

	I	EES-STOFNANIR	
	1.	Sameiginlega EES-nefndin	
	II	EFTA-STOFNANIR	
	1.	Fastanefnd EFTA-ríkjanna	
	2.	Eftirlitsstofnun EFTA	
2014/EES/22/01		Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 303/13/COL frá 10. júlí 2013 um aðstoðarkerfi fyrir leiguflug til Norður-Noregs (Noregur)	1
2014/EES/22/02		Auglýst eftir athugasemdum, í samræmi við ákvæði 2. mgr. 1. gr. I hluta bókarar 3 við samning milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls, varðandi ríkisaðstoð í tengslum við viðbótaraðstoð frá Innovasjon Norge til Finnfjord AS.	19
	3.	EFTA-dómstóllinn	
	III	ESB-STOFNANIR	
	1.	Framkvæmdastjórnin	
2014/EES/22/03		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.7145 – Veolia Environnement/Dalkia International) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	35
2014/EES/22/04		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.7149 – La Banque Postale/SNCF/SOFIAP) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	36
2014/EES/22/05		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.7180 – Agrifirm/BayWa/Agrimex JV) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	37
2014/EES/22/06		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.7182 – Visteon Corporation/Automotive Electronics Business of Johnson Controls)	38
2014/EES/22/07		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.7185 – Agroenergi/Neova Pellets)	39
2014/EES/22/08		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.7199 – Nestlé/Galderma)	40

2014/EES/22/09	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.7200 – Lenovo/IBM x86 Server Business) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	41
2014/EES/22/10	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.7211 – AXA/PSPIB/Real Estate Portfolio in Milan) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	42
2014/EES/22/11	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.7227 – Temasek/Olam International) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	43
2014/EES/22/12	Tilkynning stjórnvalda á Möltu með vísan til tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 94/22/EB um skilyrði fyrir veitingu og notkun leyfa til að leita að, rannsaka og vinna kolvatnsefni	44

EFTA-STOFNANIR

EFTIRLITSSTONUN EFTA

ÁKVÖRDUN EFTIRLITSSTOFNUNAR EFTA

2014/EES/22/01

303/13/COL

frá 10. júlí 2013

um aðstoðarkerfi fyrir leiguflug til Norður-Noregs

(Noregur)

Eftirlitsstofnun EFTA hefur tekið neðangreinda ákvörðun

með vísan til samningsins um Evrópska efnahagssvæðið („EES-samningsins“), einkum 61. gr. og bókunar 26,

með vísan til samnings milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls („samningsins um eftirlitsstofnun og dómstól“), einkum 24. gr.,

með vísan til bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól („bókunar 3“), einkum 2. mgr. 1. gr. I. hluta og 6. gr. og 4. mgr. 7. gr. II. hluta,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

I. MÁLSATVIK

1. Málsmeðferð

- 1) Með bréfi sem dagsett var 2. maí 2012, og í framhaldi af viðræðum til undirbúnings tilkynningar til Eftirlitsstofnunar EFTA, tilkynntu stjórnvöld í Noregi um aðstoðarkerfi fyrir leiguflug til Norður-Noregs skv. 3. mgr. 1. gr. I. hluta bókunar 3. ⁽¹⁾
- 2) Með bréfi dagsettu 27. júní 2012 ⁽²⁾, greindi Eftirlitsstofnun EFTA stjórnvöldum í Noregi frá því að hún hefði ákveðið að hefja formlega rannsókn, sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 1. gr. I. hluta og í 1. mgr. 6. gr. II. hluta bókunar 3, að því er varðar áform um að veita aðstoð samkvæmt aðstoðarkerfi fyrir leiguflug til Norður-Noregs.
- 3) Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 246/12/COL um að hefja málsmeðferð var birt í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* og EES-viðbæti við þau. ⁽³⁾
- 4) Athugasemdir stjórnvalda í Noregi við ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 246/12/COL bárust í bréfi dagsettu 27. ágúst 2012. ⁽⁴⁾
- 5) Eftirlitsstofnun EFTA hefur mótttekið athugasemdir við ákvörðun 246/12/COL frá átta öðrum hagsmunaaðilum. ⁽⁵⁾
- 6) Stjórnvöld í Noregi lögðu fram álit sitt á athugasemdum frá þriðju aðilum í bréfi dagsettu 15. nóvember 2012 ⁽⁶⁾ og 23. apríl 2013. ⁽⁷⁾

⁽¹⁾ Skjöl nr. 632837 og 322824.

⁽²⁾ Skjal nr. 638133.

⁽³⁾ Stjtið. ESB C 291, 27.9.2012, bls. 2, og EES-viðbætur nr. 53, 27.9.2012, bls. 36.

⁽⁴⁾ Skjal nr. 644991.

⁽⁵⁾ Innovative Experiences (skjal nr. 650797), NHO Reiseliv (skjal nr. 650549), NHO Luftfart (skjal nr. 650733), Avinor (skjal nr. 650806), VinterTroms A (skjal nr. 650827), Northern Norway Tourist Board Ltd (skjal nr. 650958), Hótelkeðjurnar Rica Hotels og Thon Hotels (skjal nr. 650880) og Voigt Travel b.v. (skjal nr. 668161).

⁽⁶⁾ Skjöl nr. 653590 og 653595.

⁽⁷⁾ Skjal nr. 669821.

2. Lýsing á fyrirhugaðri ráðstöfun

2.1 Aðstoðarkerfi fyrir leiguflug

- 7) Ráðstöfunin felur í sér að stofnað er aðstoðarkerfi fyrir leiguflug til Norður-Noregs („aðstoðarkerfi fyrir leiguflug“ eða „aðstoðarkerfi“), sem veitir aðstoð til ferðaskipuleggjenda sem starfrækja leiguflug⁽⁸⁾ til þriggja fylkja í Norður-Noregi: Norðurlands, Troms og Finnmerkur („fylkjanna“). Aðstoðarkerfið fyrir leiguflug verður í formi félags sem ekki er rekið í hagnaðarskyni og hefur hlutverk milligöngufélags við veitingu aðstoðar. Aðstoðarkerfið fyrir leiguflug er fjármagnað með fjármagni frá fylkjunum þrem.
- 8) Leiguflug til allra flugvalla í Norður-Noregi fellur undir aðstoðarkerfið. Stjórnvöld í Noregi hafa gefið til kynna að þau búist við því að það eigi aðeins við stórar flugvélar⁽⁹⁾ þar sem einungis slíkar flugvélar henti almennt fyrir leiguflug.⁽¹⁰⁾ Umframafkastageta sé til staðar á öllum flugvöllum í Norður-Noregi.
- 9) Aðstoðin verður í formi greiðslu sem nemur að hámarki 25% af heildarkostnaði ferðaskipuleggjandans við aðstoðarhæfa flugið og takmarkast eingöngu við kostnað við það flug.⁽¹¹⁾
- 10) Stjórnvöld í Noregi gera ráð fyrir að aðstoðarkerfið fyrir leiguflugið hrindi af stað sextán leiguflugum, hverju á eftir öðru,⁽¹²⁾ með sjö flugleiðum fram og til baka, fyrir hvert leiguflug, á fyrsta árinu þ.e. alls 112 flugleiðir fram og til baka. „*Versta, hugsanlega sviðsmyndin*“ er 60% sætanýting⁽¹³⁾, sem leiðir til hæsta aðstoðarhlutfallsins.⁽¹⁴⁾ Ef gert er ráð fyrir 60% sætanýtingu að meðaltali, verður áætluð heildarfjárhæð aðstoðarinnar frá aðstoðarkerfinu nálægt 8 400 000 NOK, á ársgrundvelli.⁽¹⁵⁾
- 11) Aðstoðarkerfið er hluti af samræmdu þróunarskipulagi stjórnvalda í Noregi. „Stefnan um norðurlóðir“, sem er eitt lykilstefnumarkmið Noregs, snýst um að „*styrkja grundvöll atvinnu-mála, verðmætasköpunar og velferðar um allt land með svæðisbundnu og landsbundnu átaki í samvinnu við félög frá öðrum löndum og viðkomandi innlenda hópa*“.⁽¹⁶⁾ Í stefnunni fyrir Norður-Noreg er athyglinni einkum beint að ferðaþjónustu, með það að markmiði að koma í veg fyrir eða draga úr fólksfækkun með því að búa til störf í ferðamannaíðnaðinum. Stefna norsku ríkisstjórnarinnar varðandi ferðaþjónustuna vísar einnig til aðstoðarkerfisins.⁽¹⁷⁾ Stefna svæðisbundinna yfirvalda, í fylkjunum Norðurlandi, Troms og Finnmerku, er að beina athyglinni að ferðaþjónustunni til að koma í veg fyrir fólksfækkun.⁽¹⁸⁾
- 12) Aðstoðarkerfið fyrir leiguflug verður að öllum líkindum skipulagt sem fyrirtæki í eigu fylkjanna þriggja. Stjórn aðstoðarkerfisins fyrir leiguflug mun tilnefna hóp til að samþykkja umsóknir um aðstoð, samkvæmt aðstoðarkerfinu, að því tilskyldu að tiltekin viðmið séu uppfyllt.

⁽⁸⁾ Leiguflug er skilgreint sem flug sem ekki er reglubundið áætlanarflug.

⁽⁹⁾ Flugvélar af gerðinni Boeing 737 eða stærri.

⁽¹⁰⁾ Eftirfarandi flugvellir í Norður-Noregi geta, eins og er, tekið á móti stórum flugvélum: Tromsø, Bodø, Harstad Narvik/Evenes, Alta, Kirkenes (Høybuktaen), Bardufoss, Svalbard, Lakselv (Banak), Andøya (einnig kallaðir „*norðurljósaflugvellirnir*“). Að því er varðar Svalbarða, sjá bókun 40 við EES-samninginn.

⁽¹¹⁾ Ítarlegri lýsingu á aðstoðarkerfinu er að finna í undirkafla 2.5. hér að neðan.

⁽¹²⁾ Hugtakið „*skipulagt leiguflug*“ merkir leiguflug á milli tveggja ákvörðunarstaða sem er endurtekið yfir tiltekið tímabili (t.d. vikuleg flug milli Bodø og Lundúna frá febrúar til apríl).

⁽¹³⁾ Sætanýting er hlutfall seldra sæta í flugferð. Sætanýtingin verður ákvörðuð samkvæmt raunverulegum fjölda brottfarafarþega, sem deilt er í með hámarks sætaframboði flugvélarinnar.

⁽¹⁴⁾ Skipulagt leiguflug, með minni meðaltals sætanýtingu en 60% er aðstoðarhæft, þó er heimil hámarksaðstoð enn 25% af kostnaði við leiguflug með 60% sætanýtingu. Sé sætanýting minni en 60% tekur aðstoðin ekki yfir allt tap rekstraraðila leiguflegsins. Þetta er útskýrt í myndinni í 26. lið hér fyrir neðan.

⁽¹⁵⁾ Þetta samsvarar 25% aðstoðarhlutfalli af heildarkostnaðar við leiguflugið. Áætlaður heildarkostnaður við leiguflugið er 33 600 000 NOK (300 000 í kostnað á hverja flugleið fram og til baka, margfaldað með 112).

⁽¹⁶⁾ Sjá Hvítbók norsku ríkisstjórnarinnar „*Norðurlóðir: Sýn og stjórnæði*, (Meld. St. 7 (2011–2012), stytta útgáfan, bls. 25) Eitt forgangsverkefnianna er að „*viðhalda athygli á ferðalaga- og ferðaþjónustuiðnaðinum í Norður-Noregi og á Svalbarða til að stuðla að frekari samvinnu og samræmingu á milli aðila í ferðalaga- og ferðaþjónustuiðnaðinum*“ (bls. 37). (http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/Nordområdene/UD_nordomrodene_EN_web.pdf). Pólittískt vettvangsform norsku ríkisstjórnarinnar 2009–2013 vísar til mikilvægis ferðaþjónustu, einkum fyrir Norður-Noreg: „*Northern Norway is a unique travel destination and must be given the opportunity to realize and release its potential*“ (bls. 22) (http://arbeiderpartiet.no/file/download/4861/58544/file/soriamoria2_english.pdf).

⁽¹⁷⁾ Sjá stefnu norsku ríkisstjórnarinnar varðandi ferðaþjónustu: „*Avinor is establishing 'Northern Light Airports' as a unified brand for the largest airports in Northern Norway [...] Avinor supports the Charter Fund for Northern Norway [...] This kind of charter fund is intended to promote charter tours to the region. Feedback from the industry indicates that this will be an important initiative to encourage new traffic*“ (“*Destination Norway – National strategy for the tourism industry*“, bls. 76). (http://www.regjeringen.no/pages/37646196/Lenke_til_strategien-engelsk.pdf).

⁽¹⁸⁾ Til dæmis hefur fylkið Norðurland undirbúið „*Strategy for Tourism in Nordland for the period 2011 until 2015*“ (<http://www.nfk.no/Filnedlasting.aspx?MId1=1266&Filld=11230>).

2.2 Markmiðið og hugsanleg áhrif aðstoðarráðstöfunarinnar

- 13) Markmiðið með aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug er að auka notkun á flugvöllum í Norður-Noregi og stuðla þannig að efnahagsþróun á svæðinu. Aðstoðarráðstöfuninni er ætlað að draga úr þeirri fjárhagslegu áhættu sem felst í því að starfrækja leiguflug (ekki reglubundið áætlunarflug) til Norður-Noregs.
- 14) Fylkin eru strjálbýl svæði og er meðaltalsþéttleiki byggðarinnar 4,2 íbúar á ferkílómetra, því falla þau undir skilgreininguna á „*fámennustu byggðunum*“ í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um landsbundna byggðaaðstoð. ⁽¹⁹⁾ Að auki eru líkur á enn frekari fólksfækkun.
- 15) Takmarkaður fjöldi leiguflugleiða til Norður-Noregs hefur áður verið starfræktur, en þær hafa þó ekki gengið sem skildi ⁽²⁰⁾. Ástæðan gæti verið reglurnar sem gilda þegar leiguflug er fellt niður. Það að fella niður flug á síðara stigi er mjög dýrt. Frestur til að ákveða hvort fella eigi leiguflug niður er nokkrir mánuðir áður en skipulega leiguflugið hefst. Ef sala á miðum, á þeim degi, er innan tiltekinna marka er oft hætt við skipulagt leiguflug. Að öðrum kosti tæki ferðaskipuleggjandinn þá áhættu að greiða gjald vegna niðurfellingarinnar eða bera kostnaðinn af tapinu, sem er til komið vegna tómrar sæta. Ferðamannaíðnaðurinn telur að ef að dregið væri úr þeirri áhættu yrði haldið áfram með mörg flug. Slík flug gætu jafnvel verið ábatasöm. Þó virðast ferðaskipuleggjendur kjósa frekar að fella niður flug vegna áhættunnar á tómum sætum heldur en að bíða og vona að sala síðar verði til þess að flugið verði arðbært.
- 16) Árið 2010 var áætlað að efnahagsleg áhrif ferðaþjónustunnar í fylkjunum þrem væru um það bil 14 milljarðar NOK. Þessi tala felur í sér bæði bein og óbein áhrif af ferðaþjónustu. ⁽²¹⁾ Eftirfarandi tafla sýnir nokkur dæmi um eyðslu ferðamanna, eins og hún skiptist á milli ólíkra geira í fylkjunum þrem. ⁽²²⁾

Fylki/geiri	Matur/drykkir	Farþega-flutningar	Afþreying	Matur/drykkir	Fatnaður og skór	Minjagripir, kort o.s. frv.
Finnmörk	311,7 milljónir	470,8 milljónir	51,1 milljónir	192,9 milljónir	45,8 milljónir	23,2 milljónir
Troms	453,9 milljónir	1457,8 milljónir	80,0 milljónir	250,8 milljónir	59,6 milljónir	31,6 milljónir
Norðurland	664,0 milljónir	2654,6 milljónir	110,3 milljónir	428,7 milljónir	101,9 milljónir	46,6 milljónir

- 17) Hótelíðnaðurinn í Norður-Noregi geldur fyrir umframgetu og miklar rekstrartakmarkanir. Að auki er nýting á getu afar mismunandi yfir árið. Hin mörgu árstíðabundnu störf eru hamlandi fyrir ferðamannaíðnaðinn. Stjórnvöld í Noregi gera ráð fyrir að aðstoðarkerfið verði til þess að auka straum ferðamanna á lágannatíma og að það hafi sérstaklega jákvæð áhrif á atvinnumál í ferðamannaíðnaðinum. Árið 2012 var áætlað að eyðsla ferðamanna sem koma til Norður-Noregs væri 9000 NOK (á mann) innan svæðisins. ⁽²³⁾ Stjórnvöld í Noregi gera ráð fyrir að lágt stig

⁽¹⁹⁾ Leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um landsbundna byggðaaðstoð fyrir 2007–2013, Stjtið. EB L 231, 3.9.1994, bls. 1. og EES-viðbætur nr. 32, 3.9.1994, bls. 42, einnig aðgengilegar á: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>. Leiðbeinandi reglunum var síðast breytt 6.4.2006, birt í Stjtið. ESB L 54, 28.2.2008, bls. 1. og í EES-viðbæti nr. 11, 28.2.2008, bls. 1. Leiðbeinandi reglurnar samsvara „*leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um landsbundna byggðaaðstoð fyrir 2007 – 2013*“ sem samþykktar voru af framkvæmdastjórn Evrópubandalagsins, birtar í Stjtið. ESB L 54, 4.3.2006, bls. 13 („*leiðbeinandi reglur um byggðaaðstoð*“). Fylkin þrjú tilheyra svæðum í NUTS II. Þéttleiki byggðar er minnstur í Finnmark, en þar er hann 1,6 íbúar á ferkílómetra.

⁽²⁰⁾ Árið 2009 samþykkti Eftirlitsstofnun EFTA aðstoðarkerfi fyrir þróun flugleiða frá Bodø, næst stærstu borg Norður-Noregs, sjá ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA nr. 179/09/COL („*Þróunarsjóður flugleiða frá Bodø*“). Þessi þróunarsjóður flugleiða hefur enn ekki veitt neina aðstoð samkvæmt kerfinu. Í þrjú ár starfrækti flugfélagið „Norwegian“ flugleið á milli Tromsø og einnar af stærstu borgum í Evrópu. Þrátt fyrir aðstoð frá Avinor, skilaði þessi flugleið ekki hagnaði. Flugleiðinni var lokað í mars 2011. Air Baltic starfrækti árstíðabundnar flugleiðir á milli Tromsø og Ríga tvisvar í viku frá 1. apríl til 30. september. Þeirri flugleið var lokað 2011. SAS starfrækir flugleið á milli Tromsø og Stokkhólms tvisvar í viku frá 1. júlí til 15. ágúst. Að auki flýgur rússneskt flugfélag þrisvar í viku frá Tromsø til Múrmansk í Rússlandi. Hægt er að ganga út frá því, þar sem fjöldi alþjóðlegra flugleiða er takmarkaður, að flugleiðir á milli flugvalla í Norður-Noregi og evrópskra borga hafi litla viðskiptalega þýðingu fyrir flugrekandendur (skjal nr. 632837).

⁽²¹⁾ Bein áhrif vísa til neyslu sem ferðamenn greiða með eigin fê. Óbein áhrif vísa til virðisins af eyðslu ferðamanna í viðara samhengi t.d. eftirspurn eftir vöru og þjónustu á formi undirverktakasamninga.

⁽²²⁾ Allar fjárhæðir eru í NOK. Fjárhæðirnar byggja á tölum úr skýrslunni „*Travel Life's economic impact in Trøndelag and North Norway 2010*“ sem gerð var fyrir framkvæmdanefndina fyrir Norður-Noreg (Landsdelsutvalget) og samtökin um norska gestrisni (NHO Reiseliv Nord-Norge).

⁽²³⁾ Tilkyrningin, bls. 11 (skjal nr.632837), vísar til skýrslu stofnunarinnar um hagræna flutningastarfsemi (Transportökonomisk institutt, TØI) frá 2007 nr. 941/2008 (<https://www.tøi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2008/941-2008/941-hele%20%20rapporten%20elektronisk-ny.pdf>).

aðstoðar frá aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug eigi eftir að stuðla að því að ferðamenn eyði hárrí fjárhæð á marksvæði aðstoðarkerfisins. Þetta er hægt að sýna í eftirfarandi töflu. ⁽²⁴⁾

Meðaltals sætanýting	Fjöldi ferðamanna á fyrsta ári	Aðstoð frá aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug	Eyðsla ferðamanna	Kostnaður við aðstoðarkerfið fyrir leiguflug/eyðsla ferðamanna
60%	10 714	8 400 000	96 422 400	8,7%
61%	10 892	7 980 000	98 029 440	8,1%
62%	11 071	7 560 000	99 636 480	7,6%
63%	11 249	7 140 000	101 243 520	7,1%
64%	11 428	6 720 000	102 850 560	6,5%
65%	11 606	6 300 000	104 457 600	6,0%
66%	11 785	5 880 000	106 064 640	5,5%
67%	11 964	5 460 000	107 671 680	5,1%
68%	12 142	5 040 000	109 278 720	4,6%
69%	12 321	4 620 000	110 885 760	4,2%
70%	12 499	4 200 000	112 492 800	3,7%
71%	12 678	3 780 000	114 099 840	3,3%
72%	12 856	3 360 000	115 706 880	2,9%
73%	13 035	2 940 000	117 313 920	2,5%
74%	13 213	2 520 000	118 920 960	2,1%
75%	13 392	2 100 000	120 528 000	1,7%
76%	13 571	1 680 000	122 135 040	1,4%
77%	13 749	1 260 000	123 742 080	1,0%
78%	13 928	840 000	125 349 120	0,7%
79%	14 106	420 000	126 956 160	0,3%
80%	14 285	0	128 563 200	0,0%

2.3 Innlendur lagagrundvöllur fyrir aðstoðarráðstöfunina

- 18) Fjárveitingar frá fylkjunum til aðstoðarkerfisins fyrir leiguflug munu fara fram í gegnum fjárlög þeirra. Lagagrundvöllurinn fyrir aðstoðina, sem veitt er, verða fjárlagaákvæðanir sem fylkin taka. ⁽²⁵⁾
- 19) Heimilt verður að veita styrki úr aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug á grundvelli samþykka þess (með lögum), venjubundna samkomulagið er á milli aðstoðarkerfisins fyrir leiguflug og aðstoðarþegana.

2.4 Aðstoðarþegar

- 20) Umsækjendur um aðstoð frá aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug verða ferðaskipuleggjendur þ.e. rekstraraðilar leiguflegsins. Allar umsóknir til aðstoðarkerfisins fyrir leiguflug verða að vera studdar af þrem aðilum:
- ferðaskipuleggjandanum, sem tekur beint á móti aðstoðinni,
 - aðilanum sem veitir þjónustu á ákvörðunarstað, sem gæti verið rekstrarfélag á ákvörðunarstað, hótél, ferðaskrifstofa, eða annar veitandi ferðaþjónustuviðskipta. Aðstoð frá aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug verður ekki veitt til „pakkaferða sem einungis innihalda flugfar“. Það

⁽²⁴⁾ Stjórnvöld í Noregi hafa haldið því fram að tölurnar séu einungis áætlanir sem gerðar eru í þeim tilgangi að undirbúa fjárhagsáætlun fyrir aðstoðarkerfið fyrir leiguflug. Þar sem tölurnar eru námundaðar eru fjárhæðirnar í töflunni ekki nákvæmar.

⁽²⁵⁾ Það er mögulegt að norska ríkið geti veitt einhverja fjármögnun í gegnum fjárlög ríkisins.

verður að sýna fram á að ferðapakinn feli í sér „*tilhögun á landi*“ á marksvæði aðstoðarkerfisins, sem er að a.m.k. 800 NOK virði á ferðamann.

- flugfélaginu, sem verður að leggja til allan kostnað, fresti, viðurlög, skuldbindingar og ábyrgðir, sem gilda um skipulagt leiguflug.
- 21) Hópurinn sem samþykkir umsóknir fyrir hönd aðstoðarkerfisins fyrir leiguflug getur hafnað þeim ef:
- takmörkum sjóðsins, sem stjórn aðstoðarkerfisins fyrir leiguflug setur fyrir viðkomandi tímabil hefur verið náð,
 - litið er svo á að allir stuðningsaðilar aðstoðarinnar geti ekki uppfyllt tilætlaða viðskiptaframkvæmd sem lýst er í umsókninni,
 - beiðnin er ófullkomin eða ekki í samræmi við útgefnar leiðbeinandi reglur aðstoðarkerfisins fyrir leiguflug.
- 22) Aðstoðarkerfið fyrir leiguflug mun veita aðstoð til ferðaskipuleggjanda sem starfrækir leiguflug til Norður-Noregs. Slíkir rekstraraðilar geta verið staðsettir í eða utan Norður-Noregs, og á eða utan Evrópska efnahagssvæðisins.

2.5 Aðstoðarhlutfall, aðstoðarhæfur kostnaður, skörun við aðrar áætlanir

- 23) Aðstoðin verður á formi hámarksgreiðslu sem nemur allt að 25% af heildarkostnaði við leiguflugið og takmarkast einungis við slíkan kostnað (þ.e. fjárskuldbindingarnar samkvæmt samningnum á milli ferðaskipuleggjandans og flugfélagsins). Annar kostnaður, sem ferðaskipuleggjandinn ber, er ekki aðstoðarhæfur kostnaður samkvæmt aðstoðarkerfinu.
- 24) Aðstoðin reiknast með tilvísun til „*meðaltals sætanýtingar*“ flugsins sem starfrækt er undir skipulagða leigufluginu, að undaskildum tómunum flugleggjum.⁽²⁶⁾ Sætanýtingin verður ákvörðuð í samræmi við raunverulegan fjölda brottfarafarþega deilt með hámarkssætafjölda flugvélarinnar. Gögn um farþega byggjast á opinberum tölum sem flugvallayfirvöld í Noregi skrá. Tómir flugleggir eru ekki teknir með við útreikning á meðaltals sætanýtingu en þeir eru teknir með við útreikning á heildarupphæð aðstoðarhæfs kostnaðar fyrir skipulagða leiguflugið.
- 25) Þess verður krafist af ferðaskipuleggjendum að þeir nái jafnvægi í rekstri við 80% sætanýtingu.⁽²⁷⁾ Ef salan nær einungis 60% sætanýtingu eða minni, endurgreiðir aðstoðarkerfið fyrir leiguflug ferðaskipuleggjandanum 25% af kostnaðinum við leiguflugið sem verður hámarksaðstoðarhlutfall. Því er hámarksaðstoð (25%) veitt fyrir sætanýtingu sem er 60% eða minni. Aðstoðin lækkar og verður að engu þegar sætanýtingin nær 80%. Þetta er sýnt í eftirfarandi töflu.⁽²⁸⁾

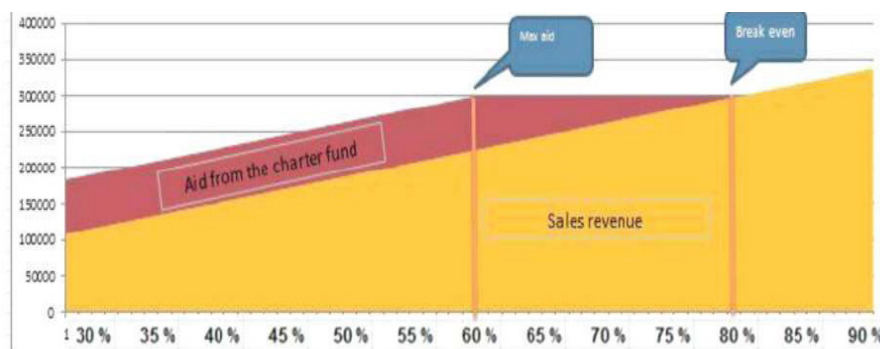
Sætanýting	Söluhagnaður (NOK)	Aðstoð frá aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug (NOK)
50%	187 500	75 000
55%	206 250	75 000
60%	225 000	75 000
65%	243 750	56 250
70%	262 500	37 500
75%	281 250	18 750
80%	300 000	0

⁽²⁶⁾ „*Tómir flugleggir*“ eru þau flug sem starfrækt eru til að staðsetja flugvélinu við upphaf og enda leiguflugsleiðarinnar. Heimflugið frá fyrsta brottfluginu er tómt og flugið sem nær í síðustu farþegana er tómt. Tómir flugleggir mynda umtalsverðan kostnað fyrir leiguflugsleiðina.

⁽²⁷⁾ 80% sætanýting er talin vera sá staðall þegar reksturinn er í jafnvægi að mati atvinnugreinarinnar.

⁽²⁸⁾ Aðstoðarkerfið fyrir leiguflug gerir töfluna og sýnir dæmi um hvernig aðstoðarkerfið kemur til með að virka fyrir flug frá London til Norður-Noregs með Boeing 737-800. Áætlaður hreinn kostnaður sem flugfélagin gefa upp til ferðaskipuleggjandans verður 300 000 NOK á hverja flugleið. 149 einstaklingar verða að kaupa miða til að jafnvægi í rekstri (80% sætanýting í 186 sæta flugvél) náist.

- 26) Náist 60–80% sætanýting í flugvélinni sem notuð er í skipulagða leigufluginu, skal framlagið frá aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug ná yfir tapið sem ferðaskipuleggjandinn verður fyrir í tengslum við skipulagða leiguflugið. Eftirfarandi skýringarmynd sýnir hvernig aðstoðarkerfið fyrir leiguflug kemur til með að virka. ⁽²⁹⁾



- 27) Eins og fram kemur í skýringarmyndinni hér að ofan, mun flugrekandinn tapa fé á flugi sem rekið er með minni sætanýtingu en 60%, þar sem samsetning söluhagnaðar og 25% aðstoðarhlutfalls nægir ekki til að ná jafnvægi í rekstri. Fjárhagsaðstoðin sem aðstoðarkerfið fyrir leiguflug veitir nær einungis yfir tap ferðaskipuleggjandans þegar sætanýtingin er á bilinu 60–80%.
- 28) Aðstoðin er greidd úr aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug til ferðaskipuleggjandans eftir að skipulagða leigufluginu til Norður-Noregs lýkur og eftir að samþykktarhópur aðstoðarkerfisins fyrir leiguflug hefur metið og staðfest að öll úthlutunarviðmið hafi verið uppfyllt.
- 29) Heimilt er að bæta aðstoð aðstoðarkerfisins fyrir leiguflug við aðra tegund aðstoðar. Aðstoðarkerfið fyrir leiguflug mun samræma fjármögnun á sama aðstoðarhæfa kostnaðinum samkvæmt öðrum áætlunum og ekki verður farið yfir efri mörk aðstoðar í gildandi leiðbeinandi reglum. Ekki er hægt að sameina rekstraðstoð aðstoðarkerfisins fyrir leiguflug minniháttaraðstoð, að því er varðar sömu aðstoðarhæfu útgjöldin, í því skyni að sniðganga það hámarkshlutfall aðstoðar sem mælt er fyrir um í leiðbeinandi reglunum um byggðaaðstoð.

2.6 Eftirlit og auglýsingar

- 30) Aðstoðarkerfið fyrir leiguflug verður birt á nýrri undirsíðu á vefsíðu Avinor AS ⁽³⁰⁾ og á www.visitnorthandnorway.com.
- 31) Aðstoðarkerfið fyrir leiguflug mun tryggja að skrá yfir ferðaskipuleggjendur, sem taka á mótí aðstoð, sé birt árlega þar sem fram kemur uppruni opinberu fjármögnunarinnar, viðtökufélagið, fjárhæð aðstoðar sem greidd er og fjöldi viðkomandi farþega.
- 32) Viðurlögum verður beitt ef ferðaskipuleggjandi uppfyllir ekki viðmiðunina sem skilgreind er af aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug þegar aðstoð er veitt.

2.7 Fjárlög og gildistími

- 33) Fjárlög aðstoðarkerfisins fyrir leiguflug fyrir fyrstu þrjú ár starfseminnar verða 30 milljónir NOK. Eftir það verður frekara fjármagni einungis veitt ef nauðsyn krefur. Hámarks eiginfjárgrunnur verður ekki hærri en 30 milljónir NOK. Hámark mögulegrar aðstoðar sem veitt er úr aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug verður 15 milljónir NOK á ári (algild efri mörk aðstoðar). Þó er áætlað að fjárhæð aðstoðar sem aðstoðarkerfið fyrir leiguflug greiðir verði töluvert undir 10 milljónum NOK á ári.
- 34) Stjórnvöld í Noregi hafa gefið í skyn að aðstoðarkerfið fyrir leiguflug verði starfrækt í 10 ár.

⁽²⁹⁾ Aðstoðarkerfið fyrir leiguflug útbjó skýringarmyndina til útskýringar (skjal nr. 632837).

⁽³⁰⁾ Avinor AS er ríkisfyrirtæki sem starfræktir stærstan hluta borgaralegra flugvalla í Noregi.

2.8 Grundvöllur þess að hefja formlega rannsókn

- 35) Samkvæmt þeim upplýsingum sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram, telur Eftirlitsstofnun EFTA að skilyrðin, sem sett eru fram í 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins, séu uppfyllt og að aðstoðarkerfið sem tilkynnt er um feli í sér ríkisaðstoð. Í ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 246/12/COL, lét hún í ljós efasemdir um að aðstoðarkerfið samræmdist 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins, með vísan til krafanna sem settar eru fram í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð. Efasemdirnar sneru einkum að því hvort veita mætti rekstraraðstoð beint til viðtakanda, sem staðsettur er utan Norður-Noregs.

3. Athugasemdir frá þriðju aðilum

- 36) Eftirlitsstofnun EFTA hefur móttengið athugasemdir frá átta öðrum hagsmunaaðilum, sjö þeirra eru hlýntir aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug, Innovative Experiences, ⁽³¹⁾ NHO Reiseliv, ⁽³²⁾ Avinor, VinterTroms AS, ⁽³³⁾ Northern Norway Tourist Board Ltd, hótélkeðjurnar Rica Hotels og Thon Hotels, og Voigt Travel b.v., og einn er á andvígur: NHO Luftfart. ⁽³⁴⁾
- 37) Allir þriðju aðilar, sem eru fylgjandi aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug, styðja eindregið aðstoðarkerfið og telja að það sé mjög mikilvægt fyrir svæðaþróun í Norður-Noregi og fyrir Norður-Noreg sem ákvörðunarstað ferðamanna. Hér á eftir eru nokkrar þeirra athugasemda sem Eftirlitsstofnun EFTA voru sendar:
- Aðgengi að mikilvægum alþjóðlegum markhópum er bráðnaðsynlegt til að þróa arðbæra upplifunarferðaþjónustu allt árið um kring í Norður-Noregi. Aukning gesta sem koma yfir vetrartímamann er mjög mikilvæg og beint leiguflug mun styðja við þá þróun. Það að keyra til Norður-Noregs, eða nýta langferðabifreiðir eða lestir fyrir stuttar ferðir eða heimsóknir á öðrum tíma en um sumar er ekki valkostur fyrir markhópana. Þörf er á fleiri aðgerðum allt árið um kring fyrir Norður-Noreg til að tryggja hæft starfsfólk í ferðamannaíðnaðinum, og til að viðhalda líflegu og aðlaðandi svæði á komandi árum. Sterk tengsl eru fyrir hendi milli svæðisins sem eftirsóknarverðs staðar til að búa á og Norður-Noregs sem sjálfbærs og einstaks ferðamannasvæðis allt árið um kring.
 - Norður-Noregi stafar hættu af fólksfækkun. Allir flugvellir á svæðinu hafa ríflega umfram flugstöðvargetu, fyrir utan Tromsø, sem nýta má fyrir millilandaflug til ávinnings fyrir svæðið. Tilkynnta ráðstöfunin mun breyta flugvöllum Avinor í Norður-Noregi í staðbundna, öfluga gátt fyrir ferðaþjónustu. Það mun stuðla að fleiri störfum á svæðinu og þróun ferðaþjónustunnar og hafa umtalsverð jákvæð áhrif á svæðið.
 - Helsti vandi ferðamannaíðnaðarinn í Norður-Noregi snýr að því hvernig hann geti starfað allt árið um kring og tryggt nægilegan fjölda viðskiptavina yfir vetrarmánuðina þannig að hann geti verið sjálfbær og arðbær.
 - Leiguflug er því algert forgangsmatið fyrir þróun ferðamennsku yfir vetrartímamann til Norður-Noregs. Aðstoðarkerfið fyrir leiguflug mun ráða úrslitum hvað varðar þróun á arðbærri umferð yfir veturinn og störfum í ferðamannaíðnaði á svæðinu allt árið um kring.
 - Ferðamálastofa Norður-Noregs ætlar að auka fjölda gesta á svæðinu um næstum 100%, úr 2,9 milljónum í 5 milljónir fyrir 2018. Leiguflug er sérstaklega mikilvægt til að ná þessu markmiði og samkvæmt ferðaskipuleggjendum, eina leiðin til að gera áfangastaðinn aðgengilegan.
 - Hættan á því að það mistakist er ögrandi viðfangsefni fyrir ferðaskipuleggjendum þar eð Norður-Noregur er nýr áfangastaður og margir þeirra selja nú þegar líkar vörur á samkeppnismörkuðum. Því er ekki auðvelt að fylla leiguflugvélar og gera starfsemina arðbæra fyrir rétt verð.
 - Sú staðreynd að á síðustu árum hefur dregið umtalsvert úr rútuferðum frá Evrópu til Norður-Noregs, sýnir að þörf sé fyrir nýjan ferðamáta í stað rútuferðanna, t.d. leiguflug.

⁽³¹⁾ Innovative Experiences er eitt af 33 upplifunarferðaþjónustufyrirtækjum í Norður-Noregi.

⁽³²⁾ NHO Reiseliv (the Norwegian Hospitality Association) stendur fyrir fleiri en 2500 fyrirtæki sem hafa um það bil 55.000 manns í vinnu. Í dótturfélagi NHO Reiseliv í Norður-Noregi eru 400 meðlimir.

⁽³³⁾ VinterTroms AS er í eigu sex ferðaþjónustufyrirtækja í Norður-Noregi.

⁽³⁴⁾ NHO Luftfart samanstendur af fyrirtækjum í flugrekandageiranum í Noregi og öðrum hagsmunafélögum.

- Leiguflug er starfrækt frá flugvöllum, sem eru hagkvæmir fyrir viðskiptavininn, beint til valins áfangastaðar og á þann hátt er komið í veg fyrir ónaðsynlega tímasóun, tafir, kostnað og orku sem ferðir með ýmsu áætlunarflugi hafa í för með sér.
 - Rekstur leiguflugs er starfsemi sem ber mikla áhættu, þar eð afbókunarkjör eru ekki í samræmi við bókunarhegðun viðskiptavinarins. Hvatning sem dregur úr áhættu getur aukið umferð til tiltölulega nýs (vetrar) áfangastaðar (Norður-Noregs).
 - Undirbúningur og sala á skipulögðum ferðum til Norður-Noregs með hefðbundnum áætlunarflugleiðum í Noregi er alls ekki möguleiki. Pakkaferðir þar sem farþegaflutningurinn færi fram með áætlunarflugi væri allt önnur vara og því þyrfti að ná til allt annars markhóps.
- 38) Samantekt, á megin athugasemdum frá þriðju aðilum sem eru andsnúnir aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug, er sett fram hér að neðan: ⁽³⁵⁾
- Það er ekki rétt að einungis fáar mislukkaðar flugleiðir hafi verið starfræktar á síðustu árum. Til dæmist hefur SAS rekið leiguflugleiðir, frá Tromsø, Evenes og Bodø til nokkurra áfangastaða í Evrópu, í mörg ár og með reglulegri aukningu frá ári til árs á síðustu árum. Því er mögulegt að starfrækja slíkar flugleiðir á viðskiptagrundvelli.
 - Það er blekkjandi að halda því fram að ferðaskipuleggjendur beri mesta áhættu varðandi leiguflug. Til dæmis býður SAS staðlaðan samning sem heimilar afbókun án aukakostnaðar allt að 60 dögum fyrir brottför. Eftir það þarf að greiða gjald vegna afbókana.
 - Norska flugleiðakerfið er byggt í kringum meginregluna um miðpunkt. Oslo Lufthavn Gardermoen gegnir því hlutverki að vera eðlilegur liður í allri umferð til Noregs og hefur verið undirstaðan fyrir þróun á sterku innanlands flugsamgöngukerfi. Því eru bein innbyrðis samkeppnistengsl á milli núverandi flugleiða til/frá Norður-Noregi og allra nýrra leiguflugleiða sem aðstoðarkerfið fyrir leiguflug myndi niðurgreiða. Það er umtalsverður fjöldi alþjóðlegra farþega á venjubundnum flugleiðum til Norður-Noregs.
 - Aðstoðarkerfið mun hafa beinar efnahagslegar afleiðingar fyrir fyrirtæki sem starfrækja venjubundið áætlunarflug.
 - Aðstoðarkerfið mun mismuna á milli slíkra leigufluga, sem eru aðstoðarhæf, og mögulegra nýrra venjubundinna flugleiða erlendis frá beint til Norður-Noregs. Ríkisaðstoð til leigufluga mun hindra stofnun nýrra áætlunarleiða og brjóta grundvallarregluna um jafna samkeppni.
 - Flug á milli heimsálfa þarf undir venjulegum kringumstæðum meiri en 80% sætanýtingu til að vera arðbært. Staðsetning flughafnar er úrslitaatriði varðandi það að veita góða flutninga í lofti til Noregs frá evrópskum áfangastöðum. Til dæmis myndi flughöfn á Bretlandi hafa umtalsverða yfirburði í samkeppni um að laða að sér breska ferðamenn til smærri áfangastaða í Norður-Noregi. Því myndi aðstoðarkerfið í raun ívilna erlendum flugrekendum.
 - Það er að öllu leyti gerlegt fyrir stjórnvöld í Noregi að kaupa flugleiðir fyrir flutninga í lofti skv. reglugerð nr. 1008/2008. ⁽³⁶⁾

4. Athugasemdir frá stjórnvöldum í Noregi

- 39) Stjórnvöld í Noregi lögðu fram sínar athugasemdir við ákvörðun 246/12/COL með bréfi sem dagsett var 27. ágúst 2012 ⁽³⁷⁾ og álit sitt á athugasemdum frá þriðju aðilum með bréfum sem dagsett voru 15. nóvember 2012 og 23. apríl 2013. ⁽³⁸⁾
- 40) Flest norðursskautsvæði, þ.m.t. nyrstu hlutar Noregs, glíma við vandamál sem tengjast lítilli fjölbreytni staðbundins iðnaðar, og vandamál sem tengjast afskekktu legu, miklum vegalengdum bæði innan svæðisins og utan og erfiðum veðurskilyrðum. Aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug er ætlað að stuðla að fjölbreytileika iðnaðar á svæðinu, skapa störf í ferðamannageiranum og tengdum geirum. Fylkin eru þeirra skoðunar að aðstoðarkerfið fyrir leiguflug verði mikilvægt tæki til að hægja á fólksfækkun á svæðinu.

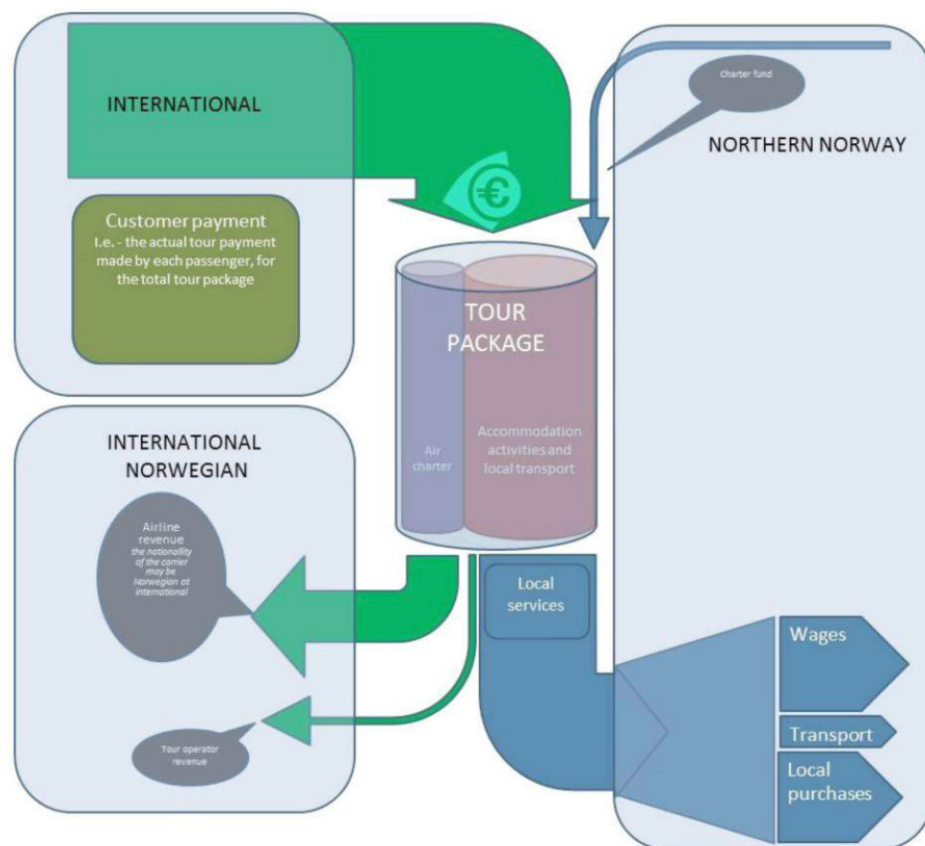
⁽³⁵⁾ NHO Luftfart (Skjal nr. 650733) (óopinber þýðing úr norsku á ensku).

⁽³⁶⁾ Reglugerð (EB) nr. 1008/2008 frá 24. september 2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu (Stjtið. L 293, 31.10.2008., bls. 3). Felld inn í EES-samninginn með 64. lið a í XIII. viðauka.

⁽³⁷⁾ Skjal nr. 644991.

⁽³⁸⁾ Skjöl nr. 653590/653595 og skjal nr. 669821.

- 41) Það að veita fyrirtækjum, sem staðsett eru utan viðkomandi svæðis, aðstoð er í fullu samræmi við leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð eins lengi og fyrirhuguð áhrif aðstoðarinnar verða innan svæðisins sem er aðstoðarhæft fyrir byggðaaðstoð. Aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug er ætlað að hafa áhrif í þessum þrem fylkjum Norður-Noregs.
- 42) Leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð og leiðbeinandi reglur um fjármögnun flugvalla og upphafsáðstoð til flugrekanda sem fara frá svæðisflugvöllum fela ekki í sér takmarkanir á veitingu rekstraraðstoðar á grundvelli staðsetningar viðtakandans að því tilskildu að fyrirhuguð áhrif eigi sér stað á viðkomandi svæði. Ennfremur hafa starfsreglur framkvæmdarstjórnar ESB og Eftirlitsstofnunar EFTA skv. c-lið 3. mgr. 107. gr. og c-lið 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins, eftir því sem við á, að því er varðar rekstraraðstoð og upphafsáðstoð til svæðisflugvalla, heimilað rekstraraðstoð án takamarkana varðandi staðsetningu viðtakandans.
- 43) Tengslin milli aðstoðar og marksvæðis eru skýr. Eftirfarandi tafla sýnir hvernig aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug er ætlað að hafa jákvæð áhrif í Norður-Noregi ⁽³⁹⁾.



- 44) Atvinnustarfsemin sem verður til mun hafa ýmis áhrif. Flugrekandinn mun fá tekjur frá rekstraraðila leiguflungsins fyrir leigu á flugvélinni. Ferðaskipuleggjandinn mun fá tekjur af leigufluginu. Megináhrifin eru á hagkerfi Norður-Noregs eins og sýnt er með örvunum neðst í hægra horninu í töflunni hér að framan. Aðstoðarkerfið fyrir leiguflug felur ekki í sér takmarkanir vegna staðsetningar ferðaskipuleggjandans, sem leigir flugvélinu, en ferðaskipuleggjandinn mun einungis fá aðstoð ef hann rekur skipulagt leiguflug til svæðisflugvalla í Norður-Noregi.
- 45) Aðstoðarkerfið er bæði nauðsynleg og viðeigandi. ⁽⁴⁰⁾
- 46) Fylkin eru þeirra skoðunar að aðstoðarkerfið fyrir leiguflug sé í samræmi við leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð. Sé Eftirlitsstofnun EFTA ekki á sama máli halda fylkin því fram að aðstoðarkerfið samrýmist engu að síður EES-samningnum, annaðhvort á grundvelli leiðbeinandi reglna um fjármögnun flugvalla og upphafsáðstoð til flugrekanda, sem fljúga frá svæðisflugvöllum eða beint, á grundvelli c-liðar, 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

⁽³⁹⁾ Aðstoðarkerfið fyrir leiguflug útbjó skýringarmyndina til útskýringar (skjal nr. 644991).

⁽⁴⁰⁾ Sjá undirkafna 3.3 í II. hluta hér að neðan.

- 47) Að því er varðar athugasemdir frá þriðju aðilum, hafa stjórnvöld í Noregi einkum gert athugasemdir við álit NHO Luftfart. ⁽⁴¹⁾ Stjórnvöld í Noregi telja að nokkrar þessara athugasemda byggi á mismunandi sjónarmiðum varðandi staðreyndir.
- Fylkin hafa aldrei deilt um leiguflug frá Norður-Noregi til orlofsáfangastaða í Suður-Evrópu. Hér er þó um ólíkan markað að ræða. Viðkomandi markaður í umræddu tilviki er framboð og eftirspurn eftir leiguflugi til Norður-Noregs.
 - Fylkjunum er ekki kunnugt um samninga sem bjóða hagstæð afbókunarkjör eins og NHO Luftfart getur um. Aðrir rekstraraðilar og umboðsaðilar í atvinnugreininni hafa skýrt frá því að staðlaðir skilmálar í leiguflugssamningum kveði á um 5–10% óafturkræfa innborgun eða 5–10% afbókunargjald. Undir öllum kringumstæðum gerir 60 daga frestur, fyrir afbókun án endurgjalds, það að verkum að ferðaskipuleggjandinn er óvarinn fyrir umtalsverðri áhættu þar eð almenna tilhneigingin er að bóka seint.
 - Fylkin eru óviss um mikilvægi röksemda NHO Luftfart um að flugleiðakerfið í Noregi sé byggt í kringum miðpunktskerfi. Aðstoðarkerfið fyrir leiguflug áformi að örva nýja umferð og ekki að takmarka umferð sem nú þegar er til staðar. Ný alþjóðleg umferð mun styðja nýja þróun í ferðaþjónustu, nýja grunngerð og sjálfbæran ferðaþjónustuiðnað og atvinnu. Fylkin telja að þetta muni styðja við aukna eftirspurn á reglubundnu áætlunarflugi frá Osló til Norður-Noregs. Alþjóðlegt leiguflug og innanlandsflug frá Osló eru viðbótarþjónusta. Aukning í leiguflugi erlendis frá mun ekki stofna norsku flugferðarmynstri í hættu. Að auki eru viðskiptaferðir mikilvægur hluti ferða til Norður-Noregs, en aðstoðarkerfið myndi, hvað sem öðru líður, ekki hafa áhrif á þær.
 - NHO Luftfart virðist ýkja áhrifin á samkeppni að því er varðar áætlunarflug. Ólíkar flugleiðir fela í sér ólíka markaði. Ennfremur er flug sem ekki er reglubundið áætlunarflug og áætlunarflug ólíkir markaðir.
 - Það er erfitt að sjá á hvaða hátt tilkynnta ráðstöfunin felur í sér mismunun. Nýjar áætlunarleiðir hafa hvað eftir annað verið styrktar og umfang slíks stuðnings er miklu meira en það sem deila á út í gegnum aðstoðarkerfið fyrir leiguflug.
 - Það er engin tilhögun í aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug sem mun mismuna norskum flutningafyrirtækjum. Norskir flutningaáðilar áætlunarflugs hafa ekki eingöngu höfn í Noregi eins og NHO Luftfart heldur fram.
 - Fylkin telja að athugasemdirnar um þann möguleika að veita flutningaþjónustu í lofti á flugleiðum, sem eru óarðbærar skv. reglugerð nr. 1008/2008, eigi ekki við.

⁽⁴¹⁾ Bréf frá stjórnvöldum í Noregi dagsett 15.11.2012 (skjöl nr. 653590/653595).

II. MAT

4. Er um ríkisaðstoð að ræða?

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

48) Í 61. gr. EES-samningsins er kveðið á um eftirfarandi:

„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.“

4.2 Ríkisfjármunir

49) Ríkið verður að veita aðstoðarráðstöfunina í gegnum ríkisfjármuni.

50) Stjórnvöld í Noregi hafa upplýst að líklegt sé að aðstoðarkerfið fyrir leiguflug verði fjármagnað beint af fjárlögum fylkjanna þriggja (ekki er hægt að útiloka að það fái einnig fjármögnun beint frá norska ríkinu).

51) Í því ljósi telur Eftirlitsstofnun EFTA að þetta skilyrði sé uppfyllt þar sem aðstoðarkerfið verði annaðhvort fjármagnað af fjárlögum fylkjanna eða ríkisins. ⁽⁴²⁾

4.3 Er ákveðnum fyrirtækjum eða framleiðslu ákveðinna vara ívilnað?

52) Í fyrsta lagi verður aðstoðarráðstöfunin að veita viðtakanda forskot sem léttir af þeim kostnaði sem annars er greiddur af fjárlögum þeirra.

53) Ferðaskipuleggjendur sem njóta ávinnings frá aðstoðarkerfinu fá beinan styrk sem lækkar kostnað við leiguflug við tiltekið skipulagt leiguflug. Þjónustuveitendur, sem staðsettir eru í fylkjunum þrem og hagnast af aukinni ferðamennsku til svæðisins, munu á óbeinan hátt njóta ávinnings af aðstoðarkerfinu.

54) Í öðru lagi verður aðstoðarráðstöfunin að vera sértæk því hún ívilnar tilteknum fyrirtækjum eða framleiðslu á tiltekinni vöru.

55) Einungis ferðaskipuleggjendur sem reka leiguflug til Norður-Noregs munu njóta ávinnings af aðstoðarkerfinu. Á svipaðan hátt eru það einungis rekstraraðilar (þjónustuveitendur) sem staðsettir eru í fylkjunum þrem sem njóta óbeins ávinnings af aðstoðarkerfinu.

56) Því telur Eftirlitsstofnun EFTA að ráðstöfunin sé sértæk.

4.4 Röskun á samkeppni

57) Ríkisaðstoð fellur undir 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins ef hún raskar eða ógnar samkeppni og hefur áhrif á viðskipti á milli samningsaðila að EES-samningnum. Til að beita 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins nægir að aðstoðin sé til þess fallin að raska samkeppni með veitingu sértækrar ívilunar. Aðstoð telst vera röskun á samkeppni ef hún er veitt fyrirtæki sem stundar starfsemi í samkeppni við aðra.

58) Beinir aðstoðarþegar aðstoðarkerfisins eru ferðaskipuleggjendur sem leigja flugvélar til Norður-Noregs (ekki reglubundið áætluarflug). Ferðaskipuleggjendurnir eru virkir í nokkrum löndum og starfa í geira sem einkennist af mikilli samkeppni. Óbeinir haghafar aðstoðarkerfisins eru þjónustuveitendur í ferðamannaíðnaðinum í Norður-Noregi sem hagnast af aðstoðinni þar sem hún leiðir til aukinnar eftirspurnar frá erlendum ferðamönnum. Aðstoðin getur orðið hvati fyrir ferðamenn til að velja að ferðast til Norður-Noregs í stað þess að ferðast til orlofsstaða í öðrum löndum. Röskun á samkeppni kemur ekki einungis til með að eiga sér stað hjá ferðaskipuleggjendum heldur mögulega einnig hjá ferðaþjónustuveitendum. Að auki keppast

⁽⁴²⁾ Stjórnvöld í Noregi hafa einnig greint frá því að aðstoðarkerfið fyrir leiguflug verði á einhverju stigi í framtíðinni samfjármagnað af einkafyrirtækjum. Matið sem Eftirlitsstofnun EFTA framkvæmdi tók ekki til þessa möguleika þar eð hann virðist tiltölulega óviss.

flugvellir á alþjóðavísu um að laða að sér ný flug og þannig nýjar flugleiðir. Því getur aðstoðin mögulega raskað samkeppni á milli flugvalla.

- 59) Eftirlitsstofnun EFTA tekur undir það sjónarmið að aðstoðarkerfið geti styrkt stöðu rekstraraðila sem beint eða óbeint hagnast á aðstoðarkerfinu gagnvart samkeppnisaðilum sem ekki fá viðlíka hagsbót. Því má líta á alla aðstoð sem veitt er samkvæmt aðstoðarkerfinu sem röskun eða til þess fallna að raska samkeppni.

4.5 Áhrif á viðskipti á milli samningsaðila

- 60) Ríkisaðstoð til tiltekinna fyrirtækja telst hafa áhrif á viðskipti milli aðila að EES-samningnum, ef móttakandinn stundar efnahagslega starfsemi sem felur í sér viðskipti á milli samningsaðila. Aðstoðin verður veitt til ferðaskipuleggjenda sem bjóða orlofspakka sem flytja ferðamenn erlendis frá til Noregs. Þetta er, samkvæmt skilgreiningu, starfsemi sem nær yfir landamæri. Að auki er það ferðamannaíðnaðurinn í Norður-Noregi sem hagnast óbeint af aðstoðarkerfinu í samkeppni við ferðamannaíðnaðinn í öðrum EES-löndum.
- 61) Því mun ríkisfjármögnun samkvæmt tilkynntri ráðstöfum hafa áhrif á viðskipti á milli samningsaðila að EES-samningnum.

4.6 Niðurstaða

- 62) Eftirlitsstofnun EFTA telur að öll skilyrðin sem sett eru fram í 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins séu uppfyllt og því feli aðstoðarkerfið, sem tilkynnt er um, í sér ríkisaðstoð. Ríkisaðstoð samrýmist einungis framkvæmd EES-samningsins ef hún uppfyllir undanþáguskilyrðin í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

5. Kröfur um málsmeðferð

- 63) Fyrirhuguð aðstoðarráðstöfun samkvæmt aðstoðarkerfinu telst vera rekstraraðstoð. Í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð segir: „Rekstraraðstoðarkerfi falla ekki undir byggðakortin, heldur eru þau metin hvert um sig á grundvelli tilkynningar viðkomandi EFTA-ríkis í samræmi við 3. mgr. 1. gr. I. hluta bókarar við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól.“⁽⁴³⁾
- 64) Eftirfarandi ákvæði er að finna í 3. mgr. 1. gr. I. hluta bókarar 3: „Tilkynna skal Eftirlitsstofnun EFTA um áætlanir um að veita eða breyta aðstoð þannig að henni gefist nægur tími til athugasemda. Hlutaðeigandi ríki skal ekki gera fyrirhugaðar ráðstafanir fyrr en endanleg niðurstaða liggur fyrir“.
- 65) Stjórnvöld í Noregi hafa uppfyllt tilkynningarskylduna í 3. mgr. 1. gr. I. hluta bókarar 3, með því að leggja fram tilkynningu í tengslum við aðstoðarkerfið fyrir leiguflug þann 2. maí 2012⁽⁴⁴⁾.
- 66) Stjórnvöld í Noregi hafa uppfyllt kvöð um biðstöðu sem kveðið er á um í 3. mgr. II. hluta bókarar 3 með því að beita ekki tilkynnta aðstoðarkerfinu.
- 67) Eftirlitsstofnun EFTA hefur farið yfir athugasemdirnar frá stjórnvöldum í Noregi og þriðju aðilum, eins og krafist er í formlegu málsmeðferðinni.

6. Samrýmanleiki aðstoðarinnar

6.1 Mat á aðstoðarráðstöfuninni skv. 3. mgr. 61. gr. samningsins um Evrópska efnahagssvæðið í tengslum við leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð.

- 68) Á grundvelli undanþáganna í c-lið 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins telst eftirfarandi samrýmast framkvæmd EES-samningsins:

„aðstoð til að greiða fyrir þróun ákveðinna greina efnahagslífsins eða ákveðinna efnahagssvæða enda hafi hún ekki svo óhagstæð áhrif á viðskiptaskilyrði að stríði gegn sameiginlegum hagsmunum“.

⁽⁴³⁾ Leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð, 81. mgr.

⁽⁴⁴⁾ Skjöl nr. 632837 og 322824.

69) Í því skyni að meta samrýmanleika aðstoðarinnar, eins og áður hefur komið fram, telst hún rekstraraðstoð. Rekstraraðstoð leysir fyrirtæki undan kostnaði sem það myndi venjulega bera í daglegri stjórn eða venjulegri starfsemi. ⁽⁴⁵⁾ Rekstraraðstoð er venjulega bönnuð.

70) Leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð kveða á um að:

„Ríkisaðstoð, sem veitt er í því skyni að efla hagþróun í tilteknum afskiptum byggðarlögum á Evrópska efnahagssvæðinu, getur talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins á grundvelli ákvæða sem er að finna í a- og c-lið 3. mgr. 61. gr. samningsins. Ríkisaðstoð af þessu tagi er nefnd landsbundin byggðaaðstoð. Landsbundin byggðaaðstoð er annaðhvort fjárfestingaraðstoð við stórfyrirtæki eða rekstraraðstoð sem beint er til ákveðinna byggðarlaga, við tilteknar afmarkaðar aðstæður. Í því skyni að stuðla að meira byggðajafnvægi“ (hér er skáletri og undirstrikun bætt við). ⁽⁴⁶⁾

71) Í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð er einnig kveðið á um að:

„Þrátt fyrir ákvæði undanfarandi málsgreinar er aðeins unnt að heimila rekstraraðstoð, sem er ekki bæði stigminnkandi og tímabundin, í fámennustu byggðum, enda er slíkri aðstoð ætlað að stöðva eða minnka frekari fólksfækkun í þeim byggðum.“ ⁽⁴⁷⁾ Fámennustu byggðirnar eru í Noregi NUTS II-svæði, eða einstakir hlutar slíkra svæða, og á Íslandi NUTS IV-svæði þar sem þéttbýli er 8 íbúar á km² eða minna og liggja að samliggjandi minni svæðum sem fullnægja sömu þéttbýlisskilyrðum“ (hér er skáletri og undirstrikun bætt við). ⁽⁴⁸⁾

6.2 Aðstoðin er einungis heimil á svæðunum með fæsta íbúa

6.2.1 Fylkin þrjú tilheyra svæðunum með fæsta íbúa

72) Eins og kveðið er á um í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð er rekstraraðstoð sem ekki er dregið úr jafnt og þétt og takmörkuð með tímanum, einungis heimil á svæðunum með fæsta íbúa, að því marki sem henni er ætlað að koma í veg fyrir eða draga úr fólksfækkun á þessum svæðum. Svæðin með fæsta íbúa eru svæði þar sem þéttleiki byggðar er 8 íbúar eða færri á ferkílómetra. ⁽⁴⁹⁾

73) Þéttleiki byggðar í fylkjunum þremur er 4,2 íbúar á ferkílómetra. Þau uppfylla því skilyrðin, sem sett eru fram í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð, til að njóta sveigjanlegra mats um samrýmanleika fyrir ráðstöfun um rekstraraðstoð.

6.2.2 Þeir sem hagnast beint vegna aðstoðarkerfisins eru ekki endilega staðsettir á svæðunum með fæsta íbúa – tengslin milli aðstoðarráðstöfunarinnar og byggðarþróunar í Norður-Noregi

74) Aðstoðin verður greidd til ferðaskipuleggjanda sem geta verið staðsettir fyrir utan Noreg/ Evrópska efnahagssvæðið. Beinir aðstoðarþegar munu því ekki endilega vera staðsettir innan svæðanna með fæsta íbúa.

75) Í upphafsákvörðuninni dró Eftirlitsstofnun EFTA það í efa að aðstoðarkerfið sem veitti styrki vegna rekstraraðstoðar til aðstoðarþega, sem gætu verið staðsettir utan svæðanna með fæstu íbúana, gæti talist samrýmanlegt leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð. Eftirlitsstofnun EFTA dró í efa að sú staðreynd, að aðstoðarkerfið beindist óbeint að fyrirtækjum á viðkomandi svæðum, fæli í sér nægjanlega sterk tengsl fyrir svæðarþróun á svæðinu.

76) Stjórnvöld í Noregi hafa leitt rök að því að tengslin á milli aðstoðar til ferðaskipuleggjanda og svæðarþróunar í Norður-Noregi sé nægjanleg af eftirfarandi ástæðum:

- aðstoðarkerfið mun einungis gilda um leiguflug til Norður-Noregs,

⁽⁴⁵⁾ Sjá mál T-348/04 *SIDE gegn framkvæmdastjórn* [2008] dómásafn II-625, 99. mgr., mál T-162/06 *Kronoply GmbH gegn framkvæmdastjórn* [2009] dómásafn II-1, 75. mgr.

⁽⁴⁶⁾ Leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð, 1. mgr.

⁽⁴⁷⁾ Það er hlutverk EFTA-rikisins að sýna fram á að aðstoðin sem lagt er til að verði veitt, sé nauðsynleg og viðeigandi og að hún komi í veg fyrir eða dragi úr áframhaldandi fólksfækkun (Sjá Leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð, neðanmálsgrein 65).

⁽⁴⁸⁾ Leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð, 69. mgr.

⁽⁴⁹⁾ Leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð, 22. mgr. a.

- einungis ferðapakkar sem fela í sér „tilhögun á landi“ eru aðstoðarhæfir samkvæmt aðstoðarkerfinu, og
 - aðstoðin verður greidd af aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug til ferðaskipuleggjenda eftir að flug til marksvæðanna hefur farið fram.
- 77) Eftirlitsstofnun EFTA veitir því athygli að ferðaskipuleggjandi fær einungis aðstoð ef hann starfrækir skipulagt leiguflug til svæðisflugvalla í Norður-Noregi. Aðstoðin verður ekki veitt fyrir flutninga á ferðamönnum með leiguflugi utan þessa svæðis. Það er ljóst að marksvæði aðstoðarkerfisins er Norður-Noregur, sem er meðal þeirra svæða sem hafa fæsta íbúa í Noregi. Eftirlitsstofnun EFTA vekur einnig athygli á kröfunni um að aðstoðarkerfið gildi einungis um ferðapakka sem fela í sér „tilhögun á landi“ á þessu svæði. Þetta þýðir að aðstoðarkerfið getur haft bein áhrif á svæðinu með því að flytja ferðamenn þangað sem annars myndu ekki koma til svæðisins. Fyrirkomulagið um „tilhögun á landi“ ætti að tryggja að ferðamennirnir verði á svæðinu á meðan á orlofi þeirra í Norður-Noregi stendur. Aðstoðarkerfið gerir kröfu um að „tilhögun á landi“ sé a.m.k. 800 NOK virði fyrir hvern ferðamann. Aðstoð frá aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug er veitt þegar skipulagða leigufluginu er lokið og eftir að það hefur verið skjalfest að úthlutunarviðmiðin hafi verið uppfyllt. Eitt úthlutunarviðmiðið er að beitingin sé studd af áfangaveitanda ferðamannaþjónustunnar. Aðstoðin verður ekki veitt til „ferðapakka sem innihalda einungis flug“. Þjónustuveitendur sem staðsettir eru í fylkjunum þrem munu hafa ávinning af aukinni ferðamennsku og aukinni eftirspurn eftir þjónustu þeirra sem hún hefur í för með sér, og þeir njóta þannig óbeins ávinnings af aðstoðarkerfinu. Töflurnar í lið 2.2. í I. hluta um eyðslu ferðamanna á svæðinu hér að ofan sýna að aukning ferðamanna hefur bein efnahagsleg áhrif á ferðamannageirann á svæðinu. Eftirlitsstofnun EFTA telur líklegt að aðal efnahagslegu áhrif aðstoðarkerfisins verði á marksvæði aðstoðarkerfisins.
- 78) Eftirlitsstofnun EFTA bendir á að framkvæmdastjórn ESB hafi samþykkt veitingu svæðisbundinnar aðstoðar til viðtakanda utan aðstoðarhæfa svæðisins fyrir svæðisbundna aðstoð. Til dæmis komst framkvæmdastjórnin að þeirri niðurstöðu, í ákvörðuninni varðandi Ítalíu (Sikiley), að aðstoð sem tæki til kostnaðar við að stuðla að flutningum ferðamanna með leiguflugi samræmdist a-lið 3. mgr. 107. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins. Styrkirnir voru aðgengilegir ferðaskipuleggjendum sem leigðu flugvél til að flytja ferðamenn til Sikileyjar. Styrkir sem náðu yfir flutningskostnað til Sikileyjar og ítalskar og erlendar ferðaskrifstofur fengu til að bjóða upp á ferðir, sem fela í sér flutning, fyrir ferðamenn og til að flytja ferðamenn með lest eða á sjó, töldust einnig vera samrýmanlegar. ⁽⁵⁰⁾
- 79) Á þessum grundvelli kemst Eftirlitsstofnun EFTA að þeirri niðurstöðu að jafnvel þó að beinir aðstoðarþegar séu staðsettir utan Norður-Noregs feli aðstoðarkerfið í sér nægjanlega tengingu við svæðið þar sem fyrirhuguðum áhrifum er ætlað að eiga sér stað.
- 6.3 Aðstoðin verður að vera nauðsynleg og viðeigandi og koma í veg fyrir eða draga úr áframhaldandi fólksfækkun**
- 80) Það er hlutverk viðkomandi EFTA-ríkis að sýna fram á að aðstoðin sé nauðsynleg og viðeigandi og að hún komi í veg fyrir eða dragi úr áframhaldandi fólksfækkun. ⁽⁵¹⁾
- 81) Til að tilkynnta ráðstöfunin sé álitin nauðsynleg, verða stjórnvöld í Noregi að sýna fram á að þörf sé á íhlutun ríkisins til að ná markmiðinu um að koma í veg fyrir eða draga úr fólksfækkun.
- 82) Stjórnvöld í Noregi hafa upplýst Eftirlitsstofnun EFTA um að Norður-Noregur, eitt af strjálbýlustu svæðum Evrópu, hafi ávalt verið einstaklega strjálbýlt og glímt við fólksfækkun um áratuga skeið. Stjórnvöld í Noregi telja þess vegna nauðsynlegt að grípa til frekari ráðstafana til að halda byggð stöðugri á svæðinu og til að koma í veg fyrir frekari fólksfækkun. Aðstoðarkerfið er eitt þeirra verkfæra sem nauðsynleg eru til að ná því markmiði. Stjórnvöld í Noregi viðurkenna að stofnsetning aðstoðarkerfisins fyrir leiguflug muni ekki eitt og sér verða til þess að leysa vandamál tengd fólksfækkun, en telja að það muni verða hluti almennrar stefnu, auka atvinnustarfsemi á svæðinu og viðhalda og skapa ný störf. Atvinnutækifæri og væntingar um tekjur eru þeir þættir sem hafa mest áhrif á val einstaklingsins á búsetu.

⁽⁵⁰⁾ Ákvörðun 1999/99/EB frá 3.6.1998 varðandi svæðisbundin lög Sikileyjar nr. 25/93 um ráðstafanir til að stuðla að bættu atvinnuástandi (Stjtið. L 32, 5.2.1999, bls. 18).

⁽⁵¹⁾ Sjá leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð, neðanmálsgrein 65.

- 83) Til að aðstoðarkerfið sé álitð viðeigandi, verða stjórnvöld í Noregi að sýna fram á að það sé ekki augljóst að aðrar ráðstafanir séu hentugri til að ná markmiðinu um að koma í veg fyrir eða draga úr fólksfækkun á strjálbýlustu svæðunum. ⁽⁵²⁾
- 84) Stjórnvöld í Noregi halda því fram að aðstoðarkerfið sé viðeigandi þar sem það sé besta ráðstöfunin sem völ er á til að auka ferðaþjónustu, skapa störf í ferðaiðnaðinum og stuðla þannig að því að draga úr fólksfækkun á svæðinu. Það er skoðun þeirra að aðeins hefðbundin fjárfestingaraðstoð, sé ekki endilega það verkfæri sem best eigi við til að takast á við sértæk vandamál á svæðinu. Störf eru lyklatríði þegar kemur að því að styðja við fjölda íbúa. Ferðaþjónustan er vaxandi geiri sem krefst bæði mikils vinnuafls og er háð staðbundnu vinnuafli. Eitt af þeim ögrandi viðfangsefnum við að þróa ferðamannaíðnaðinn í Norður-Noregi er arðsemi og árstíðabundið eðli ferðaþjónustugeirans. Aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug er ætlað að auka ferðamennsku á lágannatíma og stuðla þannig að störfum allt árið um kring. Stjórnvöld í Noregi halda því fram að aðstoð, sem einungis veitir takmarkaða aðstoð til svæðisbundinna fyrirtækja á svæðinu, myndi ekki hafa þau áhrif að auka fjölda flugferða til viðkomandi flugvalla (og þar með ferðamanna á svæðinu) eða koma í veg fyrir fólksfækkun. Það er skoðun þeirra að aðstoðarkerfið fyrir leiguflug sé það verkfæri sem líklegast er til árangurs og hafi lágmarks áhrif til röskunar. Í því ljósi telja þau aðstoðarkerfið vera viðeigandi.
- 85) Í upphafsákvörðun sinni, lýsti Eftirlitsstofnun EFTA yfir efasemdum sínum varðandi aðstoðarkerfið og spurði hvort að ekki væri hægt að ná yfirlýstum markmiðum aðstoðarkerfisins með öðrum aðferðum en að veita rekstraraðstoð til ferðaskipuleggjenda sem skipuleggja orlofspakka með leiguflugi (ekki reglubundið áætlunarflug) (til dæmis með því að bjóða upp á ferðapakka þar sem áætlunarflug er notað).
- 86) Eftirlitsstofnun EFTA telur að stjórnvöld í Noregi hafi dregið úr efasemdum Eftirlitsstofnunar EFTA hvað það varðar og sýnt fram á að þörf sé á íhlutun ríkisins og að aðstoðarkerfið sé nauðsynlegt verkfæri til að koma í veg fyrir fólksfækkun í Norður-Noregi. Eftirlitsstofnun EFTA telur einnig að líta megi á aðstoðarkerfið fyrir leiguflug sem tæki til þess að auka fjölda ferðamanna á svæðinu og auka atvinnu á strjálbýlustu svæðum Norður-Noregs. Þessi niðurstaða er studd af þriðju aðilum í ólíkum fyrirtækjum í ferðamannageiranum á svæðinu sem hafa lýst því yfir að þau séu hlynnt aðstoðarkerfinu. Þó hefur Eftirlitsstofnun EFTA efasemdir varðandi það hvort að aðstoðarkerfið sé viðeigandi eða skilvirkt í tengslum við þróun og til að koma í veg fyrir fólksfækkun á svæðinu. Það er ekki augljóst að þessum markmiðum væri ekki hægt að ná með öðrum aðferðum t.d. með því að skipuleggja pakkaferðir með áætlunarflugi.
- 87) Í mati sínu hefur Eftirlitsstofnun EFTA tekið tillit til leiðbeinandi reglna Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð þar sem kveðið er á um að:
- „ef, aðildarríki, í sérstöku undantekningartilfalli, íhugar að veita einu fyrirtæki einstaka sérstaka aðstoð, eða aðstoð sem einskorðast við eitt atvinnusvið, er það á ábyrgð hlutadeigandi aðildarríkis að sýna fram á að verkefnið sé framlag í átt til samfelldrar svæðapróunaráætlunar“* (hér er skálettri og undirstrikun bætt við). ⁽⁵³⁾
- 88) Norður-Noregur telst vera forgangsverkefni að því er varðar svæðapróun og markmið stjórnvalda í Noregi er að koma í veg fyrir fólksfækkun og hvetja til byggðar á þessu svæði. Lítið er á stuðning við ferðamannaíðnaðinn sem lykilþátt í þróun svæðisins og stjórnvöld í Noregi halda því fram að möguleikar á atvinnusköpun séu sérstaklega mikilvægir til að ná markmiðinu um að koma í veg fyrir eða draga úr fólksfækkun á svæðinu.
- 89) Stofnunin um hagræna flutningastarfsemi áætlaði að árið 2007 hefðu erlendir ferðamenn, sem komu með flugi, eytt 7480 NOK í fyrirfram keypta vöru og 6730 NOK í vörur keyptar á staðnum. Áætlað er að árið 2012 muni ferðamenn til Norður-Noregs eyða 9000 NOK á mann. ⁽⁵⁴⁾

⁽⁵²⁾ Sjá t.d. ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA nr. 228/06/COL frá 19.7.2006 um tilkynnta áætlun varðandi framlag til almennatrygginga sem aðgreint er eftir svæðum: „Á grundvelli upplýsinganna sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram, telur Eftirlitsstofnun EFTA ekki augljóst að aðrar ráðstafanir en rekstraraðstoð væru hentugri til að ná markmiðinu um að koma í veg fyrir eða draga úr fólksfækkun á strjálbýlustu svæðunum“ (bls. 23).

⁽⁵³⁾ Leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð, 10. mgr.

⁽⁵⁴⁾ Sjá tilvísun í skýrslu Transportökonomisk institutt nr. 941/2008 í 23. neðanmálgreini hér að framan og tilkynninguna, bls. 11 (skjal nr. 632837).

- 90) Í því ljósi telur Eftirlitsstofnun EFTA að ferðamannaíðnaðurinn gæti gegnt mikilvægu hlutverki við þróun svæðisins. Þau efnahaglegu áhrif sem aðstoðarkerfið gæti haft á Norður-Noreg með aukningu ferðamanna á svæðinu og til að það verði betur þekkt sem alþjóðlegur áfangastaður ferðamanna, gæti stuðlað að því að íbúafjöldi svæðisins héldist stöðugur og mögulega aukist.
- 91) Engu að síður þó að áætlunarflug og flug sem ekki er reglubundið áætlunarflug gætu myndað tvo aðskilda markaði, ⁽⁵⁵⁾ og beint áætlunarflug til Norður-Noregs í þeim tilgangi að auka ferðamennsku á svæðinu sé hugsanlega lakari kostur (einkum á lágannatíma), er Eftirlitsstofnun EFTA enn þeirrar skoðunar að það sé ekki alveg ljóst af hverju ekki sé hægt að nýta innanlandsáætlunarflug sem hluta af orlofspakkaferðum, t.d. þegar ferðaskipuleggjandi skipuleggur „pakka með ferðum báðar leiðir“. Eftirlitsstofnun EFTA bendir á að í Noregi sé vel þróað sjálfstætt kerfi flugvalla vegna þess hversu mikilvægt hlutverk flugferðir hafa sem flutningatæki einkum á jaðarsvæðum Evrópska efnahagssvæðisins, eins og t.d. Norður-Noregur. Enda hafa stjórnvöld í Noregi auðkennt nokkrar flugleiðir innanlands sem hæfar fyrir bætur vegna almannaþjónustu, og ríkið greiðir völdum flugfélögum jöfnunargreiðslur til að starfrækja flugleiðir sem annars væru ekki markaðsvænar. Það er skoðun Eftirlitsstofnunar EFTA að ekki sé með öllu ljóst hversvegna ekki er hægt að ná yfirlýstu markmiði aðstoðarkerfisins – að stuðla að þróun eins strjálbýlasta svæðis Noregs með aðstoð fyrir leiguflug erlendis frá til Noregs með það í huga að auka fjölda ferðamanna á lágannatíma og stuðla þannig að störfum allt árið um kring – að minnsta kosti að hluta með því að nota áætlunarflug.
- 92) Í því ljósi telur Eftirlitsstofnun EFTA að enn séu ákveðnar efasemdir varðandi það hvort aðstoðarkerfið sé besta verkfærið til að ná yfirlýstum markmiðum með lágmarks áhrif til röskunar. Einkum telur Eftirlitsstofnun EFTA að aðstoðarkerfið gæti mögulega haft áhrif til röskunar á markaðinum fyrir framboð á áætlunarflugi.
- 93) Af þessum sökum telur Eftirlitsstofnun EFTA að stofnun aðstoðarkerfisins sé einungis viðeigandi í takmarkaðan tíma til að aðstoða við að koma á lífvænlegum ferðamannaíðnaði á strjálbýlustu svæðunum í Noregi. Tíu ára gildistími aðstoðarkerfisins sem stjórnvöld í Noregi mæla með virðist vera óhóflegur til að ná þessu markmiði. Eftirlitsstofnun EFTA telur að takmarka skuli gildistíma aðstoðarkerfisins við þriggja ára „upphafs“ tímabil sem gerir það að verkum að hægt sé að meta hversu viðeigandi aðstoðarkerfið er. Því skulu stjórnvöld í Noregi meta áhrif aðstoðarkerfisins við lok þessa tímabils og taka tillit til bæði jákvæðra áhrifa aðstoðarkerfisins og neikvæðra áhrifa þess á samkeppni.

6.4 *Aðstoðin verður að vera í réttu hlutfalli við markmið aðstoðarkerfisins*

- 94) Í samræmi við c-lið 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins, er heimilt að telja aðstoð sem veitt er til að greiða fyrir þróun ákveðinna efnahagssvæða samrýmanlega framkvæmd EES-samningsins „enda hafi hún ekki svo óhagstæð áhrif á viðskiptaskilyrði að stríði gegn sameiginlegum hagsmunum“. Til að samrýmast sameiginlega markaðinum verður aðstoðarkerfið að vera í réttu hlutfalli við markmið aðstoðarkerfisins.
- 95) Stjórnvöld í Noregi eru þeirra skoðunar að aðstoðarkerfið sé þannig úr garði gert að það veiti einungis nauðsynlega aðstoð. Hámarksaðstoð (25%) frá aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug er veitt fyrir sætanýtingu sem er 60% eða minni. Aðstoðin lækkar smá saman og verður að engu þegar sætanýtingin nær 80%. ⁽⁵⁶⁾
- 96) Stjórnvöld í Noregi vísa til þess að aðstoðarkerfið, sem dregur úr áhættu ferðaskipuleggjenda, leiði líklega til meira en 60% sætanýtingar og því sé ólíklegt að aðstoðarhlutfallið komi til með að samsvara 25% af kostnaði við leiguflug.
- 97) Eftirlitsstofnun EFTA telur að megin tilgangur aðstoðarkerfisins sé að koma á tryggingu fyrir ferðaskipuleggjendum svo að þeir aflýsi ekki flugi með lágrí sætanýtingu. Hámarksaðstoð er 25%

⁽⁵⁵⁾ Framkvæmdastjórn ESB hefur haldið því fram í samrunaákvörðunum sínum að áætlunarflug og flug sem ekki er reglubundið áætlunarflug séu ekki sami markaðurinn. Sjá t.d. mál COMP/M.5141 – KLM/Martinair, þar áleit framkvæmdastjórnin framboð á flugsætum til ferðaskipuleggjenda (það er „heildsölumarkaðinn“) vera aðskilinn markað frá markaðinum fyrir framboð á flutningaþjónustu í lofti til endanlegra notenda samkvæmt áætlun. Framkvæmdastjórnin lagði áherslu á að „markaðurinn fyrir sölu á sætum til ferðaskipuleggjenda væri markaður sem er í efri hluta sölumarkaðar á sætum til einstaklinga. Í samræmi við það eru samkeppnisskilyrði á þessum markaði augljóslega ólík þar sem ferðaskipuleggjendur hafa ólíkar kröfur en einstakir viðskiptavinir (þeir kaupa t.d. stóra sætisþakka, semja um afslætti, taka tillit til þarfá viðskiptavinanna í tengslum við fartíma o.s.frv.)“ (Stjtið. ESB C 51, 4.3.2009, bls. 4).

⁽⁵⁶⁾ Sjá lýsingu á aðstoðarkerfinu í undirkafla 2.5 í I. hluta hér að ofan.

af kostnaði við leiguflug. Viðbótarkostnaður sem stofnað er til vegna leiguflugs með sætanýtingu sem er minni en 60% verður ekki endurgreiddur. Áætlað er að heildarfjárhæð veittrar aðstoðar á ári frá aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug verði lægri en 10 milljónir NOK á ári. Eftirlitsstofnun EFTA telur að þessi tiltölulega lága fjárhæð fyrir aðstoð sé hófleg. Svo lág fjárhæð hafi ólíklega áhrif á viðskipti með óréttmætum hætti.

- 98) Því sé hægt að aðskilja aðstoðarkerfið frá ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB varðandi framlagskerfi fyrir ferðaskipuleggjendur í Grikklandi. ⁽⁵⁷⁾ Það kerfi kvað á um að ferðaskipuleggjendur fengju 40 evrur fyrir hvern ferðamann. Eins og Eftirlitsstofnun EFTA túlkar það kerfi var það ekki takmarkað við bætur vegna viðbótar flutningskostnaðar ferðamanna til Grikklands. ⁽⁵⁸⁾ Þetta er ólíkt aðstoðarkerfinu fyrir leiguflug sem stefnir að því að hvetja ferðasala til að undirgangast samningsbundnar skyldur áður en þeir fá bókanir frá ferðamönnum með því að bæta þeim upp þau tilvik þegar þeir fá ekki endurgreiddan flutningskostnað við að flytja ferðamenn til Norður-Noregs.
- 99) Eftirlitsstofnun EFTA veitir því einnig athygli, eins og áður hefur komið fram, að aðstoðarþegar aðstoðarkerfisins geti hvort heldur sem er verið staðsettur í Noregi eða erlendis og að þeir geti annaðhvort gert samninga um leiguflug við norska flugrekendur eða flugrekendur sem ekki eru norskir. Sambærilegar aðstæður eru meðhöndlaðar á sama hátt samkvæmt kerfinu. Því telur Eftirlitsstofnun EFTA að aðstoðarkerfið mismuni ekki.
- 100) Í ljósi ofangreinds leggur Eftirlitsstofnun EFTA áherslu á að aðstoðin sé í réttu hlutfalli við markmið kerfisins.

7. Gildistími leyfis

- 101) Eftirlitsstofnun EFTA lét í ljós efasemdir, í ákvörðun 246/12/COL frá 12. júní 2012, um að hægt væri að samþykkja lengri gildistíma aðstoðarkerfisins en til 31. desember 2013. Í ljósi þeirra athugasemda sem borist hafa er lengri gildistími nauðsynlegur til að ná mælanlegum áhrifum á þróun svæðisins. Að teknu tilliti til efasemdanna sem Eftirlitsstofnun EFTA lét í ljós í ákvörðun 246/12/COL að því er varðar áhrif aðstoðarkerfisins á þróun og til að koma í veg fyrir fólksfækkun á því svæði, er þriggja ára tímabil frekar við hæfi. Í öllum tilfellum, skal umfang rekstraraðstoðar og þörfin fyrir hana endurskoðuð reglulega, til að tryggja langtímaáhrif hennar á hlutaðeigandi svæði. ⁽⁵⁹⁾ Lengri tímabil munu auðvelda mat á varanlegum áhrifum kerfisins.
- 102) Því skulu stjórnvöld í Noregi, að þremur árum liðnum, leggja fram skýrslu þar sem áhrif aðstoðarkerfisins á þróun ferðaþjónustu og hindrun fólksfækkunar á svæðinu og áhrif á samkeppni eru metin, til að Eftirlitsstofnun EFTA geti metið hversu nauðsynlegt og viðeigandi aðstoðarkerfið er.

8. Niðurstaða

- 103) Eftirlitsstofnun EFTA telur að öll skilyrðin sem sett eru fram í 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins séu uppfyllt og þar af leiðandi að aðstoðarkerfið fyrir leiguflug feli í sér ríkisaðstoð.
- 104) Á grundvelli ofangreinds mats telur Eftirlitsstofnun EFTA að aðstoðarkerfi fyrir leiguflug samræmist EES-samningnum samkvæmt undanþágunni í c-lið 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins.
- 105) Þó hefur Eftirlitsstofnun EFTA efasemdir um það hversu viðeigandi áhrif aðstoðarkerfisins eru í tengslum við þróun og til að koma í veg fyrir fólksfækkun á svæðinu. Einkum varðandi það hvort hægt sé að ná markmiðunum með öðrum aðferðum. Því hefur Eftirlitsstofnun EFTA komist að þeirri niðurstöðu að hægt sé að samþykkja aðstoðarkerfið fyrir þriggja ára tímabil frá dagsetningu þessarar ákvörðunar. Að auki skulu stjórnvöld í Noregi skuldbundin til að undirbúa og leggja fram mat á kerfinu, skrá áhrif þess á þróun ferðaþjónustu og hvort það komi í veg fyrir fólksfækkun á svæðinu og áhrif þess á samkeppni. Óháðir sérfræðingar skulu framkvæma matið og afhenda það Eftirlitsstofnun EFTA.

⁽⁵⁷⁾ Ákvörðun 2003/262/EB frá 27.11.2002 um framlagskerfi fyrir ferðaskipuleggjendur í Grikklandi (Stjtið. ESB L 103, 24.4.2003, bls. 63).

⁽⁵⁸⁾ Í því máli hélt framkvæmdastjórn ESB því fram að stjórnvöld í Grikklandi hefðu ekki veitt framkvæmdastjórninni nauðsynlegar upplýsingar til að meta hvort aðstoðin væri viðeigandi að því er varðar framlag hennar til svæðaþróunar (sjá 22. mgr. ákvörðunarinnar).

⁽⁵⁹⁾ Leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðaaðstoð, 71. mgr.

- 106) Stjórnvöld í Noregi eru minnt á skyldurnar, skv. 21. gr. II. hluta bókunar 3, í tengslum við 5. og 6. gr. framkvæmdarákvæða ákvörðunarinnar ⁽⁶⁰⁾, um að gera ársskýrslur um framkvæmd aðstoðarkerfisins.
- 107) Stjórnvöld í Noregi eru einnig minnt á að þeim ber að tilkynna Eftirlitsstofnun EFTA um allar fyrirætlanir um breytingar á aðstoðarkerfinu.

ÁKVÖRDUNIN ER SVOHLJÓÐANDI:

1. gr.

Aðstoðarkerfi fyrir leiguflug til Norður-Noregs, eins og stjórnvöld í Noregi tilkynntu það, felur í sér ríkis-aðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

2. gr.

Aðstoðarkerfið samræmist framkvæmd EES-samningsins skv. c-lið 3. mgr. 61. gr. með fyrirvara um skilyrðið um að það sé starfrækt í þrjú ár frá dagsetningu þessarar ákvörðunar. Að loknu þessu þriggja ára tímabili skulu stjórnvöld í Noregi leggja fram skýrslu til Eftirlitsstofnunar EFTA með mati á áhrifum aðstoðarkerfisins á þróun ferðaþjónustu og hvort það komi í veg fyrir fólksfækkun á svæðinu og áhrif þess á samkeppni.

3. gr.

Ákvörðun þessari er beint til Konungsríkisins Noregs.

4. gr.

Fullgild er aðeins ensk útgáfa þessarar ákvörðunar.

Ákvörðun tekin í Brussel 10. júlí 2013.

Fyrir hönd Eftirlitsstofnunar EFTA

Oda Helen Sletnes
Forseti

Sverrir Haukur Gunnlaugsson
Stjórnarmaður

⁽⁶⁰⁾ Aðgengilegt á: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>

**Auglýst eftir athugasemdum, í samræmi við ákvæði 2. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3 2014/EES/22/02
við samning milli EFTA-rikkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls,
varðandi ríkisaðstoð í tengslum við viðbótaraðstoð frá Innovasjon Norge
til Finnjord AS**

Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 445/13/COL frá 13. nóvember 2013, sem er birt á upprunalegu, fullgiltu tungumáli á eftir þessu ágrípi, markar upphaf málsmeðferðar samkvæmt 2. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3 við samning milli EFTA-rikkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls. Stjórnvöldum í Noregi hefur verið tilkynnt um málsmeðferðina með afriti af ákvörðuninni.

Eftirlitsstofnun EFTA veitir, með þessari auglýsingu, EFTA-rikkjunum, aðildarríkjum Evrópusambandsins og áhugaaðilum eins mánaðar frest frá birtingardegi þessarar auglýsingar til að gera athugasemdir við ráðstöfunina sem um ræðir. Athugasemdirnar skal senda á eftirfarandi pósthfang:

EFTA Surveillance Authority
Registry
Rue Belliard/Belliardstraat 35
1040 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

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

Ágríp

1. Málsmeðferð

Stjórnvöld í Noregi tilkynntu, í kjölfar viðræðna áður en að tilkynningu kom, viðbótaraðstoð til félagsins Finnjord AS („Finnjord“) frá Innovasjon Norge, opinberu fyrirtæki sem er fjármagnað af ríkinu. Eftirlitsstofnun EFTA sendi þá tvær beiðnir um upplýsingar sem stjórnvöld í Noregi svöruðu með bréfum dagsettum 19. ágúst 2013 og 18. september 2013.

2. Lýsing á ráðstöfuninni

Hin tilkynnta aðstoð varðar beinan styrk að fjárhæð 16 milljónir NOK til að standa straum af viðbótarkostnaði í tengslum við að sett var upp orkuendurnýtingareining í stað kælikerfis. Finnjord hefur þegar þegið 175 milljónir NOK í ríkisaðstoð vegna fjármögnunar verkefnisins frá Enova SF, opinberu fyrirtæki sem er fjármagnað af ríkinu. Eftirlitsstofnun EFTA féllst á aðstoðina frá Enova með ákvörðun 39/11/COL frá 9. febrúar 2011. ⁽¹⁾

Upphafleg fjárhagsáætlun verkefnisins hljóðaði upp á 511,66 milljónir NOK. Finnjord hafði ákveðið þegar í febrúar 2011 að festa kaup á stærri hverfli en upphaflega ráð var fyrir gert. Breyting þessi varð til þess að áætluð fjárhagsáætlun hækkaði í 680–720 milljónir NOK. Á þeim tíma sóttist Finnjord ekki eftir meiri aðstoð áður en ákvörðun var tekin um að hefjast handa við verkefnið.

Finnjord leitaði ekki eftir viðbótaraðstoð frá Enova fyrr en vorið 2012 og lagði inn formlega umsókn 5. júlí 2012. Á þeim tíma hafði áætluð heildarfjárhagsáætlun hækkað enn meir, í 730–760 milljónir NOK. Enova hafnaði umsókninni 20. ágúst 2012 á þeirri forsendu að aðstoðin myndi ekki vera Finnjord hvati til að huga betur að umhverfisvernd en fyrirtækið myndi gera án aðstoðar.

Finnjord sótti þá um viðbótaraðstoð frá Innovasjon Norge 1. október 2012. Áætluð heildarfjárhagsáætlun hafði hækkað í um það bil 800 milljónir NOK. Innovasjon Norge veitti aðstoð að fjárhæð 16 milljónir NOK, auk þess að veita lán að fjárhæð 18 milljónir NOK. Finnjord fékk þar að auki skammtímalán að fjárhæð 45–60 milljónir NOK frá SpareBank 1 Nord-Norge („SNN“). Innovasjon Norge heldur fram að styrkurinn hafi skipt sköpum þegar ákveðið var setja saman þá fjármögnunarleið sem þurfti til að unnt væri að ljúka verkefninu og hafi því haft greinileg hvatningaráhrif.

⁽¹⁾ Stjóri. ESB C 278, 22.9.2011, bls. 6, og EES-viðbætur nr. 51, 22.9.2011, bls. 1.

3. Mat

3.1. Er um ríkisaðstoð að ræða?

Eftirlitsstofnun EFTA kemst að þeirri niðurstöðu að fyrirhugað 16 milljóna NOK styrkveiting Innovasjon Norge til Finnfjord sé ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

3.2. Samrýmist aðstoðin samkeppnisreglum?

Til þess að aðstoð samrýmist framkvæmd EES-samningsins verður hún að hafa hvatningaráhrif.

Eftirlitsstofnun EFTA lítur að jafnaði svo á að hvatningaráhrif séu ekki fyrir hendi ef ráðist hefur verið í verkefnið áður en viðtakandi leggur fram umsókn um aðstoð. Eftirlitsstofnun EFTA útilokar þó ekki að aðstoð, sem veitt er til verkefnis sem þegar hefur verið ráðist í, hafi hvatningaráhrif þegar enginn vafi leiki á því að aðstoðin tryggir að lokið verði við verkefni, sem að öðrum kosti hefði ekki verið lokið við, eða fellir inn í það verndun umhverfisins sem ella hefði ekki orðið af.

Eftirlitsstofnun EFTA telur þó að í máli því sem hér um ræðir leiki vafi á hvort aðstoðin til Finnfjord hafi verið fyrirtækinu hvatning til að ljúka verkefninu án tafa.

Ganga verður úr skugga um hvatningaráhrif aðstoðarinnar á grundvelli fullrar greiningar á efnahagslegum kringumstæðum þeirrar stöðu sem uppi hefði verið ef aðstoð hefði ekki komið til, áhættu og arðsemi. Kringumstæður þessar skulu skjalfestar í upprunalegum og endurskoðuðum viðskiptaáætlunum aðstoðarþegans og öðrum viðeigandi skjölum, svo sem arðsemisútreikningum fyrir verkefnið með og án aðstoðar, fjármálagreiningu verkefnisins, áhættumati og ítarlegri greinargerð um hvernig aðstæður sem máli skipta höfðu áhrif á upphaflega viðskiptaáætlun og ávöxtunarkröfu fjárfestingarinnar.

Svo virðist sem Finnfjord hafi í raun ekki íhugað að gera hlé á verkefninu, draga úr umfangi þess eða falla endanlega frá því þegar fyrirtækið sótti um frekari aðstoð frá Enova vorið 2012. Sú virðist einnig hafa verið raunin þegar Finnfjord sótti formlega um viðbótaraðstoð frá Enova 5. júlí 2012 og þegar það stóð frammi fyrir því að kostnaðurinn myndi hækka í 730–760 milljónir NOK og í um það bil 800 milljónir NOK.

Nánar tiltekið og með vísan til niðurstaðna stjórnarfundar 25. september 2012, virðist sem félagið hafi ekki íhugað af alvöru að stöðva eða fresta verkefninu, í heild eða að hluta, eða draga úr umfangi þess vegna óheyrilegs kostnaðar, á meðan það gat tryggt næga fjármögnun. Í útdrætti úr bókun frá stjórnarfundinum 25. september 2012 virðist sem Finnfjord hafi ætlað að óska eftir viðbótarlánsfjármagni frá SNN og viðbótaraðstoð frá Enova og Innovasjon Norge og að öll hugsanleg aðstoð færi í að lækka það lán sem Finnfjord hugðist reyna að fá hjá SNN.

Innovasjon Norge hefur greint frá því að á grundvelli ábendinga frá SNN og Innovasjon Norge sjálfu í samningaviðræðunum sem á eftir fylgdu hafi Finnfjord enn talið mögulegt að halda fast við upphaflegt markmið um að fullklára orkuendurnýtingarverkefnið á réttum tíma. Stjórn Finnfjord tók því ekki neina formlega ákvörðun um aðrar ráðstafanir og réðst ekki í ítarlega rannsókn á hugsanlegum afleiðingum, færi svo að ekki yrði unnt að tryggja nauðsynlega viðbótarfjármögnun. Á grundvelli þess sem að framan greinir, er það bráðabirgðaálit Eftirlitsstofnunar EFTA að Finnfjord virðist hafa gripið til nauðsynlegra ráðstafana, innan skynsamlegra marka, til að reyna að ljúka við aðstoðaða verkefnið og Finnfjord leit svo á að öll viðbótaraðstoð, hvort sem hún kæmi frá Enova eða Innovasjon Norge, væri afar vel þegin en ekki algjörlega nauðsynleg.

Eftirlitsstofnun EFTA telur enn fremur að rökin gegn hvatningaráhrifum, sem Enova setti fram í höfnunarbréfi sínu, skipti máli: að allar fjárfestingar sem tengjast verkefninu hefðu þegar átt sér stað og að mestallur búnaðurinn hefði verið afhentur. Í ljósi þessa kemur Eftirlitsstofn EFTA ekki auga á hvaða hvatningaráhrif aðstoðin hefði getað veitt.

Eftirlitsstofnun EFTA útilokar þó ekki á þessu stigi hvatningaráhrif fyrirhugaðrar aðstoðar. Hvatningaráhrif kunna að myndast vegna tiltekens verkefnis til að bæta upp óvæntan kostnaðarauka. Einkum þegar umfang óvænts kostnaðar er allverulegt og tengist því að verkefnið er nýstárlegt og að því sé, eðli málsins samkvæmt, erfitt að meta hann fyrir fram, sem virðist einmitt hafa gerst í tilviki Finnfjord.

Við slíkar kringumstæður mætti færa rök fyrir því að meta verði hvatningaráhrif allrar aðstoðarinnar við verkefnið í einu lagi. Spurningin væri því hvort Finnjard, vitandi allt það sem það komst síðar að raun um varðandi kostnaðaraukann, hefði ákveðið að halda verkefninu til streitu með aðeins 175 milljónir NOK frá Enova.

Eftirlitsstofnun EFTA bendir á hinn bóginn á að Finnjard hafi í febrúar 2011, þegar það stóð frammi fyrir því að kostnaðurinn jókst úr 511,66 milljónum NOK í 680—720 milljónir NOK, ákveðið að halda verkefninu til streitu án þess að sækja um frekari aðstoð. Eftirlitsstofnun EFTA hefur ekki fengið skýringar á því hvers vegna Finnjard hafi ekki sótt um meiri aðstoð á því stigi. Hugsanleg skýring kann að vera sú að verkefnið, í ljósi aukinna tekna af aukinni raforkuframleiðslu, yrði ekki síður arðbært en samþykkt verkefnið og þar með ekki hlutgenft fyrir meiri aðstoð samkvæmt líkani Enova. Eftirlitsstofnun EFTA hvetur stjórnvöld í Noregi og Finnjard til að útskýra hvers vegna Finnjard sótti ekki um meiri aðstoð á þessu stigi.

Þá hefur Eftirlitsstofnun EFTA ekki fengið skýringu á því að hve miklu leyti Finnjard, með aðstoðinni frá Enova, var bætt upp hættan á að fara fram úr fjárhagsáætlunum. Eftirlitsstofnun EFTA bendir á að Finnjard hafi upphaflega sótt um 200 milljónir NOK í aðstoð, en í samningaviðræðum við Enova var aðstoðin lækkuð um 25 milljónir NOK, í 175 milljónir NOK sem fyrirtækið fékk að lokum. Þetta lækkaði í reynd arðsemina í 12,35% sem var með því allra lægsta sem Enova gerði kröfu um gagnvart félögum í fjárfestingum utan kjarnastarfsemi sinnar, en samkvæmt Enova þarf hún að vera 12% til 16%. Í ljósi þessara kringumstæðna veltir Eftirlitsstofnun EFTA því fyrir sér að hve miklu leyti Finnjard var bættur upp óvæntur kostnaður og áhætta honum tengd með aðstoðinni frá Enova. Það er bráðabirgðaálit Eftirlitsstofnunar EFTA að þetta verði metið á grundvelli upphaflegrar fjárhagsáætlunar verkefnisins og ávöxtunarkröfu.

Eftirlitsstofnun EFTA bendir enn fremur á að stjórnvöld í Noregi hafi ekki gert skýra grein fyrir því hvernig aðstoðarfjárhæðin 16 milljónir NOK hafi verið ákveðin. Þó er alveg ljóst að fyrirhuguð aðstoð Innovasjon Norge til Finnjard hafi ekki verið veitt á grundvelli samkeppnisauglýsingar um verkefni, sem er sambærileg málsmeðferðinni samkvæmt aðstoðarkerfi Orkusjóðs. Þar eð aðstoðin myndi vera viðeigandi stjórnþæki og hafa hvatningaráhrif, veltir Eftirlitsstofnun EFTA enn fyrir sér hvort lægri aðstoðarfjárhæð hefði getað haft sömu áhrif. Eftirlitsstofnun EFTA telur því vafa leika á að aðstoðin sé hæfileg að umfangi.

Loks bendir Eftirlitsstofnun EFTA á að Innovasjon Norge og Enova, sem koma fram fyrir hönd Konungsríkisins Noregs, hafi haldið á lofti, að því er virðist, andstæðum sjónarmiðum, um hvort viðbótaraðstoð við Finnjard yrði félaginu hvati til að breyta háttsemi sinni og þar með ná fram meiri umhverfisvernd en ella hefði verið án aðstoðar. Enda þótt það leiði ekki sjálfkrafa til formlegrar rannsóknar, er staðreyndin sú að þegar Eftirlitsstofnun EFTA stendur frammi fyrir, að því er virðist, andstæðum sjónarmiðum hjá mismunandi fulltrúum sama samningsaðila um mál sem hefur úrlitaáhrif á það hvort hin tilkynnta aðstoð teljist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, mun hún í slíkum tilvikum hafa efasemdir um samrýmanleika aðstoðarinnar. Eftirlitsstofnun EFTA verður að hefja formlega rannsókn þegar hún er í vafa.

4. Niðurstaða og auglýst eftir athugasemdum

Með hliðsjón af því, sem hér hefur verið rakið, hefur Eftirlitsstofnun EFTA ákveðið að hefja formlega rannsókn í samræmi við ákvæði 2. mgr. 1. gr. I. hluta bókanar 3 við samning milli EFTA-ríkjana um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls.

Áhugaadilum er gefinn kostur á að leggja fram athugasemdir og skulu þær berast áður en mánuður er liðinn frá því að ákvörðun þessi birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

[*non confidential version*] (*)

EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY DECISION

No. 445/13/COL

of 13 November 2013

**to open a formal investigation procedure into the additional aid from Innovation Norway to
Finnfjord AS
(Norway)**

The EFTA Surveillance Authority (“the Authority”),

HAVING REGARD to:

The Agreement on the European Economic Area (“the EEA Agreement”), in particular to Articles 61 to 63 and Protocol 26,

The Agreement between the EFTA States on the Establishment of a Surveillance Authority and a Court of Justice (“the Surveillance and Court Agreement”), in particular to Article 24,

Protocol 3 to the Surveillance and Court Agreement (“Protocol 3”), in particular to Article 1(2) of Part I and Articles 4(4) and 6 of Part II,

Whereas:

I. FACTS

1. Procedure

- 1) Following pre-notification discussions, the Norwegian authorities, by letter of 26 June 2013, notified the additional aid from Innovation Norway (“IN”) to Finnfjord AS (“Finnfjord”), pursuant to Article 1(3) of Part I of Protocol 3.⁽¹⁾
- 2) By letter dated 5 July 2013,⁽²⁾ the Authority requested additional information from the Norwegian authorities. By letter dated 19 August 2013,⁽³⁾ the Norwegian authorities replied to the information request.
- 3) By letter dated 28 August 2013,⁽⁴⁾ the Authority made a further request for information from the Norwegian authorities. By letter dated 18 September 2013,⁽⁵⁾ the Norwegian authorities responded.

2. The notified measure – the NOK 16 million grant

- 4) The notified proposed measure is a direct grant of an additional NOK 16 million from IN to Finnfjord.
- 5) IN informed Finnfjord of its decision to grant the notified measure by letter dated 10 December 2012. The direct grant is intended to cover increased costs related to an energy recovery system that Finnfjord has installed in order to recover heat energy in its ferrosilicon production plant. For the financing of that project, Finnfjord has already received NOK 175 million in state aid from the Energy Fund Scheme (see below). That award of aid was approved by the Authority by Decision No 39/11/COL.⁽⁶⁾

(*) In this non confidential version of the decision, information covered by the obligation of professional secrecy has been taken out. Where information has been taken out, this is marked with [...]. Where figures have been excluded, a range within which the figure exists, has, where appropriate, been indicated.

⁽¹⁾ Events No 676810, 676812, 676814-676816, 676819, 676822, 676823, 676825-676827, 676829 and 676832-676834.

⁽²⁾ Event No 677212.

⁽³⁾ Events No 680603-680605 and 680866-680868.

⁽⁴⁾ Event No 681073.

⁽⁵⁾ Events No 683806, 683807, 683809, 683810, 683813, 683814, 683817 and 683819.

⁽⁶⁾ OJ C 278 22.9.2011 p. 6 and EEA Supplement No 51 22.9.2011 p. 1.

- 6) The proposed direct grant from IN has been notified as an individual aid not awarded on the basis of an aid scheme.

3. Loans from IN and SNN

- 7) The NOK 16 million only partly covered the cost increases. IN has explained that Finnjord needed an additional NOK [80-95] million.
- 8) Therefore, IN, at the same time as it provided the NOK 16 million direct grant to Finnjord, also provided Finnjord with a loan of NOK 18 million. At that time, Finnjord already owed NOK 100 million to IN. None of those loans have been notified to the Authority. IN holds that they have been granted on market terms and therefore do not involve state aid within the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement.
- 9) In parallel with the loan from IN, Finnjord secured a NOK [45-60] million from the bank SpareBank 1 Nord-Norge (“SNN”). From before Finnjord owed NOK [300-325] million to SNN.
- 10) In sum the NOK 16 million direct grant, and the two loans of NOK 18 million and NOK [45-60] million covered the NOK [80-95] million cost increase.

4. Innovation Norway (“IN”)

- 11) IN is a public entity established by the Act on Innovation Norway.⁽⁷⁾ It is wholly owned by the Norwegian state through the Ministry of Local Government and Regional Development. It supports innovation by grants financed by public resources.

5. Enova SF (“Enova”)

- 12) Enova SF (“Enova”) is a state enterprise⁽⁸⁾ wholly owned by the Norwegian State through the Ministry of Petroleum and Energy. It is responsible for managing the Energy Fund Scheme, a state aid scheme for the promotion of environmental protection approved by the Authority by Decision No 248/11/COL.⁽⁹⁾ Enova is financed by public resources.
- 13) Under the Energy Fund Scheme Enova arranges competitions for aid where the winning projects are the ones with the best energy result per NOK of aid.⁽¹⁰⁾
- 14) Enova only grants the last 20% of an individual aid when it has approved a final project report.⁽¹¹⁾ Where a project turns out to be less costly than budgeted, Enova reduces the aid grant in a pro rata calculation.⁽¹²⁾

6. The recipient – Finnjord AS (“Finnjord”)

- 15) Finnjord is a family-owned limited liability company. The plant supported by the proposed aid is located in Finnsnes in the County of Troms, which is the second northernmost county in Norway.

7. Cost increases

- 16) In the notification leading to the Authority’s Decision No 39/11/COL of 9 February 2011 approving the NOK 175 million in aid from Enova to Finnjord, the budget of Finnjord’s energy recovery project was estimated at NOK 511.66 million. The aid was awarded for the replacement of the existing cooling system with an energy recovery unit. The intention was to annually generate 224 GWh of electrical power and recover 125 GWh of process steam. The expected annual energy production thus amounting to 349 GWh.

⁽⁷⁾ LOV 2003-12-19-130 *Lov om Innovasjon Norge*.

⁽⁸⁾ In Norwegian: *Statsforetak*. Enova is organised in accordance with Act No 71 of 30.8.1991 on state enterprises.

⁽⁹⁾ OJ C 314 27.10.2011 p. 4 and EEA Supplement No 58 27.10.2011 p. 2.

⁽¹⁰⁾ The competition for aid under the Energy Fund Scheme is described in the Authority’s Decision No 248/11/COL (cited above), paragraphs 27-36.

⁽¹¹⁾ See the Authority’s Decision No 248/11/COL (cited above), paragraph 37.

⁽¹²⁾ See the Authority’s Decision No 248/11/COL (cited above), paragraph 38.

- 17) According to the notification in the case at hand, in February 2011, the estimated budget had already increased by almost NOK 190 million from NOK 511.66 million to NOK [680-720] million.⁽¹³⁾ Despite this substantial increase, on 7 February 2011 Finnjord's board decided to go ahead with the project. Finnjord did not at that time apply for more aid.
- 18) The cost increase largely stemmed from Finnjord's decision to invest in a more powerful steam turbine, which was ordered on 7 January 2011. A legally binding contract for the turbine was concluded on 23 February 2011. By letter dated 16 February 2011, Finnjord informed Enova that it had ordered the more powerful turbine which would yield an annual production of 344.5 GWh of electrical energy. This higher electrical energy production was thus close to the estimated total production of 349 GWh of electricity and steam. On that basis, Finnjord requested the exclusion of the steam production from the aided project. By letter dated 17 February 2011, Enova approved the change to the project. It is not clear to the Authority whether all the effects of the change have been taken into account in the new cost estimates for the project.
- 19) Throughout the project phase, Finnjord has supplied Enova with project-specific progress reports. In its report dated 30 April 2012, Finnjord referred to further cost increases related to the turbine building, steam and condensation pipes and ditches. The additional costs amounted to approximately NOK 5 million. Finnjord still aimed at keeping the total project costs below the NOK 700 million estimate.
- 20) In its progress report dated 29 June 2012, the total cost estimate remained NOK 700 million. However, by that time, it was estimated that the project would incur an additional NOK [5-10] million in increased costs. This cost increase was discussed by Finnjord's board in a meeting on 19 June 2012. The Norwegian authorities have not explained why the total cost increase of NOK [10-15] million [...] did not lead to an adjustment of the total cost estimate of NOK 700 million in the progress report of 29 June 2012. The Norwegian authorities have explained that Finnjord, at one point during the spring of 2012 entered into informal discussions with Enova about obtaining additional aid to cover the increased project costs.
- 21) On 5 July 2012, following the informal contacts, Finnjord formally applied for more aid from Enova. At that time, Finnjord had revised its total cost estimate to NOK [730-760] million.
- 22) The information provided to the Authority indicates that Finnjord, on the basis of a budget review finalised on 31 July 2012, realised that the project would incur additional increased costs. The total cost estimate was increased to NOK [740-790] million. The cost increases related to: adaptations of existing machinery, adaptations of three existing furnaces, adaptations of smoke ducts, installations in the turbine building and other buildings, longer production shortfalls than expected, and finalisation of the work and the installations. Finnjord furthermore wanted more aid to ensure that the project would meet its internal requirements of profitability. Finnjord elaborated on the reasons for the cost increases in its progress report dated 12 September 2012.
- 23) In early August 2012, Finnjord informally discussed with Enova, the potential postponement of the works on the third furnace and classifying it as a separate project in order to apply for more aid from Enova on the basis of it being a new project.
- 24) When Finnjord's board met on 25 September 2012 the total cost estimate had been set to NOK [740-790] million.⁽¹⁴⁾ In that meeting Finnjord's board considered three alternative courses of action:
- i. Completing the project by financing the cost increases by way of the company's general cash flow.
 - ii. Postponing the works on the third furnace, classifying it as a separate project and applying for more aid from Enova.

⁽¹³⁾ The Norwegian authorities have also made reference to a cost estimate of NOK 696 million. In the following, the Authority refers only to the NOK 700 million figure.

⁽¹⁴⁾ The Norwegian authorities indicate that the cost estimates increased further to [approximately NOK 800 million.] It is not clear when these estimates were made, therefore the [NOK 740-790million] from the 25.9.2012 board meeting is referred to in the following.

iii. Obtaining NOK [80-95] million of additional financing from Enova (aid), SNN (loan) and IN (loan and aid) in order to complete the project.

- 25) The board decided to proceed according the third alternative.
- 26) IN has provided the Authority with an extract of the board meeting protocol regarding the third alternative. Concerning the applications to Enova and IN for more aid the extract provides the following:

“Potential grants/loans from Enova and [IN] will be used directly to reduce the liquidity loan applied for [from SNN].”⁽¹⁵⁾

- 27) According to IN, the board concluded that the first course of action would essentially mean that the project would be financed at the expense of Finn fjord’s creditors, which would be legally unadvisable and not a tenable solution in the long term. Also, according to IN, the board did not consider the second alternative a viable course of action as it concluded that the postponement of the works on the third furnace would be prohibitively expensive.

8. Overview of the cost increases

Date, event	Estimated budget in NOK million
Initial budget as described in Decision No 39/11/COL of 9 February 2011	511.66
The Norwegian authorities have also made reference to a cost estimate of NOK 696 million. In the following, the Authority refers only to the NOK 700 million figure.	696
7 February 2011, Finn fjord board meeting	[680-720]
5 July 2012, Finn fjord applies to Enova for more aid	[730-760]
31 July 2012, Finn fjord budget review	[740-790]
25 September 2012, Finn fjord board meeting	[740-790]
The Norwegian authorities indicate that the cost estimates increased further to [approximately NOK 800] million. It is not clear when these estimates were made, therefore the NOK [740-790] million from the 25 September 2012 board meeting is referred to in the following.	[approximately 800]

9. Informal discussions and formal application for more aid from Enova

- 28) The Norwegian authorities have explained that Finn fjord, at some point during the spring of 2012, due to the increased project costs, entered into informal discussions with Enova about the possibility of obtaining more aid. During those informal discussions, Enova signalled that it was reluctant to grant more aid to the project as it doubted whether additional aid would have incentive effect.
- 29) By letter dated 5 July 2012, Finn fjord nevertheless formally applied for additional aid from Enova to cover the increased costs. The estimated total cost was then NOK [730-760] million. The original aid (NOK 175 million) amounted to 34.2% of the initial budget (NOK 511.66 million). Finn fjord applied for NOK [75-85] million in additional aid, as that would bring the total aid amount to [30-40%] of the new total budget estimate.
- 30) By letter dated 20 August 2012, Enova rejected the application for aid. Enova concluded that Finn fjord could not document that the additional aid would provide the company with an incentive to increase the level of environmental protection. In Enova’s view the application did therefore not fulfil the requirements of Enova’s own rules nor those of the EEA state aid rules. Enova failed to see that aid would have incentive effect as all investments related to the project

⁽¹⁵⁾ Letter from the Norwegian authorities dated 18.9.2013 (Event No 683806). Translation by the Authority: “Eventuelle tilskudd/lån fra Enova og Innovasjon Norge, vil gå til direkte reduksjon av omsøkte likviditetslån.”

had been made and most of the equipment had been delivered. In addition, Enova considered that Finnjord did not document that there was a risk that the project would not have been realised without the additional aid.

10. IN's award of aid and the NOK [80-95] million package

- 31) On 28 August 2012 Finnjord initiated an informal dialogue with IN and SNN in order to obtain the NOK [80-95] million necessary to finance the completion of the project.
- 32) By letter dated 1 October 2012, Finnjord formally applied for additional credit from SNN. Finnjord formally applied for additional credit and aid from IN on 11 October 2012, without specifying an aid amount.
- 33) It appears that SNN prior to mid-October 2012 had offered Finnjord a loan of NOK [80-95] million.⁽¹⁶⁾ However, SNN made the offer conditional on collateralisation to the detriment of the collateralisation of a pre-existing loan from IN. This solution was unacceptable for IN. SNN and IN therefore negotiated the following NOK [80-95] million financing package:
 - i. The aid grant from IN of NOK 16 million.
 - ii. A short-term loan of NOK 18 million from IN with a rate of [5-9]% (adjustable in accordance with IN risk loan policy) collateralised *pari passu* with a pre-existing loan of NOK 100 million from IN.
 - iii. A short-term loan of NOK [45-60] million from SNN with an interest rate of [...] NIBOR⁽¹⁷⁾ + [300-600] bps collateralised *pari passu* with a pre-existing loan of NOK [300-325] million from SNN.
- 34) The Norwegian authorities have not explained why IN, instead of granting the NOK 16 million as aid, could not have lent the same amount to Finnjord.
- 35) The NOK [80-95] million financing package was formalised and accepted by Finnjord by way of an agreement signed by SNN, IN and Finnjord on 12 December 2012.
- 36) The NOK 16 million of aid to Finnjord will only be disbursed with the Authority's approval.

11. Disbursement of the final tranche of aid from the Energy Fund

- 37) As noted above, Enova only grants the last 20% of an individual aid when it has approved a final project report. On 22 November 2012, the final report from Finnjord was approved by Enova. On 23 November 2012, Enova disbursed the last NOK 35 million of aid (20% of the total aid amount of NOK 175 million).

12. Comments by the Norwegian authorities

- 38) When IN decided to conditionally grant the NOK 16 million of aid, it was aware of Enova's rejection of Finnjord's application for supplementary aid and the reason for the rejection. IN stresses that the aid awarded provides incentive effect and is fully compatible with the general objectives of the Environmental Aid Guidelines ("EAG")⁽¹⁸⁾ and the Authority's Decision No 248/11/COL on the Energy Fund.
- 39) IN has explained that Finnjord was facing a temporary capital shortage that threatened the completion of its energy recovery project. The capital shortage could have led to the turbine not being installed. Furthermore it could have halted the rebuilding of furnace 3 and one of the boilers which could have resulted in a reduction of the annual electricity production capacity in the order of 100-120 GWh.

⁽¹⁶⁾ According to IN: "When Finnjord [...] applied for financing of 88 million NOK, [SNN] had already approved a loan of the same amount, but with terms on security that was unacceptable for [IN]" IN letter to the Authority dated 18.9.2013, p. 12.

⁽¹⁷⁾ Norwegian Inter Bank Offered Rate.

⁽¹⁸⁾ OJ L 144 10.6.2010 p. 1 and EEA Supplement No 29 10.6.2010 p. 1.

- 40) IN warns that a strict interpretation of the requirement for incentive effect may prevent an aid recipient from choosing better technologies and methods which become visible during the progress of a project. According to IN, the grant constituted a decisive element for releasing the financial package that was required for the completion of the project and therefore had a clear incentive effect. Moreover IN refers to the general policy orientation of the EAG in section 1.2.5 *i.e.* to take into the assessment that state aid may be conducive to the objective of environmental protection which can provide opportunities for innovation, create new markets and increase competitiveness through resources efficiency and new investment opportunities.
- 41) IN is of the view that without the additional aid, the internal rate of return (IRR) would have been too low to make the investment sustainable. With the increased costs, IN, updating Enova's estimates, has calculated the IRR of the project without the additional NOK 16 million to [approximately 11%].⁽¹⁹⁾ According to IN, with the aid of NOK 16 million, the IRR would increase to [11.5-12%]. The IRR, accepted by the Authority in its Decision No 39/11/COL was 12.35%. IN stresses that the level of the rate of return does not serve as an indication of expected profitability, but rather as a measure of the financial buffer needed to offset the risk involved in the realisation of the project.
- 42) IN furthermore stresses that Finnjord had already been found eligible for aid in accordance with the EAG. During its processing of the application for aid IN complied, as far as possible, with the methods used by Enova to ascertain that the relevant requirements of the EAG were being met to the same extent as in the case of the original aid from Enova. According to IN the aid intensities set by out by the EAG have not been exhausted. On this basis, IN considers the aid to be necessary and proportionate.
- 43) IN stresses that the award of the NOK 16 million does not represent a form of rescue aid. Finnjord was able to pay its suppliers. However, had Finnjord not secured the aid and the additional financing in the form of the loans from IN and SNN, the further work on the project would have been halted or its scope would be significantly reduced.
- 44) Enova on the other hand has restated that it did indeed reject Finnjord's application for aid due to the lack of incentive effect. As a justification for that conclusion, Enova has pointed to the following circumstances: at the point in time where Finnjord requested further aid from Enova all the investments relating to the project had been carried out and most of the equipment had been delivered, Finnjord did not report on particular challenges as late as in its progress report provided on 23 July 2012, and Finnjord, when applying for additional aid, could not document that there might be a risk that the project would not be realised without the additional aid. Thus Enova holds that Finnjord cannot document that the additional aid would provide it with an incentive to increase the level of environmental protection. Enova has clarified that it did not consider the additional aid applied for to fulfil the requirements under the rules of the Energy Fund nor the EAG.

⁽¹⁹⁾ See annex 6 to the letter of the Norwegian authorities of 18.9.2013 (Event No 683819).

II. ASSESSMENT

1. The presence of state aid

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

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

46) This implies that a measure constitutes state aid within the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement if the following conditions are cumulatively fulfilled: the measure: (i) is granted by the State or through state resources; (ii) confers a selective economic advantage to the beneficiary; (iii) has an impact on trade between Contracting Parties and is liable to distort competition.

13. The notified aid – the NOK 16 million direct grant

47) The aid measure must be granted by the state or through state resources. In that context, it is recalled that IN is a public entity the grants of which are funded by the Norwegian State. The notified measure is therefore financed from resources from the state and transferrable to Finnjord under the control of a public entity controlled by the state. Thus, the Authority considers that state resources are involved.

48) The notified measure must confer on Finnjord advantages that relieves it of charges that are normally borne from its budget. The measure must furthermore be selective in that it favours *“certain undertakings or the production of certain goods”*. The NOK 16 million direct grant is a transfer of cash that Finnjord would not have received in its normal course of business. Therefore, the Authority concludes that this direct grant provides a selective economic advantage to Finnjord.

49) The measure must be liable to distort competition and affect trade between the Contracting Parties to the EEA Agreement to be considered state aid within the meaning of its Article 61(1). According to settled case-law, the mere fact that a measure strengthens the position of an undertaking compared with other undertakings competing in intra-EEA trade, is considered to be sufficient in order to conclude that the measure is likely to affect trade between Contracting Parties and distort competition between undertakings established in other EEA States.⁽²⁰⁾ Finnjord produces ferrosilicon and microsilica, which it sells on the European market.⁽²¹⁾ Thus, the Authority concludes that the aid affects trade between the Contracting Parties to the EEA Agreement and distorts competition in the EEA as the beneficiary is active in a sector where trade between Contracting Parties takes place.

50) Based on the above findings, the Authority concludes that the notified measure in the form of a direct grant of NOK 16 million from IN to Finnjord constitutes state aid within the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement.

14. Procedural requirements

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

⁽²⁰⁾ Case E-6/98 *Norway v EFTA Surveillance Authority* [1999] Ct. Rep. 76, paragraph 59; Case 730/79 *Philip Morris v Commission* [1980] ECR 2671, paragraph 11 where it is stated that *“When State financial aid strengthens the position of an undertaking compared with other undertakings competing in intra-Community trade the latter must be regarded as affected by that aid”*.

⁽²¹⁾ As described in the Authority’s Decision No 39/11/COL (cited above).

- 52) By letter dated 26 June 2013, the Norwegian authorities notified the aid measure of NOK 16 million. The aid has been granted conditionally subject to the Authority's approval and has consequently not been disbursed.
- 53) The Authority notes that the Norwegian authorities have not provided detailed information on the legal basis for IN's grant of individual aid to Finn fjord. On the basis of the information provided, it appears that the aid has been granted on the basis of an aid scheme that has not been notified to the Authority as the Norwegian authorities consider it to be covered by the General Block Exemption Regulation (the "GBER").⁽²²⁾ The Norwegian authorities have concluded that the aid to Finn fjord had to be individually notified as it, in cumulation with the aid from Enova, exceeds the threshold for which individual awards of aid are subject to the notification obligation.⁽²³⁾ The grants from Enova and IN represent investment aid to the same undertaking for the same investment project.
- 54) Given that the proposed aid constitutes new aid that is not exempted from the notification obligation, the Authority concludes that the Norwegian authorities have complied with their obligations stemming from Article 1(3) of Part I of Protocol 3.

15. The legal basis for assessing the compatibility of the aid

- 55) Support measures caught by Article 61(1) of the EEA Agreement are generally incompatible with the functioning of the EEA Agreement, unless they qualify for a derogation under Article 61(2) or (3) or Article 59(2) of the EEA Agreement.
- 56) IN argues that the aid to Finn fjord is compatible with Article 61(3)(c) of the EEA Agreement and the EAG. IN stresses that the aid at hand does not represent a form of rescue aid.
- 57) On the basis of Article 61(3)(c) of the EEA Agreement "*aid to facilitate the development of certain economic activities or of certain economic areas*" may be considered compatible with the functioning of the EEA Agreement, where such aid does not affect trading conditions and competition in the EEA to the extent that is considered to be contrary to the common interest.
- 58) By Decision No 39/11/COL the Authority approved the initial aid from the Energy Fund Scheme to Finn fjord's energy recovery project after having carried out a detailed assessment of that aid in accordance with chapter 5 of the EAG. The Authority concluded that the notified aid from Enova contributed to the protection of the environment by incentivising Finn fjord to carry out an energy saving measure it would not have carried out without the aid. The Authority now has to assess the compatibility of the aid from IN in light of these circumstances.
- 59) Given the fact that it has already assessed the compatibility of the aid from Enova to the Finn fjord energy recovery project, the Authority does not doubt that the additional aid, due to its relatively small amount compared to the initial aid, is aimed at a market failure.⁽²⁴⁾ Furthermore, given that the aid is necessary and has incentive effect, the Authority has no doubts that the distortions of competition and effect on trade would be limited⁽²⁵⁾ so that the overall balance would be positive.⁽²⁶⁾
- 60) However, the Authority has doubts related to the appropriateness,⁽²⁷⁾ necessity and incentive effect⁽²⁸⁾ of the aid. These doubts are elaborated on in the following.

⁽²²⁾ Commission Regulation (EC) No 800/2008 of 6.8.2008 declaring certain categories of aid compatible with the common market in application of Articles 87 and 88 of the Treaty (OJ L 214 9.8.2008 p. 3), incorporated into point 1j of Annex XV to the EEA Agreement.

⁽²³⁾ See Article 6(1)(b) in conjunction with Article 7(1) of the GBER. Article 6(1)(b) reads as follows "This Regulation shall not apply to any individual aid, whether granted ad hoc or on the basis of a scheme, the gross grant equivalent of which exceeds the following thresholds (...) (b) investment aid for environmental protection: EUR 7,5 million per undertaking per investment project".

Article 7(1) reads as follows: "In determining whether the individual notification thresholds laid down in Article 6 and the maximum aid intensities laid down in Chapter II are respected, the total amount of public support measures for the aided activity or project shall be taken into account, regardless of whether that support is financed from local, regional, national or Community sources."

⁽²⁴⁾ Points 167-168 of the EAG.

⁽²⁵⁾ Points 175-185 of the EAG.

⁽²⁶⁾ Points 186-188 of the EAG.

⁽²⁷⁾ Points 169-170 of the EAG.

⁽²⁸⁾ Points 171-173 of the EAG.

16. Necessity and incentive effect of aid

- 61) According to the EAG,⁽²⁹⁾ in order to be compatible with the functioning of the EEA Agreement, aid needs to provide an incentive effect. Whether the notified aid is necessary to produce a real incentive to undertake investment which would not otherwise be made is a crucial element in the compatibility assessment. It has to be verified whether the aid is necessary to provide an incentive effect for the investment, *i.e.* whether the aid actually contributes to changing the behaviour of the recipient so that the level of environmental protection is increased.⁽³⁰⁾ It is moreover important to verify that the aid in fact was needed and that the undertaking would not have made the investment had it not benefited from the aid.⁽³¹⁾
- 62) As a general rule, the Authority will consider that no incentive effect exists when the project has started before the submission by the recipient of an application requesting the aid.⁽³²⁾ However, the Authority does not exclude the incentive effect of aid to a project that has started when the grant of aid unequivocally ensures the completion of projects that would otherwise not have been completed or adding environmental protection that would otherwise not come to fruition.
- 63) In the case at hand, however, the Authority has doubts with regard to whether the aid provided Finnford with an incentive to fully complete the project without delays.
- 64) The incentive effect of the aid has to be verified on the basis of a full analysis of the economic circumstances of the counterfactual situation,⁽³³⁾ level of risk⁽³⁴⁾ and profitability⁽³⁵⁾. These circumstances should be documented by the recipient's original and revised business plans and other relevant documents such as profitability calculations for the project with and without the aid, project finance analysis, risk assessment and detailed account on how the relevant circumstances influenced the original business plan and required rate of return of the investment.
- 65) It appears that Finnford, when it applied for more aid from Enova in the spring of 2012, did not realistically consider stopping, reducing the scope or halting the project. This also appears to have been the case when Finnford formally applied for additional aid from Enova on 5 July 2012 and when it was faced with the further cost increases to NOK [730-760] million and NOK [740-790] million (and potentially up to [approximately NOK 800] million).
- 66) More specifically and with reference to the conclusions drawn in the board meeting of 25 September 2012, it appears that the company, due to the prohibitive cost involved, and as long as it could secure sufficient financing, did not seriously consider stopping or postponing the project, as a whole or in part, or reducing its scope. The extract of the board meeting protocol from 25 September 2012 indicate that Finnford intended to seek additional loan financing from SNN and additional aid from Enova and IN, and that any potential aid would be used to reduce the loan Finnford would seek to obtain from SNN.
- 67) IN has explained that on the basis of signals from SNN and IN itself during the ensuing negotiations, Finnford still considered it feasible to maintain its primary goal of full and timely completion of the energy recovery project. Finnford's board did therefore not formally decide on any alternate course of action and did not initiate in-depth studies of the consequences for a hypothetical failure to adequately securing the additional financing required. Based on the above, it is the preliminary view of the Authority, that Finnford appeared to be taking all measures within reason in attempting to finalise the aided project and Finnford viewed any additional aid, be it from Enova or IN, as an addition of the most welcome, but not absolutely necessary, kind.
- 68) Furthermore the Authority considers relevant the argument against the incentive effect set out by Enova in its rejection letter: that all the investments relating to the project had already been carried out and that most of the equipment had been delivered. In light of this the Authority questions what incentive there was left for the aid to provide.

⁽²⁹⁾ Points 171-173 of the EAG as well as points 27-29.

⁽³⁰⁾ Point 142 of the EAG.

⁽³¹⁾ Point 27 of the EAG.

⁽³²⁾ Point 143 of the EAG.

⁽³³⁾ Point 172(a) of the EAG.

⁽³⁴⁾ Point 172(f) of the EAG.

⁽³⁵⁾ Point 172(g) of the EAG.

- 69) However, the Authority does not exclude at this stage the incentive effect of the proposed aid. An incentive effect may be established for a given project to compensate for unforeseen cost increases. Especially when the scope of the unforeseen cost is substantial and linked to the fact that the project is innovative and that the costs thereby, by their very nature are difficult to estimate in advance – which indeed would appear to be the case for Finnjord.
- 70) Under such circumstances, it could be argued that the incentive effect of all the aid for the project as one has to be assessed, the question would be whether Finnjord, knowing all it eventually came to know about the cost increases, would have decided to go ahead with the project with only the NOK 175 million from Enova.
- 71) On the other hand, the Authority notes that Finnjord in February 2011, when faced with the cost increase from NOK 511.66 million to NOK [680-720] million, decided to go ahead with the project without applying for any further aid. The Authority has not been provided with an explanation of why Finnjord did not at that stage apply for more aid. It could perhaps be that the project in light of the revenue increases stemming from the increased electricity production would not be less profitable than the approved project and thus not eligible for more aid using the Enova model. The Authority invites the Norwegian authorities and Finnjord to explain why Finnjord did not apply for more aid at that stage.
- 72) Additionally, the Authority has not been provided with an explanation of the extent to which Finnjord, with the aid from Enova, was compensated for risks of budget overruns. The Authority notes that Finnjord initially applied for NOK 200 million in aid, however, through negotiations with Enova the aid was reduced by NOK 25 million to the NOK 175 million finally granted. This effectively lowered the rate of return to 12.35% which was at the bottom of the range provided by Enova of what companies making investments outside their core area normally require, which according to Enova was 12% - 16%.⁽³⁶⁾ In light of these circumstances, the Authority questions the extent to which Finnjord with the aid from Enova has been compensated for unforeseen costs and the risks related thereto. This should in the preliminary view of the Authority be assessed on the basis of the original budget of the project and the required rate of return.
- 73) IN has explained that Finnjord needs additional aid to ensure that the internal rate of return (IRR) of the project does not drop to an unacceptably low level and make the investment unsustainable. On the basis of the cost increases, IN has re-calculated the level of the IRR by updating the spreadsheets used by Enova when calculating the initial 12.35% figure. According to IN the level is now [approximately 11%] without the additional NOK 16 million and [11.5-12%] with the aid. This difference appears marginal and appears as such to be a risk already covered by the profit margin of the original project. The project is furthermore still profitable with the estimated IRR of [approximately 11%] However, the Authority questions the accuracy of IN's updated calculations on the basis of the following. It appears to the Authority that IN has:
- i. based the calculations on a total budget of approximately NOK 695 million (and not on any of the later estimates),
 - ii. not taken account of the cash flow of the two last years of the project's lifetime,
 - iii. included the income from steam (although no longer aid-supported), and
 - iv. not adjusted correctly the volume of electricity produced.
- 74) In light of the above, the Authority invites the Norwegian authorities to comment on the Authority's findings listed in the paragraph above and to provide an updated spreadsheet.
- 75) The Authority has further doubts on the incentive effect and compatibility of the aid related to some more general considerations.
- 76) The Authority notes as a positive aspect of the Energy Fund Scheme that the aid under that scheme is given to trigger projects that would otherwise not be realised. The aid applicants are

⁽³⁶⁾ See Decision No 39/11/COL p. 12-13.

responsible for providing accurate information on costs and incomes and bear the risk of cost overruns or lower than estimated earnings. On the other hand, the aid applicants have a potential upside when higher earnings are realised. The competition for aid should prevent applicants from unduly inflating their cost estimates and required levels of return. Additionally, where a project turns out to be less costly than budgeted, Enova reduces the aid grant in a pro rata calculation. Enova does not guarantee a certain level of return. Enova restricts the aid to the amount necessary to trigger the investment.

- 77) The Authority also questions whether the practice of awarding additional aid to ensure that the a certain level of return is maintained risks undermining the workings of the Energy Fund Scheme and, in particular, its mechanism for competition for aid. With the initial IRR of 12.35%, Finn fjord was arguably sufficiently compensated for the risk involved in the project. If Finn fjord were to be compensated when that risk, that was and is inherent in the project, materialises, it would be difficult to see the justification for the 12.35% IRR in the first place.
- 78) The Norwegian authorities have explained that the aid of NOK 16 million was part of a financing package to secure the necessary NOK [80-95] million as referred to above. SNN and IN, after negotiations, decided to grant short term loans of NOK [65-80] million, [45-60] and 18 million respectively, collateralised *pari passu* with pre-existing loans of NOK [300-325] million and NOK 100 million respectively. The notified grant of NOK 16 million would together with the new loans cover the unforeseen cost increases of NOK [80-95] million that was necessary to ensure a timely completion of the project.
- 79) It is the Authority's preliminary understanding that the Norwegian authorities thereby submit that the grant was necessary in order to ensure additional financing in the market, which again was necessary for the timely and full completion of the project. Thus, that the grant seen in conjunction with the total financing of the unforeseen cost increases need provided the necessary incentive effect for the timely completion of the project.
- 80) The Authority would for the purposes of assessing the incentive effect of the aid not exclude that the aid may be seen in conjunction with and as a necessary element to secure financing for unforeseen cost increases. The Norwegian authorities have, however, not explained why in the particular circumstances of this case, the grant of NOK 16 million was a necessary condition for SSN and IN to grant the new short term loans. In this regard it is recalled that the two existing lenders, SNN and IN, accepted to grant new loans of NOK [65-80] million without additional collateral. The Authority therefore questions on what basis the additional NOK 16 million was a necessary condition for the loans.
- 81) The Authority furthermore questions whether the NOK 16 million grant was the appropriate instrument⁽³⁷⁾ and why IN could not instead have provided the capital as a loan.
- 82) Additionally, the Authority notes that the Norwegian authorities have not clearly explained how the aid amount of NOK 16 million was determined. What is clear is that the proposed aid from IN to Finn fjord has not been awarded on the basis of a competitive call for projects similar to the procedures under the Energy Fund Scheme. Given that the aid would be an appropriate instrument and have incentive effect, the Authority still questions whether a lower amount of aid could have produced the same effects. The Authority therefore has doubts as to whether the aid is proportionate.⁽³⁸⁾
- 83) In sum, and on the basis of the above, the Authority has doubts about the appropriateness, necessity and incentive effect of the proposed aid.
- 84) Finally, the Authority notes that IN and Enova, both acting on behalf of the Kingdom of Norway, have presented seemingly conflicting views on whether the additional aid to Finn fjord provides the company with an incentive to change its behaviour and thereby achieves a greater level of environmental protection than it would have without the aid. Although it is not a circumstance

⁽³⁷⁾ Points 169-170 of the EAG.

⁽³⁸⁾ Point 174 of the EAG.

that would by its very nature automatically lead to the opening of a formal investigation procedure, the fact remains that when the Authority is faced with seemingly conflicting views from different representatives of the same Contracting Party on an issue that has a decisive impact on the question of the compatibility of the notified aid, it will in those cases likely harbour doubts about the compatibility of that aid. When faced with doubts, the Authority must open the formal investigation procedure.

17. Conclusion

- 85) Based on the information submitted by the Norwegian authorities, the Authority has concluded that the proposed NOK 16 million cash grant from IN to Finn fjord constitutes state aid within the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement. After a preliminary examination, the Authority, for the reasons set out above, has doubts that this aid is compatible with the functioning of the EEA Agreement. Consequently, and in accordance Article 4(4) of Part II of Protocol 3, the Authority is obliged to open the formal investigation procedure provided for in Article 1(2) of Part I of Protocol 3. The decision to open a formal investigation procedure is without prejudice to the final decision of the Authority, which may conclude that the measure in question is compatible with the functioning of the EEA Agreement.
- 86) Accordingly, the Authority, acting under the procedure laid down in Article 1(2) of Part I of Protocol 3, invites the Norwegian authorities to submit their comments within one month of the date of receipt of this Decision; and in particular to take into account the seemingly conflicting views of Enova and IN.
- 87) Further, within one month of receipt of this decision, the Authority request the Norwegian authorities to provide all documents, information and data needed for assessment of the compatibility of the proposed NOK 16 million direct grant from IN to Finn fjord.
- 88) The Authority requests the Norwegian authorities to forward a copy of this decision to Finn fjord immediately.

HAS ADOPTED THIS DECISION:

Article 1

The formal investigation procedure provided for in Article 1(2) of Part I and Article 4(4) of Part II of Protocol 3 is opened into the NOK 16 million direct grant to Finn fjord notified by the Norwegian authorities.

Article 2

The Norwegian authorities are invited, pursuant to Article 6(1) of Part II of Protocol 3, to submit their comments on the opening of the formal investigation procedure within one month from the notification of this Decision.

Article 3

The Norwegian authorities are requested to provide within one month from notification of this decision, all documents, information and data needed for assessment of the compatibility of the aid measure.

Article 4

This Decision is addressed to the Kingdom of Norway.

Article 5

Only the English language version of this decision is authentic.

Decision made in Brussels, on 13 November 2013.

For the EFTA Surveillance Authority

Oda Helen Sletnes
President

Sverrir Haukur Gunnlaugsson
College Member

ESB-STOFNANIR

FRAMKVÆMDASTJÓRNIN

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja

2014/EES/22/03

(mál COMP/M.7145 – Veolia Environnement/Dalkia International)

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 2. apríl 2014 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem franska fyrirtækið Veolia Environnement S.A. („Veolia“) öðlast með hlutafjárkaupum af Electricité de France („EDF“) að fullu yfirráð, í skilningi staflaðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í fyrirtækinu Dalkia International. Veolia og EDF fara sem stendur með sameiginleg yfirráð í Dalkia International.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Veolia: þjónusta á sviði umhverfisstjórnunar (vatn, meðhöndlun úrgangs, flutningastarfsemi og orkumál)
 - Dalkia International: þjónusta á sviði orkumála utan Frakklands, einkum rekstur á hitunar- og kælinetum, fjöltækniþjónusta fyrir umsjón með byggingum og framleiðslufyrirtækjum og, að minna leyti, framleiðsla og heildsala á raforku
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. 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 109, 11. apríl 2014). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.7145 – Veolia Environnement/Dalkia International, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál COMP/M.7149 – La Banque Postale/SNCF/SOFIAP)

2014/EES/22/04

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 1. apríl 2014 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ og í kjölfar vísunar samkvæmt 5. mgr. 4. gr. sömu reglugerðar um fyrirhugaða samfylkingu þar sem franska fyrirtækið SNCF Habitat S.A. („SNCF Habitat“), sem tilheyrir franska fyrirtækinu Société Nationale des Chemins de Fer („SNCF“), og franska fyrirtækið La Banque Postale S.A. („La Banque Postale“), sem er hluti La Poste-samsteypunnar, öðlast með hlutafjárkaupum í sameiningu yfirráð, í skilningi staflíðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í franska fyrirtækinu Société Financière pour l'Accession à la Propriété S.A. („SOFIAP“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - SNCF: farþegaflutningar innanlands og til fjarlæggra staða utanlands, umsýsla með járnbrautarstöðvum, grunnvirkjum og tæknivinnu, og vöruflutningar í Frakklandi. Dótturfélagið SNCF Habitat starfar á sviði félagsmála með það fyrir augum að auðvelda fólki að eignast íbúðarhúsnæði í Frakklandi
 - La Banque Postale: almenn bankastarfsemi, þar sem einstaklingum er veitt alhliða fjármálaþjónusta, svo og eignastýring og lánatryggingar í Frakklandi
 - SOFIAP: einkum lánveitingar til íbúðarkaupa fyrir starfsmenn SNCF og dótturfélaga þess undir vörumerkinu SOCRIF. SOFIAP veitir einnig neytendalán og selur líftryggingar og annars konar váttryggingar í Frakklandi
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. 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 106, 9. apríl 2014). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.7149 – La Banque Postale/SNCF/SOFIAP, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál COMP/M.7180 – Agrifirm/BayWa/Agrimec JV)**

2014/EES/22/05

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 4. apríl 2014 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem þýska fyrirtækið BayWa AG („BayWa“) og hollenska fyrirtækið Agrifirm Group B.V. („Agrifirm“) öðlast með hlutafjárkaupum í sameiningu yfirlát, í skilningi stafliðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í hollenska fyrirtækinu Agrimec Group B.V. („Agrimec JV“). Agrimec er nú dótturfélag í einkaeigu Agrifirm.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - BayWa: viðskipti með og þjónusta í tengslum við landbúnaðarvörur, byggingarefni og orkuvörur
 - Agrifirm: samvinnufélag hollenskra bænda og garðyrkjumanna sem selur vörur og þjónustu á sviði akuryrkju, garðyrkju, búfjár, nautgripa, hænsnfugla og svína, lífrænnar ræktunar og landbúnaðartækja
 - Agrimec JV: innflutningur og dreifing á landbúnaðarvélum, svo og viðhaldsþjónusta, í Hollandi
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. 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 111, 12. apríl 2014). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.7180 – Agrifirm/BayWa/Agrimec JV, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja**2014/EES/22/06****(mál COMP/M.7182 – Visteon Corporation/Automotive Electronics Business of Johnson Controls)**

1. Framkvæmdastjórninni barst 4. apríl 2014 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem bandaríska fyrirtækið Visteon Corporation („Visteon“) öðlast með eigna- og hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi staflaðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í bílarafeindadeild bandaríska fyrirtækisins Johnson Controls, Inc. („JCI“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Visteon: sala á loftræsti-, rafeinda- og innréttingakerfum, einingum og íhlutum fyrir framleiðendur upprunabúnaðar í vélknúin ökutæki
 - JCI: tækni- og framleiðslulausnir í tengslum við orkunýtni bygginga, tækjabúnaður og orkulausnir fyrir bifreiðaframleiðendur
 - Bílarafeindadeild Johnson Controls, Inc.: sala á vörum, sem veita öikumönnum upplýsingar, og rafeindabúnaði til framleiðenda upprunabúnaðar í vélknúin ökutæki
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. 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 Stjttö. ESB (C 111, 12. apríl 2014). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.7182 – Visteon Corporation/Automotive Electronics Business of Johnson Controls, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjttö. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál COMP/M.7185 – Agroenergi/Neova Pellets)

2014/EES/22/07

1. Framkvæmdastjórninni barst 3. apríl 2014 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem sænska fyrirtækið Agroenergi AB („Agroenergi“), sem er í eigu sænska fyrirtækisins Lantmännen ek för („Lantmännen“), og sænska fyrirtækið Neova Pellets („Neova“), sem er í eigu finnska fyrirtækisins Vapo Oy („Vapo“), öðlast með hlutfjárkaupum í sameiningu yfirráð, í skilningi staflíðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í nýstofnuðu, sameiginlegu fyrirtæki („JV“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Agroenergi: starfar við framleiðslu á viðarkubbum í Svíþjóð og Lettlandi
 - Neova Pellets: framleiðsla á viðarkubbum í Svíþjóð
 - JV: kemur til með að framleiða og selja viðarkubba í Svíþjóð
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. 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 109, 11. apríl 2014). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.7185 – Agroenergi/Neova Pellets, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál COMP/M.7199 – Nestlé/Galderma)

2014/EES/22/08

1. Framkvæmdastjórninni barst 4. apríl 2014 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem svissneska fyrirtækið Nestlé S.A. („Nestlé“) öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi staflíðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í svissneska fyrirtækinu Galderma Pharma S.A. og franska fyrirtækinu Galderma International S.A.S., sem kallast einu nafni „Galderma“ og lúta sem stendur sameiginlegum yfirráðum Nestlé og L'Oréal S.A.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Nestlé: framleiðsla, markaðssetning og sala á margs konar matvælum og drykkjarföngum, m.a. mjólkurvörum, tilbúnum matvælum, pylsum, þurru pasta, ís, súkkulaði og tei, o.s.frv. Nestlé selur einnig, fyrir milligöngu dótturfélaga, snyrtivörur og líkamshirðuvörur fyrir ungbörn, börn og vanfærar konur
 - Galderma: sala á húðvörum og einnig, í takmörkuðum mæli, á líkamshirðuvörum
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. 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 111, 12. apríl 2014). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.7199 – Nestlé/Galderma, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál COMP/M.7200 – Lenovo/IBM x86 Server Business)

2014/EES/22/09

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 28. mars 2014 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem hongkongska fyrirtækið Lenovo Group Limited („Lenovo“) öðlast með eignakaupum að fullu yfirráð, í skilningi staflíðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í hluta bandaríska fyrirtækisins International Business Machines Corporation („IBM“). Sá hluti IBM sem Lenovo Group Limited hyggst eignast er deild sem tengist netþjónum x86 og tengdum neteignum.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Lenovo: þróun, framleiðsla og markaðssetning borð- og fartölva, vinnustöðva, netþjóna, geymsludrifa og hugbúnaðar fyrir upplýsingatekniumsýslu
 - IBM's x86 Server Business: þróun, framleiðsla, markaðssetning og þjónusta við x86 netþjóna IBM og tengdar vörur
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. 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 101, 5. apríl 2014). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.7200 – Lenovo/IBM x86 server business, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja**2014/EES/22/10****(mál COMP/M.7211 – AXA/PSPIB/Real Estate Portfolio in Milan)****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 4. apríl 2014 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem fyrirtækin SCI Vendôme Bureaux, sem lýtur endanlegum yfirláðum franska fyrirtækisins AXA S.A. („AXA“), og PSPLUX S.à r.l., dótturfélag í einkaeigu kanadíska fyrirtækisins Public Sector Pension Investment Board („PSPIB“), öðlast með hlutafjárkaupum í sameiningu yfirláð, í skilningi staflíðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í eignasafni fasteigna í Milanó á Ítalíu („Real Estate Portfolio in Milan“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - AXA: váttryggingasamsteypa, sem starfar á heimsvísu, á sviði líftrygginga, heilsutrygginga og annars konar váttrygginga, ásamt því að sýsla með fjárfestingar
 - PSPIB: umsýslufyrirtæki með fjárfestingar lífeyrissjóða opinberra starfsmanna í Kanada, kanadíska hersins, lögreglunnar og varaliðs hersins
 - Eignasafn fasteigna í Milanó: samanstendur af fjórum byggingum: Bodio 4, Bodio 5, La Vela og La Stilo, sem hýsa skrifstofur og verslanir
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. 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 109, 11. apríl 2014). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.7211 – AXA/PSPIB/Real Estate Portfolio in Milan, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál COMP/M.7227 – Temasek/Olam International)**

2014/EES/22/11

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 3. apríl 2014 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem singapúrská fyrirtækið Temasek Holdings (Private) Limited („Temasek“) öðlast, fyrir milligöngu óbeins dótturfélags síns í einkaeigu, með yfirtökutilboði, sem var tilkynnt 14. mars 2014, að fullu yfiráð, í skilningi stafliðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í singapúrská fyrirtækinu Olam International Limited („Olam“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Temasek: fjárfestingarfélag með eignasafn í fjölbreyttum atvinnugreinum, svo sem fjármálaþjónustu, fjarskiptum, fjölmiðlun og tækni, flutningum og iðnrekstri, neysluvörum og fasteignum, orku og auðlindum og lífvísindum
 - Olam: samþætt fyrirtæki, sem starfar um heim allan að vöruferlisstjórnun og vinnslu landbúnaðarvara og innihaldsefna í matvæli
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. 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 Stjttíð. ESB (C 111, 12. apríl 2014). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.7227 – Temasek/Olam International, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjttíð. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjttíð. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

**Tilkynning stjórnvalda á Möltu með vísan til tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2014/EES/22/12
94/22/EB um skilyrði fyrir veitingu og notkun leyfa til að leita að, rannsaka og
vinna kolvatnsefni**

Samgöngu- og grunnvirkjaráðuneyti Möltu tilkynnir hér með, í samræmi við tilkynningu stjórnvalda á Möltu varðandi framangreinda tilskipun, sem birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* C 127, 4.5.2013, bls. 4 (EES-viðbætur nr. 27, 16.5.2013, bls. 12), að laus eru til umsóknar varanleg leyfi, til bæði leitar og vinnslu, á svæðishluta 3 á svæði 4 og á svæði 5.

Upplýsingar um tilkynningu þessa fást hjá landsgrunnsdeild samgöngu- og grunnvirkjaráðuneytisins (Ministry for Transport and Infrastructure, Block F, Antonio Maurizio Valperga Street, Floriana, FRN 1700, Malta) eða með því að senda beiðni á eftirfarandi netfang: dgs.mti@gov.mt