skyni að bæta þeim hækkun almannatryggingagjalds. Þannig var greinilegt samband milli styrkveitingarinnar og almannatryggingagjaldsins. Þá samsvaraði styrkfjárhæðin nákvæmlega auknum kostnaði fyrirtækjanna vegna almannatryggingagjalds. Eins og fram kemur í undirkafla II.4.4 hér á eftir hafði styrkurinn ekki í för með sér ofgreiðslur af neinu tagi. Loks er þess að geta að aðstoðin var eingreiðsla sem var tilkynnt í fjárlögum. Aðferðin, sem notuð var við veitingu aðstoðarinnar, var því gagnsæ og bauð ekki heim misnotkun. Af þessu leiðir að fullnægt er skilyrðum fyrir því að telja endurgreiðslu almannatryggingagjalds jafngilda kerfi afsláttar af gjaldinu.

Á grundvelli þessara atriða er það niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA að aðstoðin, sem Hurtigruten-fyrirtækjunum var veitt vegna hækkunar á almannatryggingagjöldum árið 2004, samræmist ákvæðum undirkafla 3.2 í Leiðbeiningum um sjóflutninga.

#### **4.4 Ofgreiðsla og uppsöfnun**

Samkvæmt 2. mgr. 11. undirkafla í Leiðbeiningum um sjóflutninga er heimilt að fella niður allt að 100 % af almannatryggingagjöldum vegna farmanna frá EES-ríkjum, þ.e. heimilt er að fella almannatryggingagjald niður að fullu. Í málinu, sem hér liggur fyrir, hafði Hurtigruten-fyrirtækjunum verið gert að standa skil á herra almannatryggingagjaldi árið 2004 en verið hafði næstu ár á undan.

Eftirlitsstofnun EFTA telur að fjárhæð aðstoðarinnar, sem veitt var samkvæmt ákvæðum 3.–6. undirkafla Leiðbeininga um sjóflutninga, hafi ekki verið hærri en sem nam heildarfjárhæð skatta og almannatryggingagjalds sem innheimt var vegna skipaútgærdar og vinnu farmanna og að fullnægt hafi verið viðmiðinu sem sett er í 2. mgr. 11. undirkafla þeirra leiðbeininga.

Auk aðstoðar vegna launatengdra gjalda, sem látin var renna til Hurtigruten-fyrirtækjanna á grundvelli Leiðbeininga um sjóflutninga, nutu Hurtigruten-fyrirtækin einnig aðstoðar í samræmi við Hurtigruten-samninginn um kaup á flutningaþjónustu og í samræmi við ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA frá 12. nóvember 2003 um að fallast á aðlögunartíma vegna mismunandi almannatryggingagjalds launagreiðenda eftir héruðum. Til þess að ganga úr skugga um að engin ofgreiðsla hafi átt sér stað er nauðsynlegt að sannreyna að Hurtigruten-fyrirtækin hafi ekki fengið endurgreiðslur vegna sama kostnaðar samkvæmt þessum tvennum ráðstöfunum.

Í því tilliti bendir Eftirlitsstofnun EFTA á að kostnaðarauki fyrirtækjanna vegna almannatryggingagjalds var afleiðing af ákvörðun stofnunarinnar 172/02/COL um að leggja til viðeigandi ráðstafanir af hálfu Norðmanna í tengslum við norskar reglur um mismunandi almannatryggingagjald eftir héruðum. Norska ríkið tilkynnti áætlun um hvernig staðið yrði að aðlögun að almannatryggingagjaldi sem væri ekki mismunandi eftir héruðum. Eftirlitsstofnun EFTA samþykkti áætlunina með ákvörðun frá 12. nóvember 2003 og fól hún í sér hækkun á almannatryggingagjöldum sem Hurtigruten-fyrirtækjunum var gert að standa skil á árið 2004 frá því sem var þegar Hurtigruten-samningurinn var gerður. Þannig liggur ljóst fyrir að kostnaðarauki Hurtigruten-fyrirtækjanna vegna almannatryggingagjalds árið 2004 féll ekki undir Hurtigruten-samninginn, þ.e. endurgreiðslur á grundvelli samningsins náðu ekki til þess kostnaðarauka. Þá áttu auknar greiðslur á árinu 2004 aðeins að bæta Hurtigruten-fyrirtækjunum þann hluta hækkunar á almannatryggingagjaldi sem ekki hafði þegar verið bættur samkvæmt reglum um þriggja ára aðlögunarfrest. Endurgreiðsla vegna hækkunar á almannatryggingagjaldi árið 2004, sem átti sér stað í samræmi við Leiðbeiningar um sjóflutninga, hafði því engar ofgreiðslur í för með sér.

Á grundvelli ofangreindra atriða lítur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að endurgreiðsla til Hurtigruten-fyrirtækjanna vegna hækkunar á almannatryggingagjaldi sé samrýmanleg ákvæðum stafliðar c) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins með vísan til ákvæða Leiðbeininga um sjóflutninga.

## 5. Niðurstaða

Með hliðsjón af því, sem hér hefur verið rakið, er það niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA að endurgreiðsla að fjárhæð 7,352 milljóna norskra króna (um 900 000 evra) til Hurtigruten-fyrirtækjanna sé samrýmanleg ákvæðum stafliðar c) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

Eftirlitsstofnun EFTA telur engu að síður miður að stjórnvöld í Noregi skuli ekki hafa virt þær skuldbindingar sínar samkvæmt 3. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól að tilkynna ráðstöfunina og gæta þess að hún kæmist ekki til framkvæmda fyrr en hún hefði hlotið samþykki stofnunarinnar.

### ÁKVÖRÐUNIN ER SVOHLJÓÐANDI:

#### 1. gr.

Endurgreiðsla til Hurtigruten-fyrirtækjanna að fjárhæð 7,352 milljóna norskra króna er ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins. Með aðstoðinni var brotið gegn málsmeðferðinni sem kveðið er á um í 3. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól. Aðstoðin samrýmist ákvæðum stafliðar c) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins með vísan til ákvæða Leiðbeininga um sjóflutninga.

#### 2. gr.

Ákvörðun þessari er beint til stjórnvalda í Noregi.

3. gr.

Ákvörðun þessi telst fullgild á ensku.

Gjört í Brussel 12. desember 2007.

Fyrir hönd Eftirlitsstofnunar EFTA

***Kristján Andri Stefánsson***

Stjórnarmaður

***Kurt Jaeger***

Stjórnarmaður

## ÁKVÖRÐUN EFTIRLITSSTOFNUNAR EFTA

2010/EES/9/02

433/09/COL

frá 30. október 2009

## um sjötugustu og þriðju breytingu á málsmeðferðar- og efnisreglum á sviði ríkisaðstoðar

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA HEFUR TEKID NEÐANGREINDA ÁKVÖRÐUN

með vísan til samningsins um Evrópska efnahagssvæðið <sup>(1)</sup>, einkum ákvæða 61., 62. og 63. gr. og bókunar 26,

með vísan til samnings milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls <sup>(2)</sup>, einkum ákvæða 24. gr. og stafliðar b) í 2. mgr. 5. gr.,

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 <sup>(3)</sup> sem Eftirlitsstofnun EFTA samþykkti 19. janúar 1994 <sup>(4)</sup>.

Ákvæði kaflans í Leiðbeiningum um ríkisaðstoð, sem lýtur að aðstoð til björgunar og endurskipulagningar í illa stöddum fyrirtækjum <sup>(5)</sup>, falla úr gildi 30. nóvember 2009 <sup>(6)</sup>.

Sá kafli samsvarar leiðbeiningum Evrópubandalagsins um ríkisaðstoð til björgunar og endurskipulagningar í illa stöddum fyrirtækjum <sup>(7)</sup>, en ákvæði þeirra eiga að falla úr gildi 9. október 2009 <sup>(8)</sup>.

Hinn 9. júlí 2009 gaf framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna út orðsendingu um framlengingu á gildistíma leiðbeininga Evrópubandalagsins um ríkisaðstoð til björgunar og endurskipulagningar í illa stöddum fyrirtækjum til 9. október 2012, og birtist hún í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* 9. júlí 2009.

Orðsending framkvæmdastjórnar Evrópubandalaganna um framlengingu á gildistíma leiðbeininga Evrópubandalagsins um ríkisaðstoð til björgunar og endurskipulagningar í illa stöddum fyrirtækjum 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.

Núverandi kafli um ríkisaðstoð til björgunar og endurskipulagningar í illa stöddum fyrirtækjum fellur úr gildi 30. nóvember 2009 og er því þörf á að framlengja gildistíma hans.

<sup>(1)</sup> Nefnist hér „EES-samningurinn“.

<sup>(2)</sup> Nefnist hér „samningurinn um eftirlitsstofnun og dómstól“.

<sup>(3)</sup> Nefnast hér „Leiðbeiningar um ríkisaðstoð“.

<sup>(4)</sup> Birtust upphaflega í Stjtið. EB L 231, 3.9.1994, og í EES-viðbæti nr. 32 sama dag.

<sup>(5)</sup> Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 305/04/COL sem birtist í Stjtið. ESB L 107, 28.4.2005, bls. 28, og EES-viðbæti nr. 21, 28.4.2005, bls. 1.

<sup>(6)</sup> Sbr. 89. mgr. ákvörðunar 305/04/COL, sjá tilvísun í 5. nmgr.

<sup>(7)</sup> Stjtið. ESB C 244, 1.10.2004, bls. 2–17.

<sup>(8)</sup> Sbr. 102. mgr. skjalsins sem vísað er til í 7. nmgr.

Eftirlitsstofnun EFTA hefur leitað samráðs við framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna.

Leitað hefur verið samráðs við EFTA-ríkin.

ÁKVÖRÐUNIN ER SVOHLJÓÐANDI:

*1. gr.*

Gildistími kaflans í Leiðbeiningum um ríkisaðstoð, sem lýtur að aðstoð til björgunar og endurskipulagningar í illa stöddum fyrirtækjum, framlengist til 30. nóvember 2012.

*2. gr.*

Fullgild er aðeins ensk útgáfa þessarar ákvörðunar.

Gjört í Brussel 30. október 2009.

Fyrir hönd Eftirlitsstofnunar EFTA

***Per Sanderud***

Forseti

***Kristján Andri Stefánsson***

Stjórnarmaður

**Ráðstöfun ekki ríkisaðstoð í skilningi 61. gr. EES-samningsins****2010/EES/9/03**

Eftirlitsstofnun EFTA hefur komist að þeirri niðurstöðu að eftirgreind ráðstöfun feli ekki í sér ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

**Dagsetning ákvörðunar:** 7. október 2009

**Málsnúmer:** 55120

**EFTA-ríki:** Noregur

**Fyrirsögn (og/eða heiti styrkþega):** Meint aðstoð í tengslum við sölu hlutabréfa í fyrirtækinu Youngstorget 2 AS

**Tegund aðstoðar:** Engin aðstoð

**Atvinnugreinar:** Rekstur verslunarhúsnæðis

**Heiti og pósthfang stofnunarinnar sem veitir aðstoð:** Oslo kommune, Rådhuset, NO-0037 Oslo

**Nánari upplýsingar:**

Fullgildan texta ákvörðunarinnar, að trúnaðarupplýsingum slepptum, er að finna á vefsetri Eftirlitsstofnunar EFTA:

<http://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register>



# EB-STOFNANIR

## FRAMKVÆMDASTJÓRNIN

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja

2010/EES/9/04

(Mál COMP/M.5554 – HAVI/KeyLux/STI Freight JV)

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 17. febrúar 2010 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 <sup>(1)</sup> um fyrirhugaða samfylkingu þar sem þýska fyrirtækið HAVI Global Logistics GmbH („HAVI“), sem tilheyrir hinu bandaríska HAVI Group LP, og lúxemborgska fyrirtækið McKey Luxembourg S.à.r.l („KeyLux“), sem tilheyrir hinu bandaríska Keystone Group, öðlast með hlutafjárkaupum í sameiningu yfirráð, í skilningi staflíðar b) í 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í nýstofnuðu sameiginlegu fyrirtæki, hinu þýska STI Freight Management GmbH („STI Freight“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
  - HAVI: vörustjórnun og dreifing á matvælum og öðrum vörum, vinnsla og þökkun matvæla og tilheyrandi umsýslustarfsemi og markaðsstarf
  - KeyLux: fraktsendingar, vörustjórnun og dreifing í matvælageiranum
  - STI Freight: tekur við starfsemi fyrirtækjanna sem tilheyra „STI Global Network“ á sviði fraktsendinga á matvælum og öðrum vörum
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 <sup>(2)</sup>.
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 47, 25. febrúar 2010). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.5554 – HAVI/KeyLux/STI Freight JV, á eftirfarandi pósthfang:

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

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

<sup>(2)</sup> Stjtið. ESB C 56, 5.3.2005, bls. 32.

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja****2010/EES/9/05****(Mál COMP/M.5733 – Gestamp Automoción/Edscha Hinge & Control Systems)**

1. Framkvæmdastjórninni barst 12. febrúar 2010 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 <sup>(1)</sup> um fyrirhugaða samfylkingu þar sem spænska fyrirtækið Gestamp Automoción, S.L. („Gestamp“), sem tilheyrir spænsku samsteypunni Corporación Gestamp, öðlast með kaupum á eignum og hlutafé yfirráð, í skilningi staflíðar b) í 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í tilteknum hlutum af starfsemi þýska fyrirtækisins Edscha AG („Edscha“) á sviði lama og stjórnkerfa til nota í vélknúnum ökutækjum.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
  - Gestamp: ökutækjahlutur úr málm, svo sem stjórnkerfi, og stálsmiðaðþjónusta
  - Edscha: lamir og stjórnkerfi til nota í vélknúnum ökutækjum
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 44, 20. febrúar 2010). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.5733 – Gestamp Automoción/Edscha Hinge & Control Systems, á eftirfarandi pósthfang:

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

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja**  
**(Mál COMP/M.5761 – EON/Masdar/JV)**

2010/EES/9/06

**Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 18. febrúar 2010 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 <sup>(1)</sup> um fyrirhugaða samfylkingu þar sem þýska fyrirtækið E.ON AG, sem stendur að viðskiptunum fyrir tilstuðlan óbeins dótturfélags síns, hins þýska E.ON Carbon Sourcing GmbH, og fyrirtækið Abu Dhabi Future Energy Company, sem er skráð í Abú Dabí, Sameinuðu arabísku furstadæmunum, („Masdar“) stofna sameiginlegt fyrirtæki sem ætlað er að taka við starfsemi beggja sem lýtur að tækni til að draga úr kolefnisútbæstri og byggja upp verkefni á því sviði á tilteknum landsvæðum og með tiltekinni tækni.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
  - E.ON: þjónustufyrirtæki sem sinnir aðallega framleiðslu og sölu á raforku og gasi
  - Masdar: starfsemi á sviði endurnýjanlegra orkugjafa í Abú Dabí; fyrirtækið er dótturfélag Mubadala Development Company PJSC, sem er skráð í Abú Dabí, Sameinuðu arabísku furstadæmunum, og að fullu í eigu þess
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 <sup>(2)</sup>.
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 48, 26. febrúar 2010). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.5761 – EON/Masdar/JV, á eftirfarandi póstfang:

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

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

<sup>(2)</sup> Stjtið. ESB C 56, 5.3.2005, bls. 32.

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja**  
**(Mál COMP/M.5799 – Faurecia/Plastal)**

2010/EES/9/07

1. Framkvæmdastjórninni barst 17. febrúar 2010 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 <sup>(1)</sup> um fyrirhugaða samfylkingu þar sem þýska fyrirtækið Faurecia Exteriors GmbH, dótturfélag franska fyrirtækisins Faurecia S.A. („Faurecia) sem lýtur yfirráðum hins franska PSA Peugeot Citroën SA, öðlast að fullu yfirráð, í skilningi staflíðar b) í 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í þýska fyrirtækinu Plastal GmbH („Plastal“) með kaupum á rekstri og eignum þess fyrirtækis.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
  - Faurecia: hönnun, framleiðsla og sala á búnaði í vélknúin ökutæki, einkum sætum, innréttingum, framendum og útblásturskerfum (á heimsmarkaði)
  - Plastal: hönnun, framleiðsla og sala á mótuðum íhlutum úr hitaþjálu plasti í vélknúin ökutæki, einkum stuðurum og burðarhlutum framenda (á EES-markaði)
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 48, 26. febrúar 2010). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.5799 – Faurecia/Plastal, á eftirfarandi pósthfang:

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

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja  
(Mál COMP/M.5809 – Mitsubishi/JGC/Ebara/EES)**

2010/EES/9/08

**Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 17. febrúar 2010 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 <sup>(1)</sup> um fyrirhugaða samfylkingu þar sem japönsku fyrirtækin Mitsubishi Corporation („Mitsubishi“), JGC Corporation („JGC“) og Ebara Corporation („Ebara“) öðlast með kaupum og sölu á hlutafé í sameiningu yfirráð, í skilningi stafliðar b) í 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í japanska fyrirtækinu Ebara Engineering Service Co. Ltd („EES“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
  - Mitsubishi: fyrirtækjasamsteypa með starfsemi um allan heim í mörgum atvinnugreinum, meðal annars á sviði orku, málmvinnslu, véla, efna, matvæla og almennrar framleiðsluvöru
  - JGC: hönnun, smíð og rekstur iðjuvera og olíuhreinsunarstöðva
  - Ebara: vélbúnaður til vökvaflutnings (dælur, þjöppur o.s.frv.), umhverfisstöðvar og tilheyrandi búnaður (vatnsfráveitur, meðhöndlun úrgangs í föstu formi o.s.frv.) og nákvæmnisbúnaður til framleiðslu á hálfleiðurum
  - for EES: hönnun, framleiðsla og rekstur vatnshreinsunarstöðva og tilheyrandi þjónusta
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 <sup>(2)</sup>.
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 46, 24. febrúar 2010). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.5809 – Mitsubishi/JGC/Ebara/EES, á eftirfarandi pósthfang:

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

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

<sup>(2)</sup> Stjtið. ESB C 56, 5.3.2005, bls. 32.

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja**  
**(Mál COMP/M.5812 – Société Lyonnaise des Eaux/Sociétés de Distribution d'Eau et d'Assainissement (II))**

2010/EES/9/09

1. Framkvæmdastjórninni barst 16. febrúar 2010 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 <sup>(1)</sup> um fyrirhugaða samfylkingu þar sem franska fyrirtækið Lyonnaise des Eaux, sem lýtur yfirráðum hins franska GDF Suez, öðlast með hlutafjárskiptum að fullu yfirráð, í skilningi stafliðar b) í 1. mgr. 3. gr. fyrrnefndrar reglugerðar, í frönsku fyrirtækjunum Société des Eaux du Nord, Société Provençale des Eaux, Société d'Exploitation du Réseau d'Assainissement de Marseille, Société des Eaux de Versailles et de Saint-Cloud, Société Martiniquaise des Eaux, Société Guyanaise des Eaux, Société Stéphanoise des Eaux og Société Nancéenne des Eaux.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
  - Lyonnaise des Eaux: söfnun, hreinsun og dreifing á vatni
  - Fyrirtækin átta sem keypt eru: söfnun, hreinsun og dreifing á vatni (að frátalinni Société d'Exploitation du Réseau d'Assainissement de Marseille, sem sinnir eingöngu vatnshreinsun)
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 46, 24. febrúar 2010). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.5812 – Société Lyonnaise des Eaux/Sociétés de Distribution d'Eau et d'Assainissement (II), á eftirfarandi pósthfang:

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

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.