

	I	EES-STOFNANIR	
	1.	Sameiginlega EES-nefndin	
	II	EFTA-STOFNANIR	
	1.	Fastanefnd EFTA-ríkjanna	
	2.	Eftirlitsstofnun EFTA	
2016/EES/66/01		Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 216/14/COL frá 28. maí 2014 um nítugustu og sjöttu breytingu á form- og efnisreglum á sviði ríkisaðstoðar; samþykktar eru nýjar leiðbeinandi reglur um ríkisaðstoð vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja og flugrekenda	1
2016/EES/66/02		Ríkisaðstoð – Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum – Ákvörðun 155/16/COL . . .	38
2016/EES/66/03		Ráðstöfun ekki ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins – Ákvörðun 155/16/COL	39
2016/EES/66/04		Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 186/16/COL frá 12. október 2016 um samræmi við einingarverð í Noregi samkvæmt 17. gr. gerðarinnar sem um getur í lið 66wm í XIII. viðauka við EES-samninginn (<i>framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 391/2013 frá 3. maí 2013 um sameiginlegt gjaldtökukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu</i>)	39
	3.	EFTA-dómstóllinn	
	III	ESB-STOFNANIR	
	1.	Framkvæmdastjórnin	
2016/EES/66/05		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8148 – Brisa/Áreas/Brísáreas) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð . . .	41
2016/EES/66/06		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8175 – Exertis/Hammer) . .	42
2016/EES/66/07		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8180 – Verizon Communications Inc./Yahoo Holdings, Inc.)	43
2016/EES/66/08		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8229 – Hammerson/Irish Life/Ilac Shopping Centre)	44
2016/EES/66/09		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8234 – Enel/CDP Equity/Cassa Depositi e Prestiti/Enel Open Fiber/Metroweb Italia) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	45

2016/EES/66/10	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8244 – The Coca-Cola Company/Coca-Cola HBC/Neptūno Vandenys)	46
2016/EES/66/11	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8247 – Aurelius Equity Opportunities/Office Depot (Netherlands)) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	47
2016/EES/66/12	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8260 – DCNS/SPI/DCNS Energies) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	48
2016/EES/66/13	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8265 – Carlyle/KAP) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	49
2016/EES/66/14	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8268 – NORINCO/Delphi's Mechatronics Business) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	50
2016/EES/66/15	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8280 – Deutsche Post DHL/UK Mail) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	51
2016/EES/66/16	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8281 – Mitsubishi Corporation/Mitsubishi Motors Corporation/KTB-Trading) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	52
2016/EES/66/17	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8285 – Bain Capital/MSX International) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	53
2016/EES/66/18	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8289 – Engie/Omnes Capital/Prédica/Maia Eolis) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	54
2016/EES/66/19	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8299 – De Agostini Libri/Editorial Planeta/DeA Planeta Libri JV) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	55
2016/EES/66/20	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál M.8300 – Hewlett Packard Enterprise Services/Computer Sciences Corporation)	56
2016/EES/66/21	Ágrip af ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar frá 10. febrúar 2016 þar sem lýst er yfir að samfylking fyrirtækja samræmist innri markaðnum og framkvæmd EES-samningsins (mál M.7555 – Staples/Office Depot)	57
2016/EES/66/22	Orðsending framkvæmdastjórnarinnar í tengslum við framkvæmd reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 548/2014 frá 21. maí 2014 um framkvæmd tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/125/EB að því er varðar litla, meðalstóra og stóra aflspenna (<i>Birting á heitum og tilvísunarnúmerum samhæfðra staðla samkvæmt samhæfingarlöggjöf Sambandsins</i>)	57
2016/EES/66/23	Orðsending framkvæmdastjórnarinnar í tengslum við framkvæmd reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1016/2010 frá 10. nóvember 2010 um framkvæmd tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/125/EB að því er varðar kröfur varðandi visthönnun uppþvottavéla til heimilisnota og framseldrar reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1059/2010 um viðbætur við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2010/30/ESB að því er varðar orkumerkingar uppþvottavéla til heimilisnota (<i>Birting á heitum og tilvísunarnúmerum samhæfðra staðla samkvæmt samhæfingarlöggjöf Sambandsins</i>)	59

EFTA-STOFNANIR

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA

ÁKVÖRÐUN EFTIRLITSSTOFNUNAR EFTA

2016/EES/66/01

216/14/COL

frá 28. maí 2014

um nítugustu og sjöttu breytingu á form- og efnisreglum á sviði ríkisaðstoðar; samþykktar eru nýjar leiðbeinandi reglur um ríkisaðstoð vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja og flugrekenda

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA HEFUR TEKID NEÐANGREINDA ÁKVÖRÐUN

með vísan til samningsins um Evrópska efnahagssvæðið („EES-samningsins“), einkum ákvæða 61., 62. og 63. gr. og bókar 26,

með vísan til samnings milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls („samningsins um eftirlitsstofnun og dómstól“), einkum ákvæða stafl. b í 2. mgr. 5. gr. og 24. gr., auk 1. gr. I. hluta bókar 3 með samningnum,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

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

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

Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins birti hinn 4. apríl 2014 skjalið „Orðsending framkvæmdastjórnarinnar – Leiðbeinandi reglur um ríkisaðstoð vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja og flugrekenda“⁽¹⁾. Þar kemur fram hvaða skilyrðum þarf að vera fullnægt til þess að opinber fjárframlög vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja og flugrekenda teljist hafa í sér fölgna ríkisaðstoð og hvaða skilyrði eru sett fyrir því að telja slíka aðstoð samrýmanlega EES-samningnum. Reglurnar gilda frá 4. apríl 2014 að telja og koma frá og með þeim degi í stað leiðbeinandi reglna um aðstoð vegna flugrekstrar, annars vegar frá árinu 1994 og hins vegar frá árinu 2005⁽²⁾.

Ofangreindar leiðbeinandi reglur varða Evrópska efnahagssvæðið.

Tryggja ber að EES-reglum um ríkisaðstoð sé beitt á sama hátt hvarvetna á Evrópska efnahagssvæðinu í samræmi við það markmið, sem sett er í 1. gr. EES-samningsins, að mynda einsleitt efnahagssvæði.

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

Hinar nýju leiðbeinandi reglur koma í stað núgildandi reglna um fjármögnun flugvalla og aðstoð vegna nýrra leiða sem er veitt flugfélögum með starfsemi á héraðsflugvöllum⁽³⁾.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 99, 4.4.2014, bls. 3.

⁽²⁾ Beiing 92. og 93. gr. EB-sáttmálans og 61. gr. EES-samningsins gagnvart ríkisaðstoð vegna flugrekstrar (Stjtið. EB C 350, 10.12.1994) og orðsending framkvæmdastjórnarinnar – Leiðbeinandi reglur Evrópubandalaganna um fjármögnun flugvalla og aðstoð vegna nýrra leiða sem er veitt flugfélögum með starfsemi á héraðsflugvöllum (Stjtið. ESB C 312, 9.12.2005, bls. 1).

⁽³⁾ Fjármögnun flugvalla og aðstoð vegna nýrra leiða sem er veitt flugfélögum með starfsemi á héraðsflugvöllum (Stjtið. ESB L 62, 6.3.2008, bls. 30, og EES-viðbætur nr. 12, 6.3.2008, bls. 3).

Leitað hefur verið samráðs við framkvæmdastjórn Evrópusambandsins.

Leitað hefur verið samráðs við stjórnvöld í EFTA-rikinum með bréfi um þetta efni sem dagsett var 12. maí 2014.

ÁKVÖRÐUNIN ER SVOHLJÓÐANDI:

1. gr.

Ákvæði leiðbeinandi reglna um ríkisaðstoð breytast þannig að inn eru felldar nýjar reglur um ríkisaðstoð vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja og flugrekenda. Nýju reglurnar fylgja þessari ákvörðun sem viðauki og eru óaðskiljanlegur hluti hennar.

2. gr.

Fullgild er aðeins ensk útgáfa þessarar ákvörðunar.

Gjört í Brussel 28. maí 2014.

Fyrir hönd Eftirlitsstofnunar EFTA

Oda Helen Sletnes

Forseti

Frank Büchel

Stjórnarmaður

VIÐAUKI

Leiðbeinandi reglur um ríkisaðstoð vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja og flugrekenda

1.	Inngangur: Opinber stefna að því er varðar ríkisaðstoð vegna flugrekstrar.....
2.	Gildissvið og skilgreiningar
2.1.	Gildissvið
2.2.	Skilgreiningar
3.	Er um að ræða ríkisaðstoð, sbr. 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins?
3.1.	Hugtökin fyrirtæki og almenn atvinnustarfsemi.....
3.2.	Notkun ríkisfjármuna og hvort ráðstöfun telst gerð að tilstuðlan ríkisvaldsins
3.3.	Samkeppnisröskun og áhrif á viðskipti.....
3.4.	Opinber framlög í þágu flugvallarrekstrar og beiting markaðsfjárfestareglunnar
3.5.	Fjárhagsleg tengsl flugvallarfyrirtækja og flugrekenda
3.5.1.	Samanburður við markaðsverð
3.5.2.	Greining á væntanlegri arðsemi
4.	Opinber framlög vegna þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu
4.1.	Skilgreining þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu á sviði flugvalla- og flugrekstrar
4.2.	Endurgjald fyrir almannaðjónustu sem hefur í sér fóligna aðstoð; samrýmanleiki við EES-samninginn
5.	Aðstoð; samrýmanleiki með vísan til stafl. c í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins
5.1.	Aðstoð vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja.....
5.1.1.	Aðstoð vegna fjárfestinga á flugvöllum
5.1.2.	Aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvalla
5.2.	Aðstoð vegna starfsemi flugrekenda á nýjum flugleiðum
6.	Aðstoð af félagslegum toga, veitt með vísan til stafl. a í 2. mgr. 61. gr. EES-samningsins
7.	Uppsöfnunaráhrif.....
8.	Lokaákvæði.....
8.1.	Ársskýrslur
8.2.	Gagnsæi.....
8.3.	Eftirlit
8.4.	Úttekt.....
8.5.	Viðeigandi ráðstafanir.....
8.6.	Beiting reglnanna
8.7.	Endurmat

1. Inngangur: Opinber stefna að því er varðar ríkisaðstoð vegna flugrekstrar

1. Flugsamgöngur styrkja tengsl einstaklinga og byggðarlaga og gegna afar mikilvægu hlutverki í því að efla samstarf fyrirtækja á Evrópska efnahagssvæðinu („EES“) og auka samkeppnishæfni þeirra, jafnframt því að treysta samskipti við aðra heimshluta. Framlag flugsamgangna til hagkerfis Evrópusambandsins er umtalsvert og má marka það af því að árið 2011 voru farnar 15 milljónir flugferða í almenningsflugi og 822 milljónir farþega voru fluttar til og frá flugvöllum í sambandinu, starfandi voru 150 áætlunarflugfélög og 460 flugvallarfyrirtæki og 60 fyrirtæki starfræktu þjónustu á sviði flugleiðsögu ⁽¹⁾. Evrópusambandið nýtur þess að hafa sterka stöðu sem miðstöð flugrekstrar á alþjóðavettvangi, en árlegt framlag flugrekenda og flugvallarfyrirtækja til vergrar landsframléiðslu í ríkjum þess nemur eitt og sér 140 000 milljónum evra. Um 2,3 milljónir manna hafa atvinnu af flugrekstri í Evrópusambandinu ⁽²⁾.
2. Samkvæmt svonefndri stefnumörkun fyrir Evrópu 2020 ⁽³⁾ („Evrópa 2020“) var mikil áhersla lögð á mikilvægi þess að nýta flutninga- og samgöngukerfi til stuðnings stefnumörkun Evrópusambandsins um sjálfbæran hagvöxt á áratugnum sem í hönd færi. Hér er þess einkum að gæta að í hvítbók framkvæmdastjórnarinnar *Roadmap to a Single Transport Area* („Sameiginlegt samgöngusvæði, vegvísir“) var þung áhersla lögð á ⁽⁴⁾ að ef takast ætti að samhæfa ákvarðanir markaðsaðila þörfum sjálfbærs samfélags væri óhjákvæmilegt að fella kostnað af úthrifum inn í almenn rekstrargjöld, leggja niður styrki sem ættu ekki rétt á sér og tryggja frjálsa og óhefta samkeppni. Í ritinu *Roadmap to a Single Transport Area* er einnig að finna mikla áherslu á mikilvægi góðrar auðlindanýtingar. Þetta þýðir í framkvæmd að draga verður úr orkunotkun í samgöngum og beina þeim í átt að hreinni orkulindum, nýta nútímataekni betur og draga úr óæskilegum áhrifum samgangna á veðurfar og umhverfi, en þó einkum á ómissandi náttúrugaði á borð við vatn, nýtanlegt land og vistkerfi.
3. Æ fleiri svið hafa verið felld undir reglur um innra markaðinn og þannig hafa öll höft á atvinnurekstri verið afnumin að því er varðar almannflug á Evrópska efnahagssvæðinu, meðal annars takmarkanir að því er varðar flugleiðir, fjölda flugferða og fargjöld. Eftir að auknu atvinnufrelsi á sviði flugrekstrar var komið á árið 1997 ⁽⁵⁾ hefur greininni vaxið fiskur um hrygg hraðar en nokkru sinni áður og sú þróun hefur stuðlað að hagvexti og fjölgun starfa. Þessar breytingar hafa einnig greitt götu lággjaldafélaga, en þau byggja starfsemi sína á nýjum rekstrarlíkönum sem miðast við að vélar staldri stutt við á flugvelli hverju sinni og séu nýttar til hins ýtrasta. Þessu hefur fylgt gríðarleg aukning umferðar og hafa umsvif lággjaldafélaga aukist með miklum hraða allt frá árinu 2005. Árið 2012 gerðist það í fyrsta skipti að slík félög réðu stærri markaðshlut (44,8 %) en rötgrónir flugrekendur (42,4 %) og hélt sú þróun áfram árið 2013 (45,94 % hjá lággjaldafélögum og 40,42 % hjá rötgrónum félögum).
4. Enda þótt eignarhald og rekstur flugvalla sé enn að mestu í höndum hins opinbera ⁽⁶⁾ verður þess nú vart víða í EES-ríkjunum að einkafyrirtæki láti meira til sín taka á því sviði. Undanfarinn áratug hafa nýir markaðir orðið til við hlutaeinkavæðingu tiltekinna flugvallarfyrirtækja en einnig vegna þeirrar samkeppni sem nú er um rekstur flugvalla í opinberri eigu, m.a. innanlandsflugvalla.

⁽¹⁾ Heimildir: Hagstofa Evrópusambandsins (Eurostat), Evrópusamband flugfélaga (AEA), Alþjóðasamband flugfélaga (IATA).

⁽²⁾ Rannsókn á þeim áhrifum sem framkvæmd reglna um sameiginlegan markað á sviði flugrekstrar í Evrópusambandinu hefur haft, árin 1997–2010, á atvinnustig og vinnuáætlunir fyrir fyrirtækjum sem starfa á sviði flugrekstrar. Steer Davies Gleave fyrir framkvæmdastjórn Evrópusambandsins, samgöngu- og flutningasvið. Lokaskýrsla, ágúst 2012.

⁽³⁾ Orðsending framkvæmdastjórnarinnar – Evrópa 2020 – Áætlun um að efla hagvöxt í allra þágu á grundvelli þekkingar og sjálfbærni, COM(2010) 2020 lokaútg. frá 3. mars 2010.

⁽⁴⁾ „Sameiginlegt samgöngusvæði – Vegvísir í átt að samkeppnishæfu og auðlindanýtnu flutningakerfi“, COM(2011) 144.

⁽⁵⁾ Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2407/92 frá 23. júlí 1992 um veitingu flugrekstrarleyfa til handa flugfélögum (Stjtið. EB L 240, 24.8.1992, bls. 1), sem var felld inn í XIII. viðauka með EES-samningnum, sjá lið 66b, samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 7/94 frá 21. mars 1994 (Stjtið. EB L 160, 28.6.1994, bls. 1, og EES-viðbætur nr. 17, 28.6.1994, bls. 1); reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2408/92 frá 23. júlí 1992 um aðgang bandalagsflugfélaga að flugleiðum innan bandalagsins (Stjtið. EB L 240, 24.8.1992, bls. 8), sem var felld inn í XIII. viðauka með EES-samningnum, sjá lið 64a, samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 7/94 frá 21. mars 1994 (Stjtið. EB L 160, 28.6.1994, bls. 1, og EES-viðbætur nr. 17, 28.6.1994, bls. 1); og reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2409/92 frá 23. júlí 1992 um fargjöld og farmgjöld í flugþjónustu (Stjtið. EB L 240, 24.8.1992, bls. 15), sem var felld inn í XIII. viðauka með EES-samningnum, sjá lið 65. lið, samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 7/94 frá 21. mars 1994 (Stjtið. EB L 160, 28.6.1994, bls. 1, og EES-viðbætur nr. 17, 28.6.1994, bls. 1).

⁽⁶⁾ Samkvæmt upplýsingum frá samtökunum Airport Council International Europe voru 77 % flugvallarfyrirtækja að fullu í opinberri eigu árið 2010 en 9 % að fullu í einkaeigu, sbr. skýrslu samtakanna: „The Ownership of Europe’s Airports 2010“.

5. Litlir flugvellar eru oftar í opinberri eigu en aðrir flugvellar (⁷) og treysta yfirleitt á fjárhagslegan stuðning hins opinbera. Gjaldskrá slíkra flugvalla er almennt ekki ákveðin með hliðsjón af markaðsforsendum, þ.e. fyrst og fremst traustum arðsemisvæntingum, heldur miðast hún í grundvallaratriðum við hagsmuni einstakra byggðarlaga eða landsvæða. Við núverandi markaðsaðstæður ráðast arðsemisvæntingar flugvallarfyrirtækja, sem rekin eru á almennum viðskiptaforsendum, einnig að miklu leyti af umferð (⁸) og reynist flugvöllum, sem þjóna minni umferð en 1 milljón farþega á ári, yfirleitt erfitt að láta tekjur standa undir rekstrargjöldum. Af þessum sökum njóta nær allir innanlandsflugvellar reglulegra opinberra styrkja.
6. Sum byggðarlög eiga enn undir högg að sækja vegna lélegra samgangna við aðra hluta Evrópska efnahagssvæðisins, en stærstu flugvellirnir eiga ærfiðara með að ráða við ört vaxandi umferð (⁹). Sums staðar á Evrópska efnahagssvæðinu eru innanlandsflugvellar aftur á móti svo margir að þeir geta annað umferð langt umfram eftirspurn farþega og þarfir flugrekenda.
7. Flest flugvallarfyrirtæki á Evrópska efnahagssvæðinu haga gjalddöku samkvæmt birtri gjaldskrá sem miðast við farþegafjölda og þyngd loftfars (¹⁰). Þróun mála á markaðnum og náið samstarf flugvallarfyrirtækja og flugrekenda hefur smám saman opnað leiðir til fjölbreyttari viðskiptahátta og má þar nefna samninga til langs tíma þar sem einstakir flugrekendur semja sérstaklega um gjöld og þiggja í sumum tilvikum umfangsmikla hvata og veruleg framlög til markaðssetningar frá flugvallarfyrirtækjum og/eða stjórnvöldum á hverjum stað. Einkum er hætt við að opinberir fjármunir, sem ætlaðir eru til stuðnings flugvallarekstri, séu nýttir sem greiðsla til flugrekenda til þess að beina almenningsflugi til viðkomandi flugvalla í meira mæli, en það getur raskað starfsemi á flugmörkuðum (¹¹).
8. Í orðsendingu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins um breytingar á reglum um ríkisaðstoð í því skyni að færa þær til nútímahorfs (¹²) er bent á að marka beri stefnu á sviði ríkisaðstoðar á þann hátt að greitt sé fyrir vel hugsaðri aðstoð sem nota má til að bæta úr markaðsbrestum og vinna að markmiðum er snúa að sameiginlegum hagsmunamálum aðildarríkjanna, svo og að forðast soun á almannaþé. Reyndin er sú að við vissar aðstæður geta ráðstafanir á sviði ríkisaðstoðar bætt úr markaðsbrestum og stuðlað þannig að meiri hagkvæmni markaða og aukinni samkeppnishæfni. Við þetta bætist að þótt niðurstaðan af starfsemi markaðsaflanna sé hagkvæm getur hún talist óviðunandi með tilliti til samstöðumarkmiða og má þá nota ríkisaðstoð til að kalla fram æskilegri og sanngjarnari markaðsniðurstöðu. Ríkisaðstoð getur þó haft óæskilegar afleiðingar, til að mynda þær að hefta samkeppni milli fyrirtækja og orka þannig á viðskipti á Evrópska efnahagssvæðinu að fari í bága við sameiginleg hagsmunamál EES-ríkjanna. Eftirliti með ríkisaðstoð við fyrirtæki, sem starfa á sviði flugvalla- og flugrekstrar, ber því að haga þannig að stuðla sé að góðri nýtingu almannaþjár til málefna sem stuðla að hagvexti, en jafnframt unnið gegn samkeppnisraskandi áhrifum sem geta grafið undan því markmiði að búa fyrirtækjum á innra markaðnum jöfn samkeppnisskilyrði, einkum þannig að ekki sé ráðist í framkvæmdir við nýja flugvelli á upptökusvæði þar sem flugvallarekstur er óarðbær eða uppbyggingu mannvirkja sem nýtast ekki til fulls.
9. Eftirlitsstofnun EFTA beitir reglum um ríkisaðstoð við fyrirtæki, sem starfa á sviði flugvalla- og flugrekstrar, sem einum þætti þeirrar viðleitni sinnar að auka samkeppnishæfni og vaxtar- möguleika flugvallarfyrirtækja og flugrekenda á Evrópska efnahagssvæðinu (¹³). Það hefur grundvallarþýðingu fyrir þessi markmið, svo og EES-samninginn í heild, að flugrekendum og flugvallarfyrirtækjum séu búin jöfn samkeppnis skilyrði. Þá getur starfsemi innanlandsflugvalla haft mikla þýðingu fyrir uppbyggingu og samgöngubætur í tilteknum byggðarlögum, einkum með hliðsjón af því að spár gera ráð fyrir aukningu flugumferðar á Evrópska efnahagssvæðinu.

(⁷) Til þess að bregða ljósi á þetta skal nefnt að enda þótt 77 % allra flugvalla hafi verið í opinberri eigu árið 2010 þjónuðu þeir aðeins 52 % allrar farþegaumferðar.

(⁸) Þetta fram kom árið 2002 í skýrslunni „Study on competition between airports and the application of State aid rules“ – Cranfield University, júní 2002, og fékkst síðar staðfest í skýrslum fyrirtækja í greininni.

(⁹) Áætlað er að árið 2030 verði 13 flugvellar í Evrópusambandinu fullnýttir átta klukkustundir á dag alla daga ársins, en til samanburðar voru aðeins 5 flugvellar fullnýttir, eða því sem næst, að staðaldrí árið 2007 (sbr. orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar til Evrópuþingsins, ráðsins, efnahags- og félagsmálanefndarinnar og svæðanefndarinnar – „Airport policy in the European Union – addressing capacity and quality to promote growth, connectivity and sustainable mobility“ – frá 1. desember 2011, COM(2011) 823 („orðsending um stefnu Evrópusambandsins í flugvallamálum“)).

(¹⁰) Benda má á stefnumörkun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) að því er varðar gjöld vegna flugvalla- og flugleiðsöguþjónustu eins og hún kemur fram í skjali (nr. 9082) sem var síðast endurskodað í aprilmánuði 2012.

(¹¹) Hér vegur þyngst að ráðist ákvarðanir um aðstoð af útreikningum sem gerðir eru eftirá (og miðast við að bæta jafnóðum allt tap af rekstri) býr það stjórnendum flugvalla lítinn hvata til að halda aftur af kostnaði og innheimta nægilega há gjöld til að geta staðið undir kostnaði við veitta þjónustu.

(¹²) Orðsending framkvæmdastjórnarinnar til Evrópuþingsins, ráðsins, efnahags- og félagsmálanefndarinnar og svæðanefndarinnar um breytingar á reglum Evrópusambandsins um ríkisaðstoð í því skyni að færa þær til nútímahorfs (SAM), COM(2012) 209 lokaútg.

(¹³) Sbr. orðsendingu um stefnu Evrópusambandsins í flugvallamálum.

10. Í tengslum við hina almennu áætlun um að sameina loftrými EES-ríkjanna, og að teknu tilliti til þróunar mála á mörkuðum, gaf Eftirlitsstofnun EFTA út árið 2005 leiðbeinandi reglur um fjármögnun flugvalla og aðstoð vegna nýrra leiða sem er veitt flugfélögum með starfsemi á héraðsflugvöllum ⁽¹⁴⁾ („leiðbeinandi reglur um aðstoð á sviði flugrekstrar frá árinu 2005“). Í þeim reglum var skýrt hvaða skilyrðum yrði að vera fullnægt til þess að tilteknir flokkar ríkisaðstoðar vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja og flugrekenda gætu talist samrýmanlegir framkvæmd EES-samningsins. Reglurnar komu til viðbótar leiðbeinandi reglum um aðstoð vegna starfsemi á sviði flugrekstrar frá árinu 1994 ⁽¹⁵⁾, en þær höfðu fyrst og fremst að geyma ákvæði um endurskipulagningu ríkisflugfélaga og félagslega aðstoð sem veitt væri ríkisborgurum EES-ríkjanna.
11. Í þeim leiðbeinandi reglum, sem hér birtast, er tekið mið af breyttri stöðu mála að því er varðar lagaumhverfi og fjárhagsaðstæður í tengslum við opinber framlög vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja og flugrekenda, og tilgreint hvaða skilyrðum þarf að vera fullnægt til þess að opinber fjármögnun af því tagi teljist hafa í sér fölgna ríkisaðstoð, sbr. 1. mgr. 61 gr. EES-samningsins, svo og hvaða skilyrðum þarf að vera fullnægt til þess að slík aðstoð geti talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. ákvæði stafl. c í 3. mgr. 61. gr. Eftirlitsstofnun EFTA byggir mat sitt á reynslu sem hún hefur aflað sér og venjum sem mótask hafa í ákvörðunum hennar, auk greiningar á núverandi markaðsaðstæðum fyrirtækja sem starfa á sviði flugvalla- og flugrekstrar. Fyrirvari er því gerður um reglur sem settar kunna að verða um aðrar tegundir flutningastarfsemi og um starfsemi í öðrum atvinnugreinum. Í því samhengi ber að taka sérstaklega fram að enda þótt tiltekið flugvallarfyrirtæki þiggi eða hafi þegið ríkisaðstoð leiðir það ekki sjálfkrafa til þess að flugrekendur, sem við það skipta, teljist einnig hafa notið ríkisaðstoðar. Ef flugrekenda bjóðast á tilteknum flugvelli kjör, sem eru sambærileg þeim sem staðið hefðu til boða af hálfu flugvallarfyrirtækis sem stundar viðskipti á hagnaðargrundvelli, verður ekki litið svo á að flugrekandanum hafi verið ívilnað með tilliti til reglna um ríkisaðstoð.
12. Að því er varðar þann stuðning hins opinbera sem telst vera ríkisaðstoð lítur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að rétt sé, við tiltekna aðstæður, að heimila vissar tegundir aðstoðar við fyrirtæki sem reka innanlandsflugvelli, svo og flugrekendur sem nota slíka flugvelli, einkum þegar tilgangurinn er sá að koma upp nýrri tegund þjónustu og stuðla að samgöngubótum og efnahagsuppbyggingu í viðkomandi byggðarlagi. Þó þarf að hafa í huga hættuna á samkeppnisröskun á öllum þeim mörkuðum sem um ræðir og ríkisaðstoð verður ekki heimiluð nema meðalhófs sé gætt og aðstoðin sé nauðsynleg tilteknu markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli.
13. Í þessu samhengi ber að nefna að aðstoð, sem veitt er til að tryggja rekstrarfjármögnun, er almennt þess eðlis að hefta samkeppni mjög mikið og verður slík aðstoð því ekki heimiluð nema aðstæður séu með óvenjulegum hætti. Eftirlitsstofnun EFTA lítur svo á að flugvallarfyrirtæki og flugrekendur eigi að jafnaði að standa undir eigin rekstrargjöldum. Sú breyting, sem nú er smám saman að verða í átt að nýjum markaðsaðstæðum, og lýst er í 3.–7. lið, skýrir þó hvers vegna innanlandsflugvelli hafa víða hlotið rekstrarstyrki frá hinu opinbera áður en þessar leiðbeinandi reglur voru gefnar út. Með hliðsjón af þessu getur enn talist rétt, við tiltekna aðstæður og til bráðabirgða, að heimila vissar tegundir aðstoðar til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvallarfyrirtækja svo að fyrirtækjum í þessari grein gefist ráðrúm til að venjast nýjum markaðsaðstæðum. Eins og skýrt er í 5. lið benda fyrirbyggjandi gögn og almennt álit stjórnenda í greininni til þess að við núverandi markaðsaðstæður sé samhengi milli fjárhags hvers flugvallar og þess hversu mikilli umferð hann þjónar, og að venjulega sé fjárþörf litilla flugvalla hlutfallslega mest. Með vísan til framlags slíkra flugvalla til uppbyggingar í héraði og samstöðu byggðarlaga á Evrópska efnahagssvæðinu ber því að gefa stjórnendum litilla innanlandsflugvalla ráðrúm til að laga reksturinn að nýjum markaðsaðstæðum, til að mynda með því að hækka smám saman gjaldskrá vegna þjónustu við flugrekendur, vinna að hagræðingu, greina þjónustuframboð sitt frá því sem aðrir flugvelli bjóða eða laða til sín nýja flugrekendur og farþega til að auka nýtingu.

⁽¹⁴⁾ Fjármögnun flugvalla og aðstoð vegna nýrra leiða sem er veitt flugfélögum með starfsemi á héraðsflugvöllum (Stjtið. ESB L 62, 6.3.2008, bls. 30, og EES-viðbætur nr. 12, 6.3.2008, bls. 3).

⁽¹⁵⁾ Í þeim kafla leiðbeinandi reglna Eftirlitsstofnunar EFTA um ríkisaðstoð sem hér ræðir um, „Aðstoð vegna starfsemi á sviði flugrekstrar“, er vísað til leiðbeinandi reglna framkvæmdastjórnar Evrópubandalaganna um beitingu 92. og 93. gr. EB-sáttmálans og 61. gr. EES-samningsins um ríkisaðstoð vegna starfsemi á sviði flugrekstrar og tekið fram að stofnunin muni „beita viðmiðum sem samsvara þeim sem um getur í leiðbeiningum framkvæmdastjórnarinnar“.

14. Að liðnum þeim tíma, sem aðstoð er heimil til bráðabirgða, skal allri aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvallarfyrirtækja hætt og verða þau eftir það að fjármagna rekstur sinn með eigin tekjum. Enda þótt áfram verði að vera heimilt að bæta litlum flugvöllum rekstrarhalla á grundvelli þess að þeir veiti þjónustu sem hefur almenna efnahagslega þýðingu, eða til þess að tryggja samgöngur við öll byggðarlög sem búa við sérstakar aðstæður, er meginhugsunin sú að þær breytingar á markaðnum, sem stefnt er að með þessum leiðbeinandi reglum, verði til þess að tekjur flugvallarfyrirtækja standi undir rekstrargjöldum þeirra á sama hátt og gerist í öðrum greinum.
15. Þegar unnið er að því að auka flugumferð ber almennt að gera það á grundvelli áreiðanlegrar viðskiptaáætlunar. Flugrekendur treysta sér þó ekki alltaf til að hefja flug frá óþekktum flugvöllum sem lítil reynsla er af nema hæfileg hvatning komi til. Þess vegna er heimilt, við tilteknar aðstæður, að veita flugrekendum aðstoð til að koma upp nýjum flugleiðum á þeim tíma sem aðstoð er heimil til bráðabirgða, og jafnvel að honum liðnum, ef með því er unnt að búa þeim nauðsynlegan hvata til að hefja flug frá innanlandsflugvöllum, auka ferðamöguleika íbúa í EES-rikinum með fjölgun áfangastaða flugs innan efnahagssvæðisins, og örva uppbyggingu í dreifðum byggðum. Afskekkt byggðarlög standa oft höllum fæti vegna lélegra samgangna og er því beitt meiri sveigjanleika að því er varðar skilyrðin sem sett eru fyrir því að telja stofnfjáraðstoð vegna nýrra flugleiða frá slíkum byggðum samrýmanlega EES-samningnum.
16. Á þennan hátt er að því stefnt að ákvarðanir um afnot flugrekenda af flugvallarmannvirkjum verði smám saman skilvirkari (þ.e. í betra samræmi við eftirspurn) og að þörfin á opinberum framlögum í þágu flugvallarrestrar fari minnkandi eftir því sem einkafjárfestingu vex fiskur um hrygg. Ef sýnt er fram á ótvíræða þörf fyrir bætta samgöngur í tilteknu byggðarlagi og að vænta megi jákvæðra úthrifa þar ber engu að síður að fallast á aðstoð vegna fjárfestinga flugvallarfyrirtækja að liðnum þeim tíma sem aðstoð er heimil til bráðabirgða, og tryggja þá ákvæði um hæstu leyfilegu aðstoðarhlutföll að fyrirtæki hvarvetna á Evrópska efnahagssvæðinu standi jöfnum fæti.
17. Með vísan til þess, sem hér hefur verið rakið, er í þessum leiðbeinandi reglum tekin upp ný aðferð við mat á því hvort aðstoð vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja getur talist samrýmanleg EES-samningnum:
 - a) Í leiðbeinandi reglum um aðstoð á sviði flugrekstrar frá árinu 2005 var ekkert fjallað um aðstoð vegna fjárfestinga, en í þeim endurskoðuðu reglum, sem hér birtast, eru hæstu leyfilegu aðstoðarhlutföll skilgreind að teknu tilliti til stærðar flugvallar.
 - b) Þegar stórir flugvellir eiga í hlut, þ.e. velli sem þjóna meiri umferð en 5 milljónum farþega á ári, getur aðstoð vegna fjárfestinga að jafnaði ekki talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. stafl. c í 3. mgr. 61. gr. samningsins, nema aðstæður séu með mjög óvenjulegum hætti, til að mynda í tengslum við flutning flugvallar, og þörf er á íhlutun hins opinbera vegna markaðsbrests sem ekki verður um deilt þegar litið er til hinna óvenjulegu aðstæðna, umfangs fjárfestingarinnar og tiltölulega lítillar samkeppnisröskunar.
 - c) Þegar aðstoð er veitt vegna fjárfestinga á flugvöllum í afskekktum byggðarlögum má aðstoðarhlutfall hækka um allt að 20 %.
 - d) Litið verður svo á til bráðabirgða, eða um 10 ára skeið, að aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun innanlandsflugvalla sé samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. stafl. c í 3. mgr. 61. gr. Að því er varðar flugvelli, sem þjóna minni umferð en 700 000 farþega á ári, verða arðsemishorfur þó endurskoðaðar að fjórum árum liðnum til þess að skera úr um hvort þörf er á sérstökum reglum um mat á því hvort aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun slíkra flugvalla getur talist samrýmanleg EES-samningnum.
18. Þessu til viðbótar hafa verið sett markvissari skilyrði fyrir því að telja aðstoð vegna starfsemi flugrekenda á nýjum flugleiðum samrýmanlega samningnum, og þau skilyrði lögð að breytingum undanfarinna ára á markaði.

19. Af hálfu Eftirlitsstofnunar EFTA verður haldið þannig á málum að gætt sé hlutleysis gagnvart mismunandi rekstrarlíkönum flugvallarfyrirtækja og flugrekenda og tillit tekið til þess að horfur eru á aukinni flugumferð, að dreifðar byggðir þurfa á uppbyggingu og samgöngubótum að halda og að rekstrarlíkön lágjaldafélaga geta auðveldað uppbyggingu á sumum innanlandsflugvöllum. Lítil vafi leikur þó á að taka þarf smám saman upp aðferð sem miðast við almennan markaðsrekstur. Með afmörkuðum og vel rökstuddum undantekningum verða tekjur flugvallarfyrirtækja að standa undir rekstrargjöldum þeirra, en hvers kyns opinber fjárframlög ber að nota til uppbyggingar á flugvöllum sem eru rekstrarhæfir og fullnægja þörfum flugrekenda og farþega. Forðast ber að hefta samkeppni milli flugvallarfyrirtækja og milli flugrekenda og að ráðast í framkvæmdir við nýja flugvelli á svæðum þar sem flugvallarekstur er óarðbær. Markmiðið er að hlutlaus málsmeðferð af þessu tagi einkennist af skýrum og auðskiljanlegum reglum sem vandkvæðalaust er að beita.
20. Ákvæði þessara leiðbeinandi reglna gilda með fyrirvara um þá skyldu stjórnvalda í EFTA-rikinum að fylgja löggjöf Evrópska efnahagssvæðisins. Í því samhengi skal sérstaklega tekið fram að til þess að framkvæmdir hafi ekki í för með sér umhverfistjón verða stjórnvöld í EFTA-rikinum einnig að tryggja að fullnægt sé ákvæðum EES-löggjafar um verndun umhverfisins, meðal annars þannig að mat á umhverfisáhrifum fari fram þar sem við á, og að allra tilhlýðilegra leyfa sé aflað.

2. Gildissvið og skilgreiningar

2.1. Gildissvið

21. Meginsjónarmiðin, sem mælt er fyrir um í þessum leiðbeinandi reglum, gilda um ríkisaðstoð vegna rekstrar flugvalla og flugsamgangna ⁽¹⁶⁾. Þeim verður beitt í samræmi við ákvæði EES-samningsins og löggjafar sem sett hefur verið með vísan til hans, svo og ákvæði annarra leiðbeinandi reglna sem gilda um ríkisaðstoð á Evrópska efnahagssvæðinu ⁽¹⁷⁾.
22. Sum flugvallarfyrirtæki og sumir flugrekendur sinna einkum vöruflugum. Reynsla Eftirlitsstofnunar EFTA af því að meta hvort aðstoð vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja og flugrekenda, sem sinna einkum vöruflugum, samrýmist EES-samningnum er ekki nægilega mikil enn sem komið er til þess að unnt sé að setja fram skýr viðmið að því leyti. Þegar slík fyrirtæki eiga í hlut verður hvert tilvik metið í samræmi við almenn sjónarmið um hvenær aðstoð telst samrýmanleg samningnum, sbr. 5. undirkafla.
23. Meginsjónarmiðum leiðbeinandi reglna um landsbundna byggðaaðstoð árin 2007–2013 ⁽¹⁸⁾ og leiðbeinandi reglna um aðstoð í þágu byggðapróunar árin 2014–2020 ⁽¹⁹⁾ eða annarra leiðbeinandi reglna á þessu sviði sem síðar kunna að verða gefnar út, verður ekki beitt gagnvart ríkisaðstoð vegna flugvallarvirkja.
24. Reglurnar, sem hér birtast, koma í stað leiðbeinandi reglna um aðstoð vegna flugrekstrar sem gefnar voru út árin 1994 og 2005.

⁽¹⁶⁾ Meginsjónarmiðin, sem mælt er fyrir um í þessum leiðbeinandi reglum, gilda ekki um aðstoð vegna rekstrar flugafgreiðslu, hvort sem sú þjónusta er í höndum flugvallarfyrirtækisins sjálfs, flugrekenda eða félags sem selur þriðja aðila flugafgreiðslu; slík aðstoð verður metin með vísan til viðeigandi almennra reglna. Samkvæmt tilskipun ráðsins 96/67/EB frá 15. október 1996 um aðgang að flugafgreiðslumarkaðinum á flugvöllum bandalagsins (Stjtið. EB L 272, 25.10.1996, bls. 36), sem var felld inn í XIII. viðauka með EES-samningnum, sjá lið 64c, samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 79/2000 frá 2. október 2000 (Stjtið. EB L 315, 14.12.2000, bls. 20, og EES-viðbætur nr. 59, 14.12.2000, bls. 18) eða síðar samþykktri löggjöf um aðgang að flugafgreiðslumarkaði á flugvöllum í EES-rikinum, eftir því sem við á, er skylt að skilja á milli starfsemi á sviði flugafgreiðslu og annarrar starfsemi í bókhaldi flugvallarfyrirtækja sem starfrækja einnig flugafgreiðsluþjónustu. Þá er óheimilt að niðurgreiða kostnað af flugafgreiðslustarfsemi með tekjum af rekstri flugvallarins. Fyrirtæki, sem hafa með höndum starfsemi sem tengist ekki flugrekstri, falla ekki heldur undir ákvæði þessara leiðbeinandi reglna þótt þau reki starfstöðvar á flugvelli.

⁽¹⁷⁾ Reglurnar, sem hér er vísað til eru einkum, en þó ekki eingöngu, reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008 frá 24. september 2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu (Stjtið. ESB L 293, 31.10.2008, bls. 3), sem var felld inn í XIII. viðauka með EES-samningnum, sjá lið 64a, samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 90/2011 frá 19. júlí 2011 (Stjtið. ESB L 262, 6.10.2011, bls. 62, og EES-viðbætur nr. 54, 6.10.2011, bls. 78), tilskipun 96/67/EB, tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/12/EB frá 11. mars 2009 um flugvallargjöld (Stjtið. ESB L 70, 14.3.2009, bls. 11), sem var felld inn í XIII. viðauka með EES-samningnum, sjá lið 65a, samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 64/2012 frá 30. mars 2012 (Stjtið. ESB L 207, 2.8.2012, bls. 44, og EES-viðbætur nr. 43, 2.8.2012, bls. 54), svo og önnur lagaákvæði um flugvallargjöld sem síðar kunna að verða sett.

⁽¹⁸⁾ Leiðbeinandi reglur um landsbundna byggðaaðstoð 2007–2013 (Stjtið. ESB L 54, 28.2.2008, bls. 1, og EES-viðbætur nr. 11, 28.2.2008, bls. 1).

⁽¹⁹⁾ Leiðbeinandi reglur um ríkisaðstoð í þágu byggðapróunar árin 2014–2020 (hafa ekki verið felldar inn í EES-samninginn enn sem komið er).

2.2. Skilgreiningar

25. Eftirtaldar skilgreiningar gilda í þessum leiðbeinandi reglum:

- 1) „Aðstoð“: Hver sú ráðstöfun sem fullnægir öllum viðmiðum samkvæmt 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.
- 2) „Aðstoðarhlutfall“: Heildarfjárhæð aðstoðar sem hlutfall af styrkhæfum kostnaði, en við útreikning þess hlutfalls eru báðar tölurnar metnar til hreins núvirðis á þeim tíma sem aðstoðin er greidd út og áður en skattar og önnur gjöld hafa verið dregin frá.
- 3) „Flugrekandi“: Hver sá flugrekandi sem hefur gilt flugrekstrarleyfi útgefið af hálfu stjórnvalda í EES-ríki eða einhverju aðildarríkja samevrópska flugsvæðisins í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008 ⁽²⁰⁾.
- 4) „Flugvallargjöld“: Gjald eða þóknun sem flugvallarfyrirtæki innheimta af flugvallarnotendum vegna notkunar á aðstöðu og þjónustu sem aðeins er starfrækt á vegum flugvallarins og tengist lendingu, flugtaki, lýsingu og stöðu loftfara, auk afgreiðslu farþega og vöru; undir þetta falla bæði gjöld og þóknanir vegna flugafgreiðslu og þóknanir vegna flugafgreiðsluáðstöðu sem starfrækt er til almennra nota.
- 5) „Flugvallarvirki“: Mannvirki og tæki sem nýtast til starfrækslu flugvallarþjónustu sem flugvallarfyrirtæki selur flugrekendum og ýmsum þjónustufyrirtækjum; undir þetta falla flugbrautir, flugstöðvarhús, flughlöð, akbrautir, flugafgreiðsluáðstaða til almennra nota og hvers kyns önnur aðstaða sem nýtist með beinum hætti þeim sem annast flugvallarþjónustu, en undanskilin eru mannvirki og tæki sem þörf er á fyrst og fremst vegna starfsemi sem tengist ekki flugrekstri, til að mynda bifreiðastæði, verslanir og veitingastaðir.
- 6) „Flugvallarfyrirtæki“: Lögaðili, eða samstæða lögaðila, sem hefur með höndum þá almennu atvinnustarfsemi að selja flugrekendum flugvallarþjónustu.
- 7) „Tekjur af rekstri flugvallar“: Tekjur af innheimtum flugvallargjöldum að frádregnum stuðningi vegna markaðssetningar og öðrum efnahagslegum hvötum sem flugvallarfyrirtækið lætur af hendi rakna til flugrekenda; undir þetta falla einnig tekjur af starfsemi sem tengist ekki flugrekstri (að frádregnum opinberum stuðningi) en undanskilin eru hvers kyns fjárframlög hins opinbera svo og endurgjald vegna verkefna sem falla undir skilgreint almannajónustuhlutverk eða þjónustu sem hefur almenna efnahagslega þýðingu.
- 8) „Flugvallarþjónusta“: Þjónusta sem flugvallarfyrirtæki eða dótturfélag þess selur flugrekendum og snýst um að annast afgreiðslu loftfara frá lendingu til flugtaks, auk afgreiðslu farþega og vöru, til þess að gera flugrekendum kleift að annast flugsamgöngur; undir þetta fellur flugafgreiðsla og starfræksla flugafgreiðsluáðstöðu til almennra nota.
- 9) „Árleg meðalumferð farþega“: Tala sem miðast við fjölda komu- og brottfararfarþega síðustu tvö fjárhagsár sem liðin eru fyrir dagsetningu tilkynningar um aðstoð, eða úthlutunar aðstoðar hafi aðstoðin ekki verið tilkynnt.
- 10) „Fjármunakostnaður“: Afskriftir af styrkhæfum kostnaði vegna fjárfestinga í flugvallarvirkjum og tækjum, að meðtöldum undirliggjandi fjármögnunarkostnaði.
- 11) „Greiðsluhalli fjármunakostnaðar“: Hreint núvirði munarins á jákvæðu og neikvæðu sjóðstreymi, að meðtöldum kostnaði vegna fjárfestinga, frá upphafi til loka nýtingartíma viðkomandi fastafjármuna.

⁽²⁰⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008 frá 24. september 2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu (Stjtið. ESB L 293, 31.10.2008, bls. 3).

- 12) „Upptökusvæði flugvallar“: Markaðssvæði sem er venjulega afmarkað þannig að ystu mörk þess eru 100 km frá flugvelli eða sem samsvarar um 60 mínútna ferðatíma með fólksbifreið, hópbifreið, hefðbundinni járnbrautarlest eða hraðfara lest; þó geta tilteknir flugvellir haft upptökusvæði sem er frábrugðið þessu og skulu slík svæði skilgreind að teknu tilliti til sérstöðu hvers flugvallar. Stærð og lögun upptökusvæðisins er breytilegt frá einum flugvelli til annars og fer eftir ýmsum séreinkennum viðkomandi flugvallar, meðal annars rekstrarlíkaninu sem fylgt er, staðsetningu hans og áfangastöðunum sem hann þjónar.
- 13) „Fjármögnunarkostnaður“: Kostnaður sem tengist fjármögnun styrkhæfs fjárfestingarkostnaðar með lántökum og hlutfjárframlögum; undir fjármögnunarkostnað fellur með öðrum orðum það hlutfall vaxtagreiðslna og reiknaðs afgangslags eiginfjár sem svarar til fjármögnunar styrkhæfs kostnaðar við fjárfestinguna, en undanskilin er fjármögnun veltufjár, fjárfestingar í starfsemi sem tengist ekki flugrekstri og önnur framkvæmdaverkefni.
- 14) „Dagur sem aðstoð er ákveðin“: Dagurinn sem hlutaðeigandi stjórnvöld í EFTA-ríki skuldbinda sig til að veita aðstoðina með einhverjum þeim hætti sem er lagalega bindandi og nota má sem málsrök fyrir landsdómstóli.
- 15) „Styrkhæfur kostnaður vegna fjárfestinga“: Kostnaður vegna fjárfestinga í flugvallarvirkjum; undir þetta fellur meðal annars skipulagskostnaður en undanskilinn er kostnaður vegna fjárfestinga í starfsemi sem tengist ekki flugrekstri og vegna tækja sem notuð eru við flugafgreiðslu, almennur viðhaldskostnaður og kostnaður vegna verkefna sem falla undir skilgreint almannaþjónustuhlutverk.
- 16) „Flugafgreiðsla“: Þjónusta sem starfrækt er á flugvöllum í þágu flugvallarnotenda, sbr. viðauka með tilskipun 96/67/EB og önnur lagaákvæði sem sett kunna að verða um afgang að markaði fyrir flugafgreiðslu á flugvöllum.
- 17) „Hraðfara lest“: Járnbrautarlest sem nær meiri hraða en 200 km/klst.
- 18) „Aðstoð vegna fjárfestinga“: Aðstoð sem veitt er til að fjármagna kaup á fastafjármunum, en þó einkum til að jafna greiðsluhalla fjármunakostnaðar.
- 19) „Hreint núvirði“: munurinn á jákvæðu og neikvæðu sjóðstreymi frá upphafi til loka fjárfestingartímans, að lokinni núvirðingu á grundvelli fjármunakostnaðar, þ.e. ávöxtunarkröfu sem fyrirtækið notast að jafnaði við í öðrum áþekktum framkvæmdaverkefnum eða, liggi slíkar upplýsingar ekki fyrir, fjármunakostnaðar fyrirtækisins í heild eða væntar arðsemi verkefna samkvæmt því sem algengt er hjá fyrirtækjum sem starfrækja flugvelli.
- 20) „Starfsemi sem tengist ekki flugrekstri“: Þjónusta sem starfrækt er og seld flugrekendum eða öðrum flugvallarnotendum á almennum viðskiptagrundvelli, til að mynda viðbótarþjónusta sem farþegum, farmmiðlurum eða öðrum þjónustufyrirtækjum stendur til boða, útleiga skrifstofu- og verslunarrýmis, rekstur bifreiðastæða og hótellekstur.
- 21) „Aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun“: Aðstoð sem veitt er til að jafna „greiðsluhalla rekstrarreiknings“ og er annaðhvort fölginn í föstu fjárframlagi í upphafi eða áfangagreiðslum sem inntar eru af hendi til að standa undir væntum rekstrargjöldum (fastar áfangagreiðslur).
- 22) „Rekstrargjöld“: Fastur kostnaður flugvallarfyrirtækis vegna starfrækslu flugvallarþjónustu; undir þetta falla gjaldaþættir á borð við starfsmannakostnað, aðkeypta þjónustu, fjarskipti, sorpþjónustu, kaup á orku, viðhald, leigu og stjórnun, en undanskilinn er fjármunakostnaður, stuðningur vegna markaðssetningar og aðrir efnahagslegir hvatar sem flugvallarfyrirtækið lætur af hendi rakna til flugrekenda, svo og kostnaður vegna verkefna sem falla undir skilgreint almannaðjónustuhlutverk.
- 23) „Greiðsluhalli rekstrarreiknings“: Halli á rekstri flugvallarfyrirtækis á tímabilinu sem um ræðir, núvirtur á grundvelli fjármunakostnaðar, þ.e. sá neikvæði munur (reiknaður til hreins núvirðis) sem er á tekjum af rekstri flugvallarins og rekstrargjöldum.

- 24) „Eðlileg hagnaðarkrafa“: Sú ávöxtun eiginfjár, mæld til að mynda sem afkastavextir, sem stjórnendur fyrirtækisins gera venjulega ráð fyrir af fjárfestingum með sambærilegri áhættu.
- 25) „Innanlandsflugvöllur“: Flugvöllur sem þjónar umferð allt að 3 milljóna farþega á ári.
- 26) „Afskekkt byggðarlög“: Eyjar á yfirráðasvæði EFTA-ríkis og strjalar byggðir.
- 27) „Strjalar byggðir“: Byggðasvæði á 2. þrepi NUTS-flokkunar hagskýrslusvæða með færri en 8 íbúum á km² og byggðasvæði á 3. þrepi NUTS-flokkunar hagskýrslusvæða með færri en 12,5 íbúum á km² (samkvæmt tölum Eurostat um íbúabéttni á hverjum stað).
- 28) „Upphaf framkvæmda“: Annaðhvort upphaf byggingarframkvæmda eða fyrsta staðfesta skuldbinding um tækjakaup eða skuldbinding af öðru tagi sem gerir fjárfestinguna óafturkræfa, hvort sem á sér stað fyrst; undanskilin er undirbúningsvinna á borð við öflun tilskilinna leyfa svo og hagkvæmniathuganir sem fara fram til undirbúnings framkvæmdum.

3. Er um að ræða ríkisaðstoð, sbr. 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins?

3.1. Hugtökin fyrirtæki og almenn atvinnustarfsemi

26. Samkvæmt ákvæði 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins gilda reglur um ríkisaðstoð aðeins þegar viðtakandi aðstoðarinnar er „fyrirtæki“. Dómstóll Evrópusambandsins hefur ófrávikjanlega skilgreint fyrirtæki þannig að þau séu lögaðilar sem hafi með höndum almenna atvinnustarfsemi, óháð lögformlegri stöðu þeirra, eignarhaldi og hvaðan þau sækja sér fjármuni til rekstrarins ⁽²¹⁾. Hver sú starfsemi, sem er fölginn í sölu á vörum eða þjónustu á markaði, telst almenn atvinnustarfsemi ⁽²²⁾. Flokkun tiltekinnar starfsemi sem almennrar atvinnustarfsemi er óháð því hvort hún skilar hagnaði ⁽²³⁾.
27. Af þessu má ljóst vera að sú starfsemi flugrekenda, sem er í því fölginn að selja farþegum og fyrirtækjum samgönguþjónustu, telst almenn atvinnustarfsemi. Í leiðbeinandi reglum um aðstoð vegna starfsemi á sviði flugrekstrar frá árinu 1994 kom þó enn fram eftirfarandi afstaða: „*Framkvæmdir við mannvirki (á borð við flugvelli, hraðbrautir, brýr o.fl.) eru almenn efnahagsráðstöfun sem framkvæmdastjórnin hefur ekkert boðvald yfir samkvæmt ríkisaðstoðarreglum sáttmálans*“. Í máli „*Aéroports de Paris*“ ⁽²⁴⁾ féllu dómur dómstóla Evrópusambandsins þvert á þetta og var niðurstaðan sú að starfræksla flugvallar í því skyni að selja flugrekendum og ýmsum þjónustufyrirtækjum flugvallarþjónustu skyldi einnig teljast almenn atvinnustarfsemi. Í dómi sínum í máli „*Leipzig/Halle-flugvöllur*“ ⁽²⁵⁾ gerði Almennur dómstóll Evrópusambandsins skýra grein fyrir því að starfræksla flugvallar væri almenn atvinnustarfsemi og að framkvæmdir við flugvallarvirki yrðu að teljast ófrágreinanlegur þáttur slíkrar starfsemi.
28. Að því er varðar fjármögnunarráðstafanir fyrri ára ber að líta til þess að vegna vaxandi hlutverks markaðsafla á sviði flugvallarekstrar ⁽²⁶⁾ verður ekki sagt til um það nákvæmlega frá hvaða tíma starfræksla tiltekinn flugvallar skuli ótvírætt teljast til almennrar atvinnustarfsemi. Þessar breytingar á eðli flugvallarekstrar hafa þó verið viðurkenndar í úrskurðum dómstóla Evrópusambandsins. Í dómi sínum í máli „*Leipzig/Halle-flugvöllur*“ úrskurðaði Almennur dómstóll Evrópusambandsins að frá árinu 2000 að telja væri ekki lengur unnt að útiloka að ríkisaðstoðarreglur giltu um fjármögnun flugvallarvirkja ⁽²⁷⁾. Af þeim sökum verður að líta svo á að frá þeim degi sem dómur var kveðinn upp í máli „*Aéroports de Paris*“ (12. desember 2000) falli starfræksla flugvallarvirkja og framkvæmdir við þau undir eftirlit með ríkisaðstoð.

⁽²¹⁾ Um nánari upplýsingar sjá *Beiting reglna um ríkisaðstoð gagnvart endurgjaldi sem greitt er fyrir að starfrækja þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu* (Stjtið. ESB L 161, 13.6.2013, bls. 12, og EES-viðbætur nr. 34, 13.6.2013, bls. 1), undirkafla 2.1, og dómaframkvæmd í því sambandi, einkum sameinuð mál C-180/98 til C-184/98 *Pavlov o.fl.*, dómasafn 2000, bls. I-6451.

⁽²²⁾ Mál 118/85 *Framkvæmdastjórn gegn ítalska ríkinu*, dómasafn 1987, bls. 2599, 7. mgr., mál C-35/96 *Framkvæmdastjórn gegn ítalska ríkinu*, dómasafn 1998, bls. I-3851, 36. mgr.; *Pavlov o.fl.*, 75. mgr.

⁽²³⁾ Sameinuð mál 209/78 til 215/78 og 218/78 *Van Landevyck*, dómasafn 1980, bls. 3125, 88. mgr., mál C-244/94 *FFSA o.fl.*, dómasafn 1995, bls. I-4013, 21. mgr., og mál C-49/07 *MOTOE*, dómasafn 2008, bls. I-4863, 27. og 28. mgr.

⁽²⁴⁾ Mál T-128/98 *Aéroports de Paris* gegn *framkvæmdastjórn*, dómasafn 2000, bls. II-3929, staðfest í máli C-82/01, dómasafn 2002, bls. I-9297, 75.–79. mgr.

⁽²⁵⁾ Sameinuð mál T-443/08 og T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG og Flughafen Leipzig Halle GmbH* gegn *framkvæmdastjórn* (dómur í máli „*Leipzig/Halle-flugvöllur*“), dómasafn 2011, bls. II-1311, einkum 93. og 94. mgr., staðfest í máli C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen og Flughafen Leipzig-Halle* gegn *framkvæmdastjórn*, dómasafn 2012, enn óbirt.

⁽²⁶⁾ Sbr. 3. mgr. og dóm í máli *Leipzig/Halle-flugvöllur*, 105. mgr.

⁽²⁷⁾ Sbr. dóm í máli *Leipzig/Halle-flugvöllur*, 106. mgr.

29. Vegna óvissunnar sem ríkti áður en dómur var kveðinn upp í máli „*Aéroports de Paris*“ gátu stjórnvöld hins vegar litið svo á með nokkrum rétti að fjármögnun flugvallarvirkja hefði ekki í sér fölgna ríkisaðstoð, og því væri ekki skylt að tilkynna Eftirlitsstofnun EFTA slíkar ráðstafanir. Af þessu leiðir að Eftirlitsstofnun EFTA getur ekki vísað til reglna um ríkisaðstoð til þess að draga í efa lögmæti fjármögnunar sem ákveðin var ⁽²⁸⁾ áður en dómur var kveðinn upp í máli „*Aéroports de Paris*“ ⁽²⁹⁾.
30. Hvað sem öðru líður telst engin ráðstöfun hafa haft í sér fölgna ríkisaðstoð þegar hún var ákveðin hafi það gerst áður en nokkur samkeppni var til komin á sviði flugvallarekstrar, þótt hún geti talist „yfirstandandi aðstoð“ í skilningi liðar v) stafl. b í 1. gr. II. hluta bókar 3 með samningnum um eftirlitsstofnun og dómstól að því tilskildu að skilyrðum samkvæmt 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins sé fullnægt.
31. Lögaðili, eða samstæða lögaðila, sem hefur með höndum þá almennu atvinnustarfsemi að selja flugrekendum flugvallarþjónustu, þ.e. að annast afgreiðslu loftfara frá landingu til flugtaks, auk afgreiðslu farþega og vöru, til þess að gera flugrekendum kleift að annast flugsamgöngur ⁽³⁰⁾ nefnist hér „flugvallarfyrirtæki“ ⁽³¹⁾. Flugvallarfyrirtæki starfrækir ýmsa þjónustu („flugvallarþjónustu“) sem seld er flugrekendum gegn greiðslu („flugvallargjöld“). Enda þótt breytilegt sé hvaða þjónustu flugvallarfyrirtæki á Evrópska efnahagssvæðinu starfrækja, og að endurgjald fyrir þá þjónustu nefnist ýmist „gjald“ eða „skattur“, er sala flugvallarþjónustu til flugrekenda gegn greiðslu flugvallargjalda flokkuð sem almenn atvinnustarfsemi í öllum EFTA-ríkjunum.
32. Mismunandi laga- og reglugerðarákvæði gilda um eignarhald og rekstur einstakra flugvalla á Evrópska efnahagssvæðinu. Þess er einkum að gæta að rekstur innanlandsflugvalla fer oft fram í nánú samstarfi við stjórnvöld. Í þessu tilliti hefur Dómstóll Evrópusambandsins úrskurðað að þegar tilteknum skilyrðum er fullnægt geti tiltekin almenn atvinnustarfsemi talist fara fram í samstarfi fleiri en eins lögaðila og beri þá að fara með þá sem eina og sömu rekstrareiningu ⁽³²⁾. Eftirlitsstofnun EFTA lítur svo á að á sviði flugrekstrar séu umtalsverð afskipti tiltekins aðila af viðskiptastefnu flugvallarfyrirtækis, til að mynda með gerð beinna samninga við flugrekendur eða ákvörðunum um flugvallargjöld, sterk visbending um að hlutaðeigandi hafi með höndum þá almennu atvinnustarfsemi sem fölgir er í rekstri flugvallarins, eftir atvikum í samstarfi við aðra ⁽³³⁾.
33. Auk flugvallarþjónustu starfrækja sum flugvallarfyrirtæki aðra þjónustu sem seld er flugrekendum eða öðrum flugvallarnotendum á almennum viðskiptagrundvelli, og má þar nefna viðbótarþjónustu sem stendur farþegum, flutningamiðlurum eða öðrum þjónustufyrirtækjum til boða (til að mynda útleiga á verslunar- og veitingarými og lóðum eða húsrými undir bifreiðastæði o.fl.). Almenn atvinnustarfsemi af því tagi nefnist hér einu nafni „starfsemi sem tengist ekki flugrekstri“.
34. Á hinn bóginn er það ekki svo að öll starfsemi flugvallarfyrirtækis hljóti að teljast almenn atvinnustarfsemi ⁽³⁴⁾. Flokkun lögaðila sem fyrirtækis miðast ávallt við tiltekna starfsemi og því er nauðsynlegt að greina milli ólíkra tegunda starfsemi, sem hvert flugvallarfyrirtæki hefur með höndum, og ákvarða í hverju tilviki hvort um er að ræða almenna atvinnustarfsemi. Ef flugvallarfyrirtæki hefur bæði með höndum almenna atvinnustarfsemi og starfsemi af öðru tagi skal ekki fara með það sem fyrirtæki nema með tilliti til hinnar fyrrnefndu.

⁽²⁸⁾ Dagurinn, sem meint aðstoð er talin hafa verið ákveðin, miðast við dagsetningu lagalega bindandi skjals sem hefur að geyma skuldbindingu stjórnvalda til að veita aðstoðina fyrirtækinu sem um ræðir. Sjá mál T-358/94, *Compagnie Nationale Air France* gegn *framkvæmdastjórn*, dómasafn 1996, bls. II-2109, 79. mgr., mál T-109/01 *Fleuren Compost BV* gegn *framkvæmdastjórn*, dómasafn 2004, bls. II-127, 74. mgr., sameinuð mál T-362/05 og T-363/05, *Nuova Agricast* gegn *framkvæmdastjórn*, dómasafn 2008, bls. II-297, 80. mgr., og sameinuð mál T-427/04 og T-17/05, *Franska ríkið og France Télécom* gegn *framkvæmdastjórn*, dómasafn 2009, bls. II-4315, 321. mgr.

⁽²⁹⁾ Ákvörðun C 38/2008 frá 3. október 2012 um Münchenflugvöll, flugstöð 2 (Stjtið. ESB L 319, 29.11.2013, bls. 8), 74.–81. mgr.

⁽³⁰⁾ Sbr. tilskipun 2009/12/EB, 1. lið inngangsorðanna.

⁽³¹⁾ Flugvallarfyrirtækið og eigandi flugvallarins geta verið einn og sami lögaðili eða mismunandi lögaðilar.

⁽³²⁾ Mat á því hvort tiltekin almenn atvinnustarfsemi byggist á samstarfi fyrirtækja ræðst venjulega af greiningu á því hvort tengsl eru milli daglegs rekstrar, fjárhags og skipulags þeirra. Sjá til dæmis mál C-480/09 P *AceaElectrabel Produzione SpA* gegn *framkvæmdastjórn*, dómasafn 2010, bls. I-13355, 47.–55. mgr., mál C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze* gegn *Cassa di Risparmio di Firenze SpA o.fl.*, dómasafn 2006, bls. I-289, 112. mgr.

⁽³³⁾ Mál T-196/04 *Ryanair Ltd* gegn *framkvæmdastjórn*, dómasafn 2008, bls. II-3643 („*Charleroi*“-dómurinn), 88. mgr.

⁽³⁴⁾ Dómur í máli Leipzig/Halle-flugvöllur, 98. mgr.

35. Í dómum Dómstóls Evrópusambandsins hefur verið byggt á því að starfsemi, sem ríkisvaldið hefur að jafnaði með höndum í krafti stöðu sinnar sem stjórnvalds, teljist ekki almenn atvinnustarfsemi og falli í flestum tilvikum ekki undir reglur um ríkisaðstoð⁽³⁵⁾. Meðal þess sem telst að jafnaði ekki til almennrar atvinnustarfsemi á flugvelli er flugumferðarstjórn, löggæsla, tollgæsla, starfræksla slökkviliðs, starfsemi sem er nauðsynleg til að vernda almenningflug gegn hvers kyns ólögnum athöfnum, svo og nauðsynleg fjárfesting í mannvirkjum og tækjum fyrir ofangreinda starfsemi⁽³⁶⁾.
36. Opinber framlög í þágu slíkrar starfsemi teljast ekki hafa í sér fölgna ríkisaðstoð en verða að takmarkast við að mæta kostnaði sem af henni hlýst og óheimilt er að nota þau til að standa straum af kostnaði við aðra starfsemi⁽³⁷⁾. Allar fjárveitingar hins opinbera vegna starfsemi sem telst ekki almenn atvinnustarfsemi, sem eru umfram það sem þörf er á, geta talist hafa í sér fölgna ríkisaðstoð. Ef flugvallarfyrirtæki hefur auk almennrar atvinnustarfsemi með höndum starfsemi af öðrum toga er nauðsynlegt að skilja á milli þessara tveggja tegunda starfsemi í kostnaðarbókhaldi til þess að koma í veg fyrir flutning opinberra fjármuna milli rekstrarþáttanna.
37. Opinber framlög vegna annarrar starfsemi en almennrar atvinnustarfsemi mega ekki verða til þess að óeðlilegur aðstöðumunur skapist milli flugvallarfyrirtækja. Dómaframkvæmd sýnir einmitt að fyrirtækjum telst vera ívilnað þegar hið opinbera leysir þau undan kostnaði vegna almennrar atvinnustarfsemi sem þau hafa með höndum⁽³⁸⁾. Ef löggjöf tiltekens ríkis er þannig háttáð að sumum flugvallarfyrirtækjum, sem þjóna almenningflugum, er ætlað að bera vissan kostnað vegna starfseminnar þótt önnur slík fyrirtæki séu leyst undan þeim kostnaði kann hinum síðarnefndu að teljast vera ívilnað, og gildir þá einu hvort útgjöldin, sem um ræðir, tengjast starfsemi sem telst að jafnaði ekki almenn atvinnustarfsemi.

3.2. Notkun ríkisfjármuna og hvort ráðstöfun telst gerð að tilstuðlan ríkisvaldsins

38. Millifærsla ríkisfjármuna getur átt sér stað á ýmsan hátt, til að mynda með beinum styrkjum, skattundanhágum⁽³⁹⁾, niðurgreiddum lánum og annars konar fjármögnun með ívilnandi kjörum. Á sama hátt er gengið á ríkisfjármuni ef ríkisvaldið ívilnar fyrirtækjum með tilteknum fríðindum eða niðurgreiðslu á þjónustu⁽⁴⁰⁾, meðal annars flugvallarþjónustu. Nýting ríkisfjármuna⁽⁴¹⁾ getur varðað heilt land eða einstakar byggðir eða sveitarfélög í því landi. Fjárveitingar úr sjóðum Evrópusambandsins teljast einnig ríkisfjármunir þegar þeim er ráðstafað samkvæmt ákvörðunum stjórnvalda í EFTA-ríki⁽⁴²⁾.
39. Dómstóll Evrópusambandsins hefur einnig úrskurðað að enda þótt ríkisvaldinu sé í lófa lagt að stjórna opinberu fyrirtæki og taka sér úrskurðarvald um starfsemi þess megi ekki ganga að því sem vísu að fyrirtæki af því tagi lúti slíkri stjórn í hverju einstöku tilviki⁽⁴³⁾. Af þessum sökum er nauðsynlegt að meta hvort tiltekna ráðstafanir opinberra fyrirtækja hafa verið ákveðnar að tilstuðlan ríkisvaldsins. Samkvæmt niðurstöðum Dómstóls Evrópusambandsins getur ályktun þess efnis, að ráðstöfun hafi verið ákveðin að tilstuðlan ríkisvaldsins, byggst á málavöxtum og þeim aðstæðum sem ráðstöfunin á rætur sínar í⁽⁴⁴⁾.

⁽³⁵⁾ Mál C-118/85 *Framkvæmdastjórn gegn ítalska ríkinu*, dómasafn 1987, bls. 2599, 7. og 8. mgr., og mál C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, dómasafn 1988, bls. 2479, 18. mgr.

⁽³⁶⁾ Sbr. einkum mál C-364/92 *SAT/Eurocontrol*, dómasafn 1994, bls. 1-43, 30. mgr., og mál C-113/07 *P. Selex Sistemi Integrati gegn framkvæmdastjórn*, dómasafn 2009, bls. 1-2207, 71. mgr.

⁽³⁷⁾ Mál C-343/95 *Cali & Figli gegn Servizi ecologici porto di Genova*, dómasafn 1997, bls. 1-1547. Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar N 309/2002 frá 19. mars 2003, „Flugvernd – Bætur vegna útgjalda sem hlutust af árásum 11. september 2001“ (Stjtið. ESB C 148, 25.6.2003, bls. 7). Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar N 438/2002 frá 16. október 2002, „Aðstoð sem veitt er til stuðnings verkefnum hins opinbera á sviði hafnarekstrar“ (Stjtið. EB C 284, 21.11.2002, bls. 2).

⁽³⁸⁾ Sbr. meðal annars mál C-172/03 *Wolfgang Heiser gegn Finanzamt Innsbruck*, dómasafn 2005, bls. 1-01627, 36. mgr., og dómafordæmi sem vísað er til í þeim dómi. Sbr. einnig mál E-9/12 *Íslenska ríkið gegn ESA*, dómur EFTA-dómstólsins frá 22. júlí 2013, 54. mgr.

⁽³⁹⁾ Sbr. ákvörðun N 324/2006 frá 24. október 2006 – Frakkland, „Aðstoð við Air Caraïbes vegna leigu á flugvél af gerðinni ATR 72-500“ (Stjtið. ESB C 300, 9.12.2006, bls. 10).

⁽⁴⁰⁾ Sjá mál C-126/01 *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie gegn GEMO SA*, dómasafn 2003, bls. 1-13769, 29. mgr.

⁽⁴¹⁾ Fjármunir opinbers fyrirtækis teljast ríkisfjármunir, sbr. 1. mgr. 107. gr. sáttmálans, vegna þess að slíkir fjármunir eru undir yfirráðum hins opinbera. Sjá mál C-482/99 *Franska ríkið gegn framkvæmdastjórn*, dómasafn 2002, bls. 1-4397 (dómur í máli „*Stardust Marine*“).

⁽⁴²⁾ Dómstóll Evrópusambandsins hefur staðfest að til þess að fjármunir verði flokkaðir sem ríkisaðstoð nægir að þeir séu stöðugt undir yfirráðum hins opinbera og þannig til ráðstöfunar fyrir lögbær stjórnvöld í viðkomandi landi, sbr. mál C-83/98 *P. Franska ríkið gegn Ladbroke Racing Ltd og framkvæmdastjórn*, dómasafn 2000, bls. 1-3271, 50. mgr.

⁽⁴³⁾ Sbr. dóm í máli *Stardust Marine*, 52. mgr.

⁽⁴⁴⁾ Sbr. dóm í máli *Stardust Marine*, 55. og 56. mgr.

40. Að þessu athuguðu þykir rétt að líta svo á að fjármunir flugvallarfyrirtækis í opinberri eigu séu opinberir fjármunir. Flugvallarfyrirtæki í opinberri eigu er því heimilt að láta aðstoð renna til flugrekanda sem notar flugvöllinn ef slík ráðstöfun er ákveðin að tilstuðlan ríkisvaldsins og öðrum skilyrðum samkvæmt 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins er fullnægt. Dómstóll Evrópusambandsins hefur ennfremur úrskurðað að flokkun ráðstöfunar sem ríkisaðstoðar sé óháð því hvort ákvörðun um hana má rekja beint til ríkisvaldsins eða til opinberra eða einkarekinna stofnana sem það hefur sett á fót eða skipað til að annast umsýslu slíkrar aðstoðar ⁽⁴⁵⁾.

3.3. Samkeppnisröskun og áhrif á viðskipti

41. Samkvæmt dómafordæmi Dómstóls Evrópusambandsins raskar fjárstuðningur samkeppni ef hann treystir eitt fyrirtæki í sessi gagnvart öðrum fyrirtækjum ⁽⁴⁶⁾.
42. Almenn er lítið svo á að þegar ráðstafanir stjórnvalda í EFTA-ríki hafa í för með sér ívilnun sem treystir fyrirtæki í sessi gagnvart keppinautum þess á tilteknum markaði í ríkinu orki það á viðskipti milli EES-ríkjana ⁽⁴⁷⁾.
43. Mat á samkeppni milli flugvallarfyrirtækja getur byggst á því á hvaða forsendum flugrekendur velja flugvelli, en þó einkum á samanburði á atriðum á borð við þau hvers kyns flugvallarþjónusta stendur til boða og hverjir nýta hana, íbúafjölda og atvinnustarfsemi á staðnum, umferðarþröng, hvort vól er á samgöngum á landi, svo og gildandi gjaldskrá og almenna viðskiptaskilmála vegna notkunar á flugvallarvirkjum og flugvallarþjónustu. Gjaldskráin vegur þungt því að opinber framlög í þágu flugvallarrekstrar geta stuðlað að því að gjöldum sé haldið óeðlilega lágum til þess að laða flugrekendur að flugvöllinum og raskað þannig samkeppni til mikilla muna.
44. Að auki skal bent á að samkeppni er milli flugvallarfyrirtækja um rekstur flugvallarvirkja, og á það einnig við um innanlandsflugvelli. Opinber framlög til flugvallarrekstrar geta því raskað samkeppni á þeim markaði sem tekur til starfrækslu flugvallarvirkja. Þá geta opinber framlög, hvort sem þau renna til flugvallarfyrirtækja eða flugrekenda, raskað samkeppni og orkað á viðskipti á flugmörkuðum á Evrópska efnahagssvæðinu. Loks geta opinber framlög vegna rekstrar flugvalla og flugsamgangna einnig orkað á samkeppni á sviði samþættra flutninga.
45. Í dómi Dómstóls Evrópusambandsins í máli *Altmark* ⁽⁴⁸⁾ var á því byggt að enda þótt opinber framlög rynnu til fyrirtækis sem annaðist aðeins samgöngur í einu sveitarfélagi eða héraði gætu þau orkað á viðskipti milli EES-ríkjana með því að gera fyrirtækinu kleift að viðhalda framboði sínu á samgönguþjónustu, eða auka það, og torvelda þannig fyrirtækjum í öðrum EFTA-ríkjum starfrækslu samgönguþjónustu. Þótt aðstoð nemi litlum fjárhæðum eða framlög hins opinbera renni til tiltölulega lítills fyrirtækis er ekki heldur sjálfkrafa loku fyrir það skotið að slík aðstoð geti orkað á viðskipti milli EES-ríkjana. Af þessum sökum er hugsanlegt að opinber framlög vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja eða flugsamgangna frá flugvöllum þeirra geti orkað á viðskipti milli EES-ríkjana.

3.4. Opinber framlög í þágu flugvallarrekstrar og beiting markaðsfjárfestareglunnar

46. Í 125. gr. EES-samningsins kemur fram að ákvæði hans skuli engin áhrif hafa á reglur samningsaðila um skipan eignarréttar. EES-ríkin geta þannig átt og rekið fyrirtæki og keypt hlutafé eða eignarhluta af öðru tagi í skráðum og óskráðum félögum.
47. Í þessum leiðbeinandi reglum er af þessum sökum enginn munur gerður á fyrirtækjum, sem njóta aðstoðar, eftir rekstrarformi eða því hvort þau tilheyra hinu opinbera eða einkageiranum, og orðin flugrekandi, flugvöllur og flugvallarfyrirtæki geta vísað til hvaða tegundar lögaðila sem vera skal.

⁽⁴⁵⁾ Mál 78/76 *Steinike & Weinlig* gegn þýska ríkinu, dómasafn 1977, bls. 595, 21. mgr.

⁽⁴⁶⁾ Mál C-310/99 *Ítalska ríkið* gegn framkvæmdastjórn, dómasafn 2002, bls. I-2289, 65. mgr.

⁽⁴⁷⁾ Mál C-280/00 *Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg* gegn *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (dómur í máli „*Altmark*“), dómasafn 2003, bls. I-7747.

⁽⁴⁸⁾ Sbr. dóm í máli *Altmark*, 77.–82. mgr.

48. Svonefnt „markaðsfjárfestapróf“ er notað til þess að meta hvort fyrirtæki hefur notið fjárhagslegrar ívilunar. Þá ber að taka mið af þeim upplýsingum sem lágu fyrir og þeirri þróun mála sem talist gat fyrir sjáanleg á þeim tíma sem framlög hins opinbera voru innt af hendi, en ekki greiningu á stöðu mála einhvern tíma síðar ⁽⁴⁹⁾.
49. Af þessu leiðir að þegar flugvallarfyrirtæki nýtur framlaga frá hinu opinbera ræðst mat á því hvort slík framlög teljast hafa í sér fölgna aðstoð af því hvort einkafyrirtæki hefði reitt fram jafnmikla fjármuni við svipaðar aðstæður, að teknu tilliti til þess hvaða horfur væru á arðsemi og óháð sjónarmiðum sem lúta að félagslegum þáttum, byggðastefnu og hagsmunum atvinnugreinarinnar ⁽⁵⁰⁾. Ef opinber framlög eru innt af hendi við aðstæður eins og almennt gerist á markaði teljast þau ekki ríkisaðstoð ⁽⁵¹⁾.
50. Dómstóll Evrópusambandsins hefur einnig úrskurðað að háttsemi opinberrar stofnunar sem fjárfestis megi bera saman við háttsemi einkafjárfestis sem tekur mið af arðsemisvæntingum til langs tíma litið ⁽⁵²⁾ eða frá upphafi til loka fjárfestingartímans. Þetta sjónarmið á ekki síst við að því er varðar fjárfestingar í mannvirkjum, enda geta þær verið afar fjárfrekar og skila þá iðulega ekki arði fyrr en að mörgum árum liðnum. Við mat á arðsemi flugvallar verður jafnan að taka tillit til tekna af rekstri hans.
51. Af þessu leiðir að greining á því hvort opinber framlög vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja standast markaðsfjárfestaprófið verður að miðast við það hvort stofnunin, sem ákveður slíka fjárveitingu, telst hafa byggt þá ákvörðun á traustum arðsemisvæntingum ⁽⁵³⁾. Ef notast er við umferðarspá á því samhengi verður hún að vera raunhæf og taka mið af næmnigreiningu sem hvílir á raunhæfum forsendum. Ef rekstraráætlun hefur ekki verið gerð er það visbending um að fjárfestingin muni ekki standast markaðsfjárfestaprófið ⁽⁵⁴⁾. Ef engri rekstraráætlun er til að dreifa geta stjórnvöld í EFTA-rikinum lagt fram greiningargögn eða skjöl úr förum viðkomandi stjórnvalds eða flugvallarfyrirtækisins sem sýna á skýran hátt að greining, sem fram fór áður en opinberar fjárveitingar voru ákveðnar, hafi leitt í ljós að skilyrðum markaðsfjárfestaprófsins væri fullnægt.
52. Flugvellir geta haft mikilvægu hlutverki að gegna í tengslum við uppbyggingu og samgöngubætur í einstökum byggðum. Að því er markaðsfjárfestaprófið varðar verður engu að síður að líta fram hjá öllum sjónarmiðum sem snúa að byggðastefnu ⁽⁵⁵⁾. Við tiltekna aðstæður getur þó komið til greina að líta til slíkra sjónarmiða við mat á því hvort aðstoð samrýmist reglum EES-samningsins.

3.5. Fjárhagsleg tengsl flugvallarfyrirtækja og flugrekenda

53. Þótt flugvallarfyrirtæki hafi yfir opinberum fjármunum að ræða má almennt álykta að aðstoð hafi ekki runnið til flugrekanda, sem notar flugvöllinn, ef tengsl flugvallarfyrirtækisins við þann flugrekanda standast markaðsfjárfestaprófið. Sú er venjulega raunin ef öðru eftirtalinnna skilyrða er fullnægt:
- Verðið, sem innheimt er fyrir þjónustu flugvallarins, samsvari markaðsverði (sjá undirkafla 3.5.1).
 - Færa megi sönnur á það, með vísan til greiningar sem unnin er fyrirfram, að samkomulag flugvallarfyrirtækisins við flugrekandann muni auka arðsemi flugvallarins (sjá undirkafla 3.5.2).

⁽⁴⁹⁾ Dómur í máli Stardust Marine, 71. mgr. Mál C-124/10P *Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins gegn EDF*, dómasafn 2012, enn óbirt, 84, 85. og 105. mgr.

⁽⁵⁰⁾ Mál T-129/95, T-2/96 og T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke og Lech Stahlwerke gegn framkvæmdastjórn*, dómasafn 1999, bls. II-17, 120. mgr. Sbr. einnig mál C-40/85, *Belgíska ríkið gegn framkvæmdastjórn*, dómasafn 1986, bls. 02321, 13. mgr.

⁽⁵¹⁾ Dómur í máli Stardust Marine, 69. mgr. Sbr. einnig mál C-303/88 *Ítalska ríkið gegn framkvæmdastjórn*, dómasafn 1991, bls. I-1433, 20. mgr.

⁽⁵²⁾ Mál C-305/89 *Ítalska ríkið gegn framkvæmdastjórn* (dómur í máli „Alfa Romeo“), dómasafn 1991, bls. I-1603, 20. mgr. Mál T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale gegn framkvæmdastjórn*, dómasafn 2003, bls. II-435, 250.–270. mgr.

⁽⁵³⁾ Sbr. ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar í máli C 25/2007 – Finnland – *Tampere Pirkkala-flugvöllur og Ryanair* (Stjtið. ESB L 309, 19.11.2013, bls. 27).

⁽⁵⁴⁾ Mál C-124/10 P *Framkvæmdastjórn gegn EDF*, dómasafn 2012, enn óbirt, 84, 85. og 105. mgr.

⁽⁵⁵⁾ Mál T-129/95, T-2/96 og T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke og Lech Stahlwerke gegn framkvæmdastjórn*, dómasafn 1999, bls. II-17, 120. mgr. Sbr. einnig mál C-40/85 *Belgíska ríkið gegn framkvæmdastjórn*, dómasafn 1986, bls. 02321, 13. mgr.

3.5.1. Samanburður við markaðsverð

54. Til þess að meta hvort flugrekendur þiggja aðstoð vegna starfsemi sinnar má meðal annars nota þá aðferð að ganga úr skugga um hvort flugvallarfyrirtæki lætur tiltekinn flugrekanda greiða verð sem samsvarar markaðsverði. Eðlilegur mælikvarði á þetta getur miðast við fyrirbyggjandi upplýsingar um markaðsverð sambærilegrar þjónustu, að teknu tilliti til þeirra atriða sem fram koma í 60. lið.
55. Slíkur mælikvarði byggist í fyrsta lagi á því að fyrir liggja upplýsingar um gjaldskrá nægilega margra sambærilegra flugvallarfyrirtækja sem starfrækja sambærilega þjónustu við aðstæður eins og almennt gerist á markaði.
56. Í þessu tilliti skal tekið fram að mikill meirihluti flugvallarfyrirtækja á Evrópska efnahagssvæðinu nýtur sem stendur framlaga frá hinu opinbera bæði vegna fjárfestinga og rekstrargjalda. Um flest slík flugvallarfyrirtæki gildir að áframhaldandi rekstur þeirra er undir stuðningi hins opinbera kominn.
57. Stjórnvöld hafa löngum litið svo á að flugvellir í eigu hins opinbera séu mannvirki sem hafi það hlutverk að greiða fyrir uppbyggingu byggðanna sem þeir þjóna, en ekki fyrirtæki sem starfi í samræmi við lögmál markaðarins. Af þessu leiðir að gjaldskrá slíkra flugvallarfyrirtækja er almennt ekki ákveðin með hliðsjón af markaðsforsendum, en til þeirra teljast einkum traustar arðsemisvæntingar, heldur fyrst og fremst hagsmunum tiltekinna þjóðfélagsþópa eða byggðarlaga.
58. Enda þótt sumir flugvellir séu í einkaeigu eða reknir án tillits til hagsmuna einstakra þjóðfélagsþópa eða byggðarlaga getur gjaldskrá þeirra miðast að mestu við verð sem almennt er innheimt á flugvöllum sem njóta opinberra styrkja, enda taka flugrekendur mið af gjaldskrá hinna síðarnefndu þegar þau leita samninga við flugvelli sem eru í einkaeigu eða einkareknir.
59. Með vísan til þessarar stöðu mála telur Eftirlitsstofnun EFTA mikinn vafa leika á að unnt sé að finna nokkurn mælikvarða á raunverulegt markaðsverð þeirrar þjónustu, sem starfrækt er á flugvöllum, eins og nú stendur á. Breytingar geta orðið á þessu á næstu árum, einkum eftir að farið verður að beita reglum um ríkisaðstoð að fullu gagnvart opinberum framlögum vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja.
60. Hvað sem öðru líður lítur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að mælikvarði á markaðsverð verði að miðast við samanburð á flugvallargjöldum, að frádregnum hvers kyns ívilnunum sem flugrekandinn nýtur (til að mynda stuðningi vegna markaðssetningar, afsláttarkjörum eða öðrum fjárhagslegum hvötum), á nægilega mörgum heppilegum „samanburðarflugvöllum“ sem reknir eru af stjórnendum sem haga sér eins og þátttakendur í markaðshagkerfi. Eftirtalin atriði eru nánar tiltekið meðal þess sem líta verður til:
- Farþegaþungi
 - Tegund farþegaumferðar (viðskiptaferðir eða ferðamennska eða ferðir úr landi), hlutfallslegt vægi vöruflugs og hlutfallslegt vægi tekna af þeirri starfsemi flugvallarins sem tengist ekki flugrekstri
 - Gerð og umfang flugvallarþjónustunnar sem starfrækt er
 - Nálægð flugvallar við stórt þéttbýlissvæði
 - Íbúafjöldi á upptökusvæði flugvallar
 - Velmegun í nærliggjandi byggðum (verg landsframleiðsla á íbúa)
 - Frá hvaða landsvæðum flugvöllurinn kynni að geta laðað farþega

3.5.2. Greining á væntanlegri arðsemi

61. Eftirlitsstofnun EFTA lítur svo á að greining á væntanlegri arðsemi hafi mesta þýðingu þegar að því kemur að meta samninga flugvallarfyrirtækja við einstaka flugrekendur.

62. Í þessu tilliti er það skoðun stofnunarinnar að sérsamningar um verð séu eðlilegur viðskiptaháttur ef farið er að öllum viðeigandi ákvæðum samkeppnislaga og sérlaga um einstakar atvinnugreinar ⁽⁵⁶⁾. Verðstefna af því tagi verður engu að síður að fullnægja eðlilegum arðsemisforsendum til þess að standast markaðsfjárfestaprófið ⁽⁵⁷⁾.
63. Eftirlitsstofnun EFTA lítur svo á að samningar flugrekenda við tiltekið flugvallarfyrirtæki geti talist standast markaðsfjárfestaprófið þegar þess er að vænta að þeir auki arðsemi flugvallarins. Stjórnendum flugvallarins ber að sýna fram á að samkomulag, sem gert er við flugrekanda (til að mynda á grundvelli sérsamnings eða almennrar gjaldskrár flugvallarþjónustu), muni afla flugvellinum nægilega mikilla tekna til að standa undir öllum kostnaði vegna samkomulagsins á gildistíma þess, auk eðlilegrar hagnaðarkröfu ⁽⁵⁸⁾, að teknu tilliti til traustra arðsemisvæntinga til nokkurra ára litið ⁽⁵⁹⁾.
64. Við mat á því hvort samkomulag flugvallarfyrirtækis við flugrekanda stenst markaðsfjárfestaprófið skal horft til aukinna tekna af starfsemi sem tengist ekki flugrekstri, auk flugvallargjalda, að frádregnum hvers kyns afslætti sem veittur er af gjöldum, stuðningi vegna markaðssetningar og útgjöldum vegna hvatakerfa ⁽⁶⁰⁾. Á sama hátt skal tekið tillit til hvers kyns kostnaðarauka sem vænta má að leiði af starfsemi flugrekandans á flugvellinum ⁽⁶¹⁾. Til slíks kostnaðarauka geta talist útgjöld og fjárfestingar af öllu tagi, til að mynda kostnaður vegna fjölgunar starfsfólks, tækjakaupa og fjárfestinga sem rekja má til umsvifa flugrekandans á flugvellinum. Hér má nefna að reynist nauðsynlegt að stækka flugstöð, reisa nýja eða koma upp annarri aðstöðu fyrst og fremst í þeim tilgangi að mæta þörfum tiltekins flugrekanda skal tekið tillit til útgjalda vegna þess þegar kostnaðarauki er reiknaður. Í tengslum við markaðsfjárfestaprófið skal aftur á móti ekki tekið tillit til útgjalda sem flugvallarfyrirtækið hefði þurft að bera óháð samkomulaginu við flugrekandann.
65. Ef aðstoð, sem flugvallarfyrirtæki nýtur, er samrýmanleg EES-samningnum telst engum tilteknum flugrekanda vera ívilnað með þeirri aðstöð ⁽⁶²⁾ ef þeim skilyrðum er fullnægt að öllum flugrekendum séu heimil afnot af mannvirkjunum ⁽⁶³⁾ (hér er einnig átt við mannvirki sem telja má líklegt að sum fyrirtæki, til að mynda lággjaldafélög og félög sem skipuleggja leiguflug, sækist meira eftir að nota en önnur) og þau séu ekki ætluð einum flugrekanda sérstaklega, og að gjöld, sem flugrekendur greiða, nægi að minnsta kosti til að standa undir kostnaðarauka eins og hann er skilgreindur í 64. mgr. Þótt ríkisáðstoð teldist hafa runnið til flugrekendanna lítur Eftirlitsstofnun EFTA einnig svo á að við aðstæður sem þessar hefði slík aðstoð engu að síður verið samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins af sömu ástæðum og aðstöðin sem rennur til flugvallarfyrirtækisins. Ef aðstoð vegna fjárfestinga, sem flugvallarfyrirtæki nýtur, er ekki samrýmanleg EES-samningnum telst engum tilteknum flugrekanda vera ívilnað með þeirri aðstöð ef þeim skilyrðum er fullnægt að öllum flugrekendum séu heimil afnot af mannvirkjunum og þau séu ekki ætluð einum flugrekanda sérstaklega, og að gjöld, sem flugrekendur greiða, nægi að minnsta kosti til að standa undir kostnaðarauka eins og hann er skilgreindur í 64. mgr. Eftirlitsstofnun EFTA lítur svo á að þótt ekki sé unnt að útiloka að flugrekendur eða aðrir flugvallarnotendur njóti ívilnunar við slíkar aðstæður sé ekki rétt að krefja tiltekna flugrekendur eða aðra notendur um endurgreiðslu af þeim sökum.
66. Þegar samkomulag flugvallarfyrirtækis og flugrekanda er metið verður einnig litið til þess í hversu ríku mæli það samkomulag getur talist hluti af framkvæmd almennrar viðskiptastefnu sem stjórnendur flugvallarins telja að muni gera rekstur hans arðbæran, að minnsta kosti þegar fram í sækir.

⁽⁵⁶⁾ Viðeigandi ákvæði eru meðal annars 53. og 54. gr. EES-samningsins, og tilskipun 2009/12/EB.

⁽⁵⁷⁾ Sbr. ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar í máli C 12/2008 – Slóvakía – *Samningur milli Bratislava-flugvallar og Ryanair* (Stjtið. ESB L 27, 1.2.2011, bls. 24), og ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar í máli C 25/2007 – Finnland – *Tampere Pirkkala-flugvöllur og Ryanair* (Stjtið. ESB L 309, 19.11.2013, bls. 27).

⁽⁵⁸⁾ Hagnaðarkrafa telst eðlileg ef hún samsvarar „venjulegri“ ávöxtun, þ.e. ávöxtunarkröfu sem dæmigert fyrirtæki myndi gera vegna fjárfestingar með sambærilegri áhættu. Ávöxtunin er reiknuð sem afkastavextir áætlaðs sjóðstreymis vegna viðkomandi samkomulags við flugrekandann.

⁽⁵⁹⁾ Það hindrar þó ekki að í áætlun sé gert ráð fyrir að tap í upphafi samningstímans verði jafnað með hagnaði sem myndast síðar.

⁽⁶⁰⁾ Einnig verður litið til hvers kyns opinbers stuðnings, svo sem í tengslum við beina samninga stjórnvalda og flugrekanda um markaðssetningu, sem ætlað er að draga að nokkru úr þeim kostnaði sem flugvallarfyrirtækið hefði að öðrum kosti þurft að bera vegna samkomulagsins við flugrekandann. Gildir þá einu hvort slíkur stuðningur rennur til hlutaðeigandi flugrekanda milliliðalaust eða fyrir milligöngu flugvallarfyrirtækisins eða annars lögaðila.

⁽⁶¹⁾ Dómur í máli Charleroi, 59. mgr.

⁽⁶²⁾ Hvaðeina, sem sagt er um flugrekendur í þessari málsgrein, gildir á sama hátt um aðra flugvallarnotendur.

⁽⁶³⁾ Sbr. sérstaklega sameinuð mál T-443/08 og T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG og Flughafen Leipzig Halle GmbH gegn framkvæmdastjórn*, dómasafn 2011, bls. II-1311, 109. mgr.

4. Opinber framlög vegna þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu

67. Stjórnvöld geta í vissum tilvikum skilgreint tiltekna atvinnustarfsemi, sem flugvallarfyrirtæki eða flugrekendur hafa með höndum, sem þjónustu sem hefur almenna efnahagslega þýðingu, sbr. 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins og dómafordæmi í máli *Altmark* ⁽⁶⁴⁾, og ákveðið að fyrirtækjum skuli greitt sérstakt endurgjald fyrir að annast þá þjónustu.
68. Í slíkum tilvikum geta ákvæði orðsendingar um þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu ⁽⁶⁵⁾ og reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 360/2012 ⁽⁶⁶⁾ nýst til leiðsagnar um hvaða skilyrðum þarf að vera fullnægt til þess að opinber framlög vegna þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu teljist hafa í sér fölgna ríkisaðstoð, sbr. 1. mgr. 61 gr. EES-samningsins. Þegar endurgjald fyrir almannaþjónustu hefur í sér fölgna aðstoð verður hún metin í samræmi við ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 2012/21/ESB ⁽⁶⁷⁾ og rammaákvæði um þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu ⁽⁶⁸⁾. Þessi fjögur skjöl mynda saman „heilдарreglur um þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu“ og gilda þær einnig um endurgjald sem greitt er vegna tiltekinnar þjónustu flugvallarfyrirtækja og flugrekenda. Hér á eftir er því lýst hvernig beita má nokkrum þeirra sjónarmiða sem mælt er fyrir um í heilдарreglunum með hliðsjón af ýmiss konar sérstöðu greinarinnar.

4.1. Skilgreining þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu á sviði flugvalla- og flugrekstrar

69. Samkvæmt fyrsta skilyrðinu, sem kveðið er á um í dómi í máli *Altmark*, þarf að liggja fyrir skýr skilgreining á þeim verkefnum sem teljast til þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu. Þessi áskilnaður samsvarar ákvæði 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins ⁽⁶⁹⁾. Samkvæmt dómafordæmi ⁽⁷⁰⁾ verður umboð fyrirtækja til að starfrækja þjónustu, sem hefur almenna efnahagslega þýðingu, að byggjast á formlegri stjórnvaldsákvörðun. Eftirlitsstofnun EFTA hefur einnig gert skýra grein fyrir því ⁽⁷¹⁾ að til þess að starfsemi geti talist þjónusta með almenna efnahagslega þýðingu verði hún að hafa tiltekna eiginleika sem greini hana frá almennri atvinnustarfsemi eins og hún er venjulega stunduð og að það markmið á sviði almennra hagsmunamála, sem stjórnvöld einsetja sér að fylgja, megi ekki vera það eitt að greiða fyrir þróun tiltekinnar atvinnustarfsemi eða ákveðinna efnahagssvæða, sbr. stafl. c í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins ⁽⁷²⁾.

⁽⁶⁴⁾ Sbr. dóm í máli *Altmark*, 86.–93. mgr. Opinber framlög vegna starfrækslu þjónustu, sem hefur almenna efnahagslega þýðingu, hafa ekki í sér fölgna ívilnun fyrir ákveðin fyrirtæki, sbr. 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins, ef eftirtöldum fjórum skilyrðum er fullnægt: a) Ef fyrirtæki nýtur greiðslna úr ríkisreknu kerfi sem sett er á fót til að fjármagna þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu verður það að hafa formlegt umboð til að starfrækja þá þjónustu og um hana verða að gilda skýrar kvaðir; b) útreikningur endurgjaldsins verður að byggjast á málefnalegum og skýrum forsendum sem ákveðnar eru þegar í upphafi; c) endurgjaldið má ekki vera hærra en nauðsynlegt er til að bæta fyrirtækinu, að fullu eða að hluta, kostnaðinn af því að annast viðkomandi þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu, að teknu tilliti til tekna þess af þeirri starfsemi og eðlilegrar hagnaðarkröfu; d) sé fyrirtækið, sem annast á þjónustuna, ekki valið samkvæmt reglum um opinber innkaup sem gera kostnað samfélagsins af því að starfrækja þjónustuna sem minnstan verður ákvörðun um endurgjaldið að byggjast á greiningu sem sýnir hvaða kostnað dæmigert, vel rekið fyrirtæki hefði haft af því að inna kvaðirnar af hendi, að teknu tilliti til tekna þess af þeirri starfsemi og eðlilegrar hagnaðarkröfu.

⁽⁶⁵⁾ Sjá 21. nmgr.

⁽⁶⁶⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 360/2012 frá 25. apríl 2012 um beitingu 107. og 108. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins gagnvart minniháttaraðstoð sem veitt er fyrirtækjum sem starfrækja þjónustu er hefur almenna efnahagslega þýðingu (Stjtið. ESB L 114, 26.4.2012, bls. 8), sem var felld inn í XV. viðauka með EES-samningnum, sjá lið 1ha, samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 225/2012 frá 7. desember 2012 (Stjtið. ESB L 81, 21.3.2013, bls. 27, og EES-viðbætur nr. 18, 21.3.2013, bls. 32).

⁽⁶⁷⁾ Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 2012/21/ESB frá 20. desember 2011 um beitingu 2. mgr. 106. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins gagnvart ríkisaðstoð í formi bóta til tiltekinnar fyrirtækja sem veita opinbera þjónustu [sic] sem hefur almenna efnahagslega þýðingu (Stjtið. ESB L 7, 11.1.2012, bls. 3), sem var felld inn í XV. viðauka með EES-samningnum, sjá lið 1h, samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 66/2012 frá 30. mars 2012 (Stjtið. ESB L 207, 2.8.2012, bls. 46, og EES-viðbætur nr. 43, 2.8.2012, bls. 56).

⁽⁶⁸⁾ Rammaákvæði um ríkisaðstoð sem er fölginn í endurgjaldi vegna almannaþjónustu (Stjtið. ESB L 161, 13.6.2013, bls. 12, og EES-viðbætur nr. 34, 13.6.2013, bls. 1).

⁽⁶⁹⁾ Mál T-289/03 *British United Provident Association Ltd (BUPA)* gegn framkvæmdastjórn, dómasafn 2008, bls. II-81, 171. og 224. mgr.

⁽⁷⁰⁾ Sbr. sameinuð mál T-204/97 og T-270/97 *EPAC – Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA* gegn framkvæmdastjórn, dómasafn 2000, bls. II-2267, 126. mgr., og mál T-17/02, *Fred Olsen, SA* gegn framkvæmdastjórn, dómasafn 2005, bls. II-2031, 186. og 188.–189. mgr.

⁽⁷¹⁾ Sjá orðsendingu um þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu, 45. mgr.

⁽⁷²⁾ Sbr. ákvörðun N 381/04 – Frakkland, „Áætluð uppbygging afkastamikils fjarSKIPtanets í héraðinu Pyrénées-Atlantiques (DORSAL)“ (Stjtið. ESB C 162, 2.7.2005, bls. 5).

70. Að því er flugsamgöngur varðar er óheimilt að leggja almannajónustukvaðir á fyrirtæki nema í samræmi við ákvæði reglugerðar (EB) nr. 1008/2008 ⁽⁷³⁾. Nánar tiltekið er aðeins heimilt að leggja slíkar kvaðir á vegna ákveðinna flugleiða eða afmarkaðs flokks slíkra leiða ⁽⁷⁴⁾, en ekki vegna ótilgreindrar flugleiðar frá tilteknum flugvelli, borg eða byggðarlagi. Þá er óheimilt að leggja almannajónustukvaðir á fyrirtæki nema vegna flugleiðar sem þörf er á til að fullnægja samgönguþörf sem ekki verður þjónað nægilega vel með flugleiðum sem þegar eru í rekstri eða samgöngum af öðru tagi ⁽⁷⁵⁾.
71. Í þessu tilliti skal sérstaklega tekið fram að þótt efnis- og formreglum reglugerðar (EB) nr. 1008/2008 sé fullnægt leysir það stjórnvöld í viðkomandi EFTA-rikkjum ekki undan þeirri skyldu að meta hvort tilteknar ráðstafanir samræmast ákvæðum 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.
72. Að því er flugvallarfyrirtæki varðar lítur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að almennur rekstur flugvallar geti í tilteknum, vel rökstuddum tilvikum talist þjónusta sem hefur almenna efnahagslega þýðingu. Með vísan til þeirra grundvallarreglna, sem lýst er í 69. mgr., lítur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að þetta eigi aðeins við þegar þannig stendur á að nyti flugvallarins ekki við yrðu tilteknar byggðir á svæðinu, sem hann getur þjónað, svo einangraðar frá öðrum hlutum Evrópska efnahagssvæðisins að það stæði félagslegri og efnahagslegri uppbyggingu þeirra fyrir þrifum. Við mat á þessu ber að taka tilhlýðilegt tillit til annarra samgangna og þá einkum þess hvort íbúar í byggðunum geta nýtt sér hraðfara lestir eða ferjusamgöngur. Í tilvikum sem þessum er stjórnvöldum heimilt að leggja almannajónustukvaðir á flugvallarfyrirtæki til þess að tryggja að flugvöllur nýtist áfram almennu farþegaflugi. Tekið skal fram að sumir flugvöllir gegna mikilvægu hlutverki í samgöngum einangraðra og afskekktara byggðarlaga svo og jaðarbyggða Evrópusambandsins. Þetta á einkum við um ystu jaðarbyggðir Evrópska efnahagssvæðisins auk eyja og ýmissa annarra svæða. Með fyrirvara um mat á hverju tilviki og með hliðsjón af séreinkennum hvers flugvallar og byggðarlagsins sem hann þjónar getur talist rétt að skilgreina almannajónustukvaðir vegna slíkra flugvalla.
73. Með vísan til þess sérstaka áskilnaðar, sem gerður er í tengslum við almannajónustukvaðir vegna flugsamgangna ⁽⁷⁶⁾, og með hliðsjón af því að allar hömlur á starfsemi á sviði flugrekstrar hafa verið felldar niður, lítur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að þegar almannajónustukvaðir eru lagðar á flugvallarfyrirtæki megi ekki ganga svo langt að láta þær taka til uppbyggingar á almennum flugsamgöngum sem reknar eru í atvinnuskyni.

4.2. *Endurgjald fyrir almannajónustu sem hefur í sér fölgna aðstoð; samrýmanleiki við EES-samninginn*

74. Sé einhverju skilyrðanna, sem mælt er fyrir um í dómi í máli *Altmark*, ekki fullnægt telst endurgjald, sem fyrirtæki er greitt fyrir að annast almannajónustu, hafa í för með sér fjárhagslega ívilnun og getur það þá haft í sér fölgna ríkisaðstoð, sbr. 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins. Ríkisaðstoð af því tagi getur talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. 2. mgr. 59. gr. samningsins, ef fullnægt er öllum skilyrðum sem sett eru fyrir því að beita megi ákvæði þeirrar málsgreinar.
75. Þegar endurgjald fyrir almannajónustu hefur í sér fölgna ríkisaðstoð er hún undanþegin tilkynningarskyldunni sem kveðið er á um í 3. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól, að því tilskildu að áskilnaði samkvæmt ákvörðun 2012/21/ESB sé fullnægt. Ákvörðun 2012/21/ESB tekur til endurgjalds vegna almannajónustu sem greitt er eftirtöldum aðilum:
- a) Rekstraraðilum flugvalla sem þjóna árlegri meðalumferð allt að 200 000 farþega ⁽⁷⁷⁾ á því tímabili sem umboð þeirra til að annast þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu gildir.

⁽⁷³⁾ Sbr. 16., 17. og 18. gr.

⁽⁷⁴⁾ Tilgreina ber bæði brottfararflugvöll og ákvörðunarflugvöll með skýrum hætti, sbr. 1. mgr. 16. gr. reglugerðar (EB) nr. 1008/2008.

⁽⁷⁵⁾ Nánar tiltekið lítur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að varla sé fullnægjandi ástæða til að heimila almannajónustukvaðir að því er varðar flug til ákveðins flugvallar ef sambærileg þjónusta, einkum þegar litið er til ferðatíma, ferðatíðni, umfangs og gæða þjónustunnar, er þegar í boði í tengslum við flug til annars flugvallar á sama upptökusvæði.

⁽⁷⁶⁾ Sjá 70. mgr. og reglugerð (EB) nr. 1008/2008, 12. lið inngangsorðanna og 16.–18. gr.

⁽⁷⁷⁾ Átt er við ferðir aðra leiðina, þ.e. farþegar, sem ferðast frá flugvelli og aftur til hans með flugi, eru taldir tvisvar. Á flugvöllum, sem tilheyra einni og sömu rekstrarsamstæðu flugvalla, miðast farþega fjöldinn við umferð um hvern einstakan flugvöll.

b) Flugrekendum vegna flugsamgangna við eyjar sem þjóna árlegri meðalumferð allt að 300 000 farþega ⁽⁷⁸⁾.

76. Ríkisaðstoð, sem fellur ekki undir ákvæði ákvörðunar 2012/21/ESB, getur talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. 2. mgr. 59. gr. samningsins, að því tilskildu að skilyrðum samkvæmt rammaákvæðum um þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu sé fullnægt. Þó ber að taka fram að í tengslum við mat á ríkisaðstoð, bæði samkvæmt ákvörðun 2012/21/ESB og rammaákvæðum um þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu, verður tekið mið af þeim sjónarmiðum sem fram koma í 69.–73. mgr. þessara leiðbeinandi reglna og lúta að því hvernig skilgreina beri almannaþjónustukvaðir sem lagðar eru á flugvallarfyrirtæki eða flugrekendur.

5. Aðstoð; samrýmanleiki með vísan til stafl. c í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins

77. Ef opinber framlög í þágu rekstrar flugvalla og/eða flugsamgangna hafa í sér fölgna ríkisaðstoð getur sú aðstoð talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. stafl. c í 3. mgr. 61. gr. samningsins, að því tilskildu að hún fullnægi þeim skilyrðum fyrir því sem sett eru í undirkafla 5.1 í þessum leiðbeinandi reglum, að því er varðar flugvelli, og undirkafla 5.2, að því er varðar flugrekendur. Ríkisaðstoð vegna starfsemi flugrekenda, sem dregur að nokkru úr arðsemi flugvallar (sbr. 63. og 64. mgr. þessara leiðbeinandi reglna), telst ósamrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. 1. mgr. 61. gr. samningsins, nema hún fullnægi skilyrðum fyrir því að telja aðstoð vegna nýrra flugleiða samrýmanlega samningnum, sbr. undirkafla 5.2 í þessum leiðbeinandi reglum.

78. Mat Eftirlitsstofnunar EFTA á því hvort ráðstöfun á sviði ríkisaðstoðar getur talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. stafl. c í 3. mgr. 61. gr. samningsins, er að jafnaði fölgandi í greiningu á því hvort tryggt hefur verið með tilhögun aðstoðarinnar að æskileg áhrif hennar með tilliti til markmiðs er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli vegi þyngra en hugsanleg hamlandi áhrif hennar á milliríkjavíðskipti og samkeppni.

79. Í orðsendingu um breytingar á reglum um ríkisaðstoð í því skyni að færa þær til nútímahorfs (SAM) kom fram að leiða þyrfti í ljós og skilgreina þau almennu sjónarmið sem leggja skyldi til grundvallar við mat á því hvort aðstoðarráðstafanir, hvaða nafni sem þær nefndust, væru samrýmanlegar EES-samningnum. Ráðstöfun, sem hefur í sér fölgna aðstoð, telst þannig samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. stafl. c í 3. mgr. 61. gr. samningsins, ef eftirtöldum skilyrðum er fullnægt:

a) Stuðlað sé að vel skilgreindu markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli: ráðstöfun á sviði ríkisaðstoðar verður að þjóna sameiginlegu hagsmunamáli í samræmi við 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

b) Þörf sé á íhlutun hins opinbera: málið, sem er tilefni ráðstöfunarinnar, verður að vera þannig vaxið að aðstoðin geti leitt til verulegra umbóta sem ekki yrði náð fram fyrir tilstuðlan markaðsaflanna einna, til dæmis með því að ráða bót á markaðsbresti eða leysa úr vanda sem ógnar jafnræði eða samstöðu.

c) Aðstoð sé heppileg ráðstöfun: ráðstöfun, sem hefur í sér fölgna aðstoð, verður að vera heppilegt stjórnæki til þess að stuðla að sameiginlega hagsmunamálinu sem er í húfi.

d) Hvatningaráhrif: aðstoðin verður að breyta háttsemi hlutaðeigandi fyrirtækja með þeim hætti að hafin sé ný starfsemi sem hefði ekki verið stunduð, eða með minni umsvifum, á annan hátt eða á öðrum stað, ef engin aðstoð hefði fengist.

e) Meðalhófs sé gætt (ekki veitt meiri aðstoð en nauðsynlegt er): veitt aðstoð má ekki vera hærri en sem nemur þeirri fjárhæð sem nauðsynlegt er að verja til að örva fyrirtæki til nýrrar fjárfestingar eða starfsemi í byggðarlögunum sem um ræðir.

f) Unnið sé gegn óeðlilega hamlandi áhrifum á samkeppni og á viðskipti milli EES-ríkjanna: sporna verður gegn hamlandi áhrifum aðstoðarinnar með nægilega öflugum hætti til að almenn áhrif hennar verði jákvæð.

⁽⁷⁸⁾ Átt er við ferðir aðra leiðina, þ.e. farþegar, sem ferðast til eyjarinnar og frá henni aftur með flugi, eru taldir tvisvar. Miðað er við einstakar flugleiðir milli flugvallar á eyrni og flugvallar í landi.

- g) Aðstoðin sé gagnsæ: tryggja verður stjórnvöldum í EFTA-ríkjunum, Eftirlitsstofnun EFTA, aðilum í atvinnurekstri og þeim almenningi, sem hefur hagsmuna að gæta, greiðan aðgang að öllum lagagerðum sem málið varða og hvers kyns upplýsingum um veitta aðstoð sem að gagni geta komið, eins og lýst er í undirkafla 8.2.
80. Að því er varðar ríkisaðstoð á sviði flugrekstrar lítur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að þessi almennu sjónarmið hafi verið virt þegar ríkisaðstoð vegna rekstrar flugvalla eða flugsamgangna samræmist öllum skilyrðum samkvæmt undirkafla 5.1 annars vegar og undirkafla 5.2 hins vegar. Sé þeim skilyrðum fullnægt telst aðstoðin því samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. stafl. c í 3. mgr. 61. gr. samningsins.
81. Hátti aftur á móti þannig til að tiltekinn ófrágreinanlegur þáttur ráðstöfunar á sviði ríkisaðstoðar og skilyrðin sem ráða framkvæmd hans (að því meðtöldu hvernig fjármögnun hans er háttáð, ef sérstaklega er kveðið á um það í ráðstöfuninni sjálfri) feli í sér brot á löggjöf Evrópska efnahagssvæðisins er þess enginn kostur að lýsa aðstoðina samrýmanlega framkvæmd EES-samningsins ⁽⁷⁹⁾.
82. Í mati Eftirlitsstofnunar EFTA á því hvort ríkisaðstoð samrýmist framkvæmd EES-samningsins verður enn fremur horft til dómsmála sem lúta að brotum á 53. eða 54. gr. samningsins og geta varðað fyrirtækið sem nýtur aðstoðarinnar, og haft þannig þýðingu fyrir mat stofnunarinnar samkvæmt 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins ⁽⁸⁰⁾.

5.1. Aðstoð vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja

5.1.1. Aðstoð vegna fjárfestinga á flugvöllum

83. Aðstoð vegna fjárfestinga á flugvöllum, hvort sem hún er veitt sem stök aðstoð eða í samræmi við heildarreglur um aðstoð, telst samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. stafl. c í 3. mgr. 61. gr. samningsins, enda sé öllum skilyrðum samkvæmt 79. mgr. fullnægt eins og lýst er í 84.–108. mgr.
- a) *Stuðlað sé að vel skilgreindu markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli*
84. Aðstoð vegna fjárfestinga á flugvöllum telst stuðla að markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli ef hún:
- eykur ferðamöguleika íbúa í EES-ríkjunum og bætir samgöngur einstakra byggðarlaga með fjölgun áfangastaða flugs á Evrópska efnahagssvæðinu eða
 - vinnur gegn umferðarþröng í lofti á helstu miðstöðvum farþegaflugs í EES-ríkjunum eða
 - stuðlar að uppbyggingu í byggðum sem standa höllum fæti.
85. Framkvæmdir við nýja flugvelli á svæðum þar sem flugvallarekstur er óarðbær og framkvæmdir við mannvirki sem nýtast ekki til fulls stuðla þó ekki að neinu markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli. Ef framkvæmdaverkefni snýst fyrst og fremst um uppbyggingu nýrra flugvallar-mannvirkja verður slík uppbygging að svara til áætlaðrar eftirspurnar flugrekenda, farþega og farmmiðlara á upptökusvæði flugvallarins á nokkurra ára tímabili. Ef horfur eru á því, þegar til nokkurra ára er litið, að fjárfesting muni ekki nýtast með fullnægjandi hætti eða að hún dragi úr nýtingarhorfum mannvirkja sem fyrir eru á upptökusvæðinu getur hún ekki talist þjóna markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli.
86. Af þessum sökum telur Eftirlitsstofnun EFTA vafa leika á um nýtingarhorfur nýrra flugvallarvirkja á upptökusvæði starfandi flugvallar, þegar til nokkurra ára er litið, nema síðarnefndi flugvöllurinn sé fullnýttur eða því sem næst. Rökstyðja verður nýtingarhorfur flugvallarins til nokkurra ára með vísan til áreiðanlegrar spár um þróun farþega- og vöruflugs, sem felld hefur verið inn í fyrirframsamda rekstraráætlun, og verður þar að koma fram hvaða áhrif líklegt er að fjárfestingin muni hafa á nýtingu mannvirkja sem fyrir eru, til að mynda annarra flugvallarmannvirkja eða annarra tegunda farartækja, einkum hraðfara lesta.

⁽⁷⁹⁾ Sbr. til dæmis mál C-156/98 *Þýska ríkið gegn framkvæmdastjórn*, dómasafn 2000, bls. I-6857, 78. mgr., og mál C-333/07 *Régie Networks gegn Rhône Alpes Bourgogne*, dómasafn 2008, bls. I-10807, 94.–116. mgr.

⁽⁸⁰⁾ Sbr. mál C-225/91 *Matra gegn framkvæmdastjórn*, dómasafn 1993, bls. I-3203, 42. mgr.

b) Þörf sé á íhlutun hins opinbera

87. Til þess að unnt sé að meta hvort ríkisaðstoð er árangursrík leið til að vinna að markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli er nauðsynlegt að greina vandann sem þarfnast úrlausnar. Málið, sem er tilefni ríkisaðstoðarinnar, verður að vera þannig vaxið að aðstoðin geti leitt til verulegra umbóta sem ekki yrði náð fram fyrir tilstuðlan markaðsaflanna einna.
88. Stjórnendur lítilla flugvalla búa oft við óhagfelldari aðstæður en stóru flugvallarfyrirtækin í EES-ríkjunum þegar að því kemur að byggja upp þjónustu og afla fjár frá einkaaðilum vegna mannvirkjaframkvæmda. Við þær markaðsaðstæður sem nú ríkja getur af þessum sökum verið erfiðleikum bundið að tryggja fjármögnun framkvæmda á litlum flugvöllum án framlaga frá hinu opinbera.
89. Fastakostnaður vegna mannvirkjaframkvæmda er hár ⁽⁸¹⁾ og ræður því stærð flugvallar mestu um þörfina á opinberum framlögum og yfirleitt er þörfin mest á minnstu völlum. Eftirlitsstofnun EFTA lítur svo á að við núverandi markaðsaðstæður megi skipta flugvöllum í eftirtalda flokka ⁽⁸²⁾ eftir rekstrarhæfi:
- a) Ef flugvöllur þjónar umferð allt að 200 000 farþega á ári getur mikið vantað á að tekjur hans standi undir fjármunakostnaði.
 - b) Ef flugvöllur þjónar umferð 200 000 til 1 milljónar farþega á ári vantar oftast mikið á að tekjur hans standi undir fjármunakostnaði.
 - c) Ef flugvöllur þjónar umferð 1–3 milljóna farþega á ári má ætla að auðveldara reynist að jafnaði að láta tekjur hans standa undir fjármunakostnaði.
 - d) Ef flugvöllur þjónar meiri umferð en 3 milljónum farþega og allt að 5 milljónum farþega á ári má almennt ætla að tekjur hans standi undir stærstum hluta allra útgjalda (að meðtöldum rekstrargjöldum og fjármunakostnaði) enda þótt opinber stuðningur vegna nokkurs hluta fjármunakostnaðar geti verið nauðsynlegur í sumum tilvikum þegar sérstaklega stendur á.
 - e) Ef flugvöllur þjónar meiri umferð en 5 milljónum farþega á ári er reksturinn yfirleitt arðbær og rekstrartekjur standa þá undir öllum útgjöldum nema aðstæður séu með mjög óvenjulegum hætti.

c) Ríkisaðstoð sé heppilegt stjórnæki

90. Stjórnvöld í EFTA-ríkjunum verða að sýna fram á að aðstoð af þeirra hálfu sé heppilegt stjórnæki með tilliti til markmiðsins sem sett hefur verið eða vandans sem leysa þarf. Ráðstöfun, sem hefur í sér fölgna aðstoð, telst ekki samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins ef unnt er að ná sama markmiði með öðrum stjórnækjum, eða öðrum ráðstöfunum á sviði ríkisaðstoðar, sem valda minni samkeppnisröskun.
91. Stjórnvöld í EFTA-ríkjunum geta farið ólíkar leiðir að því er varðar beitingu mismunandi stjórnækja og tegunda aðstoðar. Í almennum atriðum gildir að hafi stjórnvöld í EFTA-ríki hugað að öðrum aðferðum til að framfylgja markaðri stefnu og borið saman áhrif sértækrar ráðstöfunar, svo sem ríkisaðstoðar með beinni styrkveitingu, og annarra tegunda aðstoðar sem valda minni röskun (til að mynda lána, ábyrgða eða endurgreiðsluskyldra framlaga) teljast ráðstafanirnar, sem um ræðir, heppilegt stjórnæki.
92. Stjórnvöld í EFTA-ríkjunum eru hvött til þess að setja, hvar sem því verður við komið, heildarreglur um aðstoð við innlend fyrirtæki á grundvelli meginsjónarmiða um opinberar fjárveitingar, og gera grein fyrir helstu atriðum áforma um opinber framlög í þágu flugvallarrekstrar. Heildarreglur tryggja aukið samræmi að því er varðar ráðstöfun almannaafjár, minnka álag vegna stjórnsýslustarfa í fámennum stofnunum sem annast úthlutun aðstoðar og flýta fyrir því að einstakar ráðstafanir á sviði ríkisaðstoðar komist í framkvæmd. Stjórnvöld eru einnig hvött til að birta skýrar leiðbeiningar um framkvæmd ríkisaðstoðarreglna gagnvart innanlandsflugvöllum.

⁽⁸¹⁾ Fastakostnaður er 70 %–90 % af heildarútgjöldum flugvallar.

⁽⁸²⁾ Flokkun flugvalla með tilliti til þessara leiðbeinandi reglna byggist á fyrirliggjandi gögnum um rekstur fyrirtækja í greininni.

d) *Ráðstöfun hafi hvatningaráhrif*

93. Framkvæmdir vegna tiltekinnar fjárfestingar mega ekki hefjast fyrr en sótt hefur verið um aðstoð hjá stjórnvaldinu sem annast úthlutun aðstoðar. Hefjist framkvæmdir áður en umsókn er lögð fram telst aðstoð, sem úthlutað er í tengslum við þá tilteknu fjárfestingu, ósamrýmanleg framkvæmd EES-samningsins.
94. Framkvæmdir á flugvelli geta verið arðvænlegar sem slíkar. Þess vegna ber að ganga úr skugga um að ekki hefði verið ráðist í framkvæmdirnar, eða að minna hefði orðið úr þeim, ef engin ríkisaðstoð hefði fengist. Hafi þetta verið staðfest verður litið svo á að aðstoðarráðstöfunin hafi hvatningaráhrif.
95. Hvatningaráhrif eru greind með athugun á því hvaða staða hefði verið uppi ef aðstoð hefði ekki komið til, þ.e. borið er saman hvert umfang starfseminnar, sem stefnt er að, yrði með aðstoð annars vegar og án aðstoðar hins vegar.
96. Ef ekki verður komið við samanburði við slíkar staðleysuaðstæður má þess í stað byggja á því að hvatningaráhrif komi fram þegar greiðsluhalli er fyrir hendi með tilliti til fjármunakostnaðar, þ.e. þegar sannanlegt er, með vísan til fyrirframsaminnar rekstraráætlunar, að munur verði á jákvæðu og neikvæðu sjóðstreymi (að meðtöldum útgjöldum vegna kaupa á fastafjármunum) frá upphafi til loka fjárfestingartímans þegar reiknað er til hreins núvirðis ⁽⁸³⁾.

e) *Meðalhófs sé gætt (ekki veitt meiri aðstoð en nauðsynlegt er)*

97. Leyfilegt hámark ríkisaðstoðar er tilgreint sem hundraðshluti styrkhæfs kostnaðar (hæsta leyfilegt aðstoðarhlutfall). Styrkhæfur er kostnaður vegna framkvæmda við flugvallarvirki, að meðtöldum skipulagskostnaði, kostnaði við að koma upp flugafgreiðsluástöðu (t.d. færriböndum fyrir farangur o.fl.) og kostnaði vegna tækjakaupa sem nýtast flugvallarrekstrinum. Kostnaður vegna fjárfestinga í starfsemi sem tengist ekki flugrekstri (einkum rekstri bifreiðastæða, gistirýmis, veitingastaða og skrifstofa) er ekki styrkhæfur ⁽⁸⁴⁾.
98. Kostnaður vegna fjárfestinga, sem tengjast rekstri flugafgreiðslu (svo sem kaup á hópþífurum, farartækjum o.fl.), er ekki styrkhæfur þar eð slíkur búnaður telst ekki til flugafgreiðsluástöðu ⁽⁸⁵⁾.
99. Til þess að meðalhófs teljist vera gætt þegar aðstoð er veitt vegna framkvæmda á flugvöllum verður aðstoðin að takmarkast við þann útgjaldauka (að samsvarandi viðbótartekjum fráðregnum) sem af því hlýst að ráðast í viðkomandi framkvæmdaverkefni eða rekstur fremur en það framkvæmdaverkefni eða þann rekstur sem fyrirtækið hefði ráðist í við aðrar aðstæður, þ.e. ef engin aðstoð hefði fengist. Ef ekki verður komið við samanburði við slíkar staðleysuaðstæður má aðstoðin ekki nema hærri fjárhæð, til þess að meðalhófs teljist vera gætt, en sem nemur greiðsluhalla framkvæmdaverkefnisins (svonefndum „greiðsluhalla fjármunakostnaðar“), en hann er ákvarðaður, með vísan til fyrirframsaminnar rekstraráætlunar, sem hreint núvirði munarins á jákvæðu og neikvæðu sjóðstreymi (að meðtöldum kostnaði vegna fjárfestinga) frá upphafi til loka fjárfestingartímans. Þegar aðstoð er veitt vegna fjárfestinga verður rekstraráætlunin að taka til alls tímans sem vænta má að eignin verði notuð í tekjuskapandi tilgangi.
100. Þar eð greiðsluhallinn er mismikill eftir stærð flugvallar, og venjulega mestur á minnstu flugvöllum, verður hæsta leyfilegt aðstoðarhlutfall ákveðið mismunandi hátt eftir því sem við á til þess að tryggja að meðalhófs sé gætt þegar á heildina er litið. Aðstoðarhlutfallið má ekki vera hærra en hæsta leyfilega aðstoðarhlutfall vegna fjárfestinga og hvað sem öðru líður aldrei hærra en sem samsvarar greiðsluhalla framkvæmdaverkefnisins.
101. Eftirfarandi tafla hefur að geyma yfirlit um hæsta leyfilegt aðstoðarhlutfall eftir stærð flugvallar, þ.e. árlegum farþega fjöldi ⁽⁸⁶⁾.

⁽⁸³⁾ Það hindrar þó ekki að í áætlun sé gert ráð fyrir að tap í upphafi samningstímans verði jafnað með hagnaði sem myndast síðar.

⁽⁸⁴⁾ Fjármögnun rekstrar af því tagi fellur ekki undir þessar leiðbeinandi reglur þar eð ekki er um samgöngustarfsemi að ræða og verður hún af þeim sökum metin á grundvelli viðeigandi sérreglna um einstakar atvinnugreinar og almennra reglna.

⁽⁸⁵⁾ Meginþónarmiðin, sem mælt er fyrir um í þessum leiðbeinandi reglum, gilda ekki um aðstoð vegna rekstrar flugafgreiðslu, hvort sem sú þjónusta er í höndum flugvallarfyrirtækisins sjálfs, flugrekanda eða félags sem selur þriðja aðila flugafgreiðslu; slík aðstoð verður metin með vísan til viðeigandi almennra reglna.

⁽⁸⁶⁾ Árleg meðalumferð farþega í reynd síðustu tvö fjárhagsár sem liðin eru fyrir dagsetningu tilkynningar um aðstoð, eða úthlutunar eða greiðslu aðstoðar (hafi aðstoðin ekki verið tilkynnt). Ef skammt er um liðið frá því að rekstur flugvallarins hófst skal tekið mið af áætlun um árlega meðalumferð farþega fyrstu tvö fjárhagsárin eftir að almennt farþegaflug hefst. Att er við ferðir aðra leiðina. Það merkir til að mynda að farþegi, sem ferðast til flugvallar og aftur til baka með flugi, yrði talinn tvisvar; miðað er við hverja einstaka flugleið. Á flugvöllum, sem tilheyra einni og sömu rekstrarsamstæðu flugvallar, miðast farþega fjöldinn við umferð um hvern einstakan flugvöll.

Stærð flugvallar reiknuð á grundvelli meðalumferðar farþega (árlegs farþega fjölda)	Hæsta leyfilegt aðstoðarhlutfall vegna fjárfestinga
>3–5 milljónir	allt að 25 %
1–3 milljónir	allt að 50 %
<1 milljón	allt að 75 %

102. Hæstu leyfilegu aðstoðarhlutföll hækka um allt að 20 % þegar um ræðir aðstoð vegna framkvæmda við flugvallarvirki í afskekktum byggðarlögum, óháð stærð.
103. Ef flugvöllur þjónar minni meðalumferð en 1 milljón farþega á ári er rétt að framlag hans af eigin fjármunum sé látið nema að minnsta kosti 25 % alls styrkhæfs kostnaðar vegna fjárfestinga. Á sumum flugvöllum í jaðarbyggðum Evrópska efnahagssvæðisins, sem þjóna minni meðalumferð en 1 milljón farþega á ári, getur greiðsluhalli framkvæmdaverkefna þó orðið hærri en sem nemur hæsta leyfilega aðstoðarhlutfalli. Með fyrirvara um mat á hverju tilviki og með hliðsjón af séreinkennum hvers flugvallar, eðli framkvæmdaverkefnisins og sérstöðu byggðarlagsins sem flugvöllurinn þjónar getur talist rétt, ef aðstæður eru með óvenjulegum hætti, að heimila hærri aðstoðarhlutfall en 75 % á flugvöllum sem þjóna minni umferð en 1 milljón farþega á ári.
104. Ástæða er til að taka sérstakt tillit til þeirra aðstæðna sem upp koma þegar flugvallarstarfsemi er flutt á nýjan stað og lögð niður á öðrum og tekur mat Eftirlitsstofnunar EFTA þá einkum til þess hvort ríkisaðstoð, sem úthlutað er á grundvelli greiningar á greiðsluhalla eða með vísan til staðleysuaðstæðna hverju sinni, er þess eðlis að meðalhófs sé gætt, hvort aðstoðin er nauðsynleg og hversu hátt leyfilegt aðstoðarhlutfall á að vera, en meðaltal farþegaumferðar á flugvöllum er látið liggja milli hluta.
105. Þegar aðstæður eru með mjög óvenjulegum hætti og einkennast af greinilegum markaðsbresti, með vísan til umfangs fjárfestingarinnar og þess að ógerlegt hefur reynst að afla fjár til hennar á almennum markaði, að afar mikilla jákvæðra úthrifa er að vænta og að samkeppni getur raskast, getur jafnframt komið til greina að veita flugvöllum, sem þjóna meiri meðalumferð en 5 milljónum farþega á ári, aðstoð til að standa straum af kostnaði við flugvallarvirki. Í slíkum tilvikum fer þó jafnan fram ítarlegt mat af hálfu Eftirlitsstofnunar EFTA og tekur það einkum til þess hvort ríkisaðstoð, sem úthlutað er á grundvelli greiningar á greiðsluhalla og með vísan til staðleysuaðstæðna hverju sinni, er þess eðlis að meðalhófs sé gætt, hvort aðstoðin er nauðsynleg og hversu hátt leyfilegt aðstoðarhlutfall á að vera, en meðaltal farþegaumferðar á flugvöllum er látið liggja milli hluta.
- f) Unnið sé gegn óeðlilega hamlandi áhrifum á samkeppni og milliríkjavíðskipti*
106. Hér vegur þyngst að samkeppni getur raskast ef ráðist er í framkvæmdir við nýja flugvelli á svæðum þar sem flugvallarekstur er óarðbær eða uppbyggingu mannvirkja sem nýtast ekki til fulls á upptökusvæði starfandi flugvalla. Af þessum sökum telur Eftirlitsstofnun EFTA almennt leika vafa á því að framkvæmdir við flugvallarvirki á upptökusvæði starfandi flugvallar séu samrýmanlegar EES-samningnum ⁽⁸⁷⁾ nema síðarnefndi flugvöllurinn sé fullnýttur eða því sem næst.
107. Þá skal staðið þannig að málum, til þess að forðast þau óæskilegu áhrif aðstoðar að draga úr aga í fjármálastjórn flugvalla ⁽⁸⁸⁾, að aðstoð vegna fjárfestinga á flugvöllum, sem þjóna umferð allt að 5 milljónum farþega, sé innt af hendi annaðhvort sem einfalt fjárframlag í upphafi til að mæta styrkhæfum kostnaði vegna fjárfestinga eða sem árlegar áfangagreiðslur til að jafna greiðsluhalla fjármunakostnaðar eins og hann kemur fram í rekstraráætlun flugvallarins.
108. Til þess að reisa enn öflugri skorður við samkeppnisröskun verða afnot af flugvöllum, að meðtöldum mannvirkjum og búnaði sem aðstoð er veitt til, að vera heimil öllum sem kynnu að vilja nýta þá aðstöðu, og hann má ekki vera ætlaður einum notanda sérstaklega. Ef aðstöðuskortur setur afkastagetu flugvallarins skorður verður úthlutun aðgangs að ráðast af hlutlægum, málefnalegum, skýrt skilgreindum og óvilhóllum forsendum.

⁽⁸⁷⁾ Sjá staflid a í undirkafla 5.1.1.

⁽⁸⁸⁾ Ráðist ákvarðanir um aðstoð af útreikningum sem gerðir eru eftirá (og miðast við að bæta jafnóðum allt tap af rekstri) býr það stjórnendum flugvalla lítinn hvata til að halda aftur af kostnaði og innheimta nægilega há gjöld til að geta staðið undir kostnaði við veitta þjónustu.

Tilkynningarskylda vegna heildarreglna og einstakra ráðstafana á sviði ríkisaðstoðar

109. Stjórnvöld í EFTA-ríkjunum eru hvött til að tilkynna heildarreglur sem settar hafa verið um aðstoð vegna fjárfestinga á flugvöllum sem þjóna minni meðalumferð en 3 milljónum farþega á ári.
110. Við mat á heildarreglum um aðstoð verður litið svo á að fullnægt sé skilyrðum fyrir því að aðstoðin geti talist nauðsynleg, að hvatningaráhrif séu fyrir hendi, og að meðalhófs sé gætt, ef stjórnvöld í EFTA-ríkinu hafa skuldbundið sig til að veita einstökum fyrirtækjum ekki aðstoð samkvæmt hinum samþykktu heildarreglum fyrir en sannreynt hefur verið að komið hafi verið til móts við öll skilyrði samkvæmt þessum undirkafla.
111. Eftirtaldir ráðstafanir á sviði ríkisaðstoðar hafa í för með sér aukna hættu á samkeppnisröskun og skal því ávallt senda sérstaka tilkynningu um þær:
- Aðstoð vegna fjárfestinga á flugvöllum sem þjóna meiri meðalumferð en 3 milljónum farþega á ári.
 - Aðstoð vegna fjárfestinga á flugvöllum sem þjóna minni meðalumferð en 1 milljón farþega á ári, ef aðstoðarhlutfallið er hærra en 75 %, nema að því er varðar flugvelli í afskekktum byggðarlögum.
 - Aðstoð vegna fjárfestinga sem tengjast flutningi flugvalla.
 - Aðstoð vegna fjárfestinga á flugvelli sem þjónar bæði farþega- og vöruflugi og hefur afgreitt meira en 200 000 farms síðustu tvö fjárhagsár sem liðin eru fyrir dagsetningu tilkynningar.
 - Aðstoð vegna fjárfestinga sem tengjast gerð nýs farþegaflugvallar (undir þetta falla framkvæmdir sem ráðast þarf í til að breyta lendingarbrautum, sem fyrir eru, í farþegaflugvöll).
 - Aðstoð vegna fjárfestinga sem tengjast gerð eða uppbyggingu flugvallar nær öðrum starfandi flugvelli en sem samsvarar 100 km eða 60 mínútna ferðatíma með fólksbifreið, hópibifreið, hefðbundinni járnbrautarlest eða hraðfara lest.

5.1.2. Aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvalla

112. Aðstoð, sem veitt er til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvalla, annaðhvort sem stök aðstoð eða í samræmi við heildarreglur um aðstoð, telst samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. stafl. c í 3. mgr. 61. gr. samningsins, til bráðabirgða, eða um 10 ára skeið, sem talið er frá birtingardegi þessara leiðbeinandi reglna ⁽⁸⁹⁾, enda sé öllum skilyrðum samkvæmt 79. mgr. fullnægt eins og lýst er í 113.–134. mgr.
- a) Stuðlað sé að vel skilgreindu markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli*
113. Til þess að stjórnendum flugvalla gefist ráðrúm til að laga rekstur þeirra að nýjum markaðsaðstæðum, og til þess að komast hjá röskun á flugumferð og samgöngum einstakra byggðarlaga, verður litið svo á til bráðabirgða, eða um 10 ára skeið, sbr. 13. mgr., að aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvalla stuðli að markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli ef sú aðstoð:
- eykur ferðamöguleika íbúa í EES-ríkjunum og bætir samgöngur einstakra byggða með fjölgun áfangastaða flugs á Evrópska efnahagssvæðinu eða
 - vinnur gegn umferðarþröng í lofti á helstu miðstöðvum farþegaflugs í EES-ríkjunum eða
 - stuðlar að uppbyggingu í byggðum sem standa höllum fæti.

114. Framkvæmdir við nýja flugvelli á svæðum þar sem flugvallarekstur er óarðbær stuðla þó ekki að neinu markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli. Þegar þannig stendur á að flugvöllur liggur á sama upptökusvæði og annar flugvöllur sem er ekki fullnýttur verður að koma fram í rekstraráætlun hans hvaða áhrif talið er að aðrir flugvellar á upptökusvæðinu muni hafa á umferðina, með vísan til áreiðanlegrar spár um þróun farþega- og vöruflugs.

⁽⁸⁹⁾ Í þessum leiðbeinandi reglum vísar orðið „birtingardagur“ til dagsins sem reglurnar birtust á vefsetri Eftirlitsstofnunar EFTA.

115. Eftirlitsstofnun EFTA telur af þessum sökum að vafi leiki á að tekjur óarðbærs flugvallar geti aukist nægilega mikið til að standa að fullu undir rekstrargjöldum að liðnum þeim tíma sem aðstoð er heimil til bráðabirgða, ef annar flugvöllur er starfræktur á sama upptökusvæði.
- b) *Þörf sé á íhlutun hins opinbera*
116. Til þess að unnt sé að meta hvort ríkisaðstoð er árangursrík leið til að vinna að markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli er nauðsynlegt að greina vandann sem þarfnast úrlausnar. Málið, sem er tilefni ríkisaðstoðarinnar, verður að vera þannig vaxið að aðstoðin geti leitt til verulegra umbóta sem ekki yrði náð fram fyrir tilstuðlan markaðsaflanna einna.
117. Stjórnendur lítilla flugvallar búa oft við óhagfelldari aðstæður en stóru flugvallarfyrirtækin í EES-ríkjunum þegar að því kemur að byggja upp þjónustu og afla fjár frá einkaaðilum. Við þær markaðsaðstæður sem nú ríkja getur af þessum sökum verið erfiðleikum bundið að tryggja rekstrarfjármögnun lítilla flugvallar án framlaga frá hinu opinbera.
118. Við þessar markaðsaðstæður ræður stærð flugvallar mestu um þörfina á opinberum framlögum, sökum háa fastakostnaðar, og yfirleitt er þörfin mest á minnstu völlum. Eftirlitsstofnun EFTA lítur svo á að við núverandi markaðsaðstæður megi skipta flugvöllum í eftirtalda flokka eftir rekstrarhæfi:
- Ef flugvöllur þjónar umferð allt að 200 000 farþega á ári getur mikið vantað á að tekjur hans standi undir rekstrargjöldum.
 - Ef flugvöllur þjónar umferð 200 000 til 700 000 farþega á ári getur allmikið vantað á að tekjur hans standi undir rekstrargjöldum.
 - Ef flugvöllur þjónar umferð 700 000 til 3 milljóna farþega á ári má ætla að auðveldara sé að láta tekjur hans standa undir rekstrargjöldum.
 - Ef flugvöllur þjónar umferð 1–3 milljóna farþega á ári má ætla að tekjur hans standi að jafnaði undir mestum hluta rekstrargjalda.
 - Ef flugvöllur þjónar meiri umferð en 3 milljónum farþega á ári er reksturinn yfirleitt arðbær og tekjur af honum verða þá að standa undir öllum rekstrargjöldum.
119. Eftirlitsstofnun EFTA lítur af þessum sökum svo á að til þess að flugvöllur geti talist styrkhæfur með tilliti til aðstoðar sem veitt er til að tryggja rekstrarfjármögnun megi hann ekki þjóna meiri umferð en 3 milljónum farþega á ári ⁽⁹⁰⁾.
- c) *Ríkisaðstoð sé heppilegt stjórnæki*
120. Stjórnvöld í EFTA-ríkjunum verða að sýna fram á að aðstoð af þeirra hálfu sé heppilegt stjórnæki með tilliti til markmiðsins sem sett hefur verið eða vandans sem leysa þarf. Ráðstöfun, sem hefur í sér fölgna aðstoð, telst ekki samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins ef unnt er að ná sama markmiði með stjórnækjum, eða öðrum ráðstöfunum á sviði ríkisaðstoðar, sem valda minni samkeppnisröskun ⁽⁹¹⁾.
121. Til þess að búa stjórnendum flugvallar viðeigandi hvata til að auka hagkvæmni skal aðstoðarfjárhæðin að jafnaði ákveðin fyrirfram sem fast fjárframlag sem er nógu hátt til að jafna áætlaðan greiðsluhalla rekstrarreiknings (samkvæmt niðurstöðu fyrirframsaminnar rekstraráætlunar) á þeim tíma sem aðstoð er heimil til bráðabirgða, eða um 10 ára skeið. Af þessum ástæðum getur það almennt ekki talist samrýmanlegt framkvæmd EES-samningsins að hækka aðstoðarfjárhæðina eftirá. Fasta fjárframlagið, sem ákveðið er fyrirfram á þennan hátt, má inna af hendi sem fasta eingreiðslu eða sem reglulegar áfangagreiðslur, til að mynda árlega.

⁽⁹⁰⁾ Árleg meðalumferð farþega í reynd síðustu tvö fjárhagsár sem liðin eru fyrir dagsetningu tilkynningar um aðstoð, eða úthlutunar eða greiðslu aðstoðar (hafi aðstoðin ekki verið tilkynnt). Ef skammt er um liðið frá því að rekstur flugvallarins hófst skal tekið mið af áætlun um árlega meðalumferð farþega fyrstu tvö fjárhagsárin eftir að almennt farþegaflug hefst. Átt er við ferðir aðra leiðina. Það merkir til að mynda að farþegi, sem ferðast til flugvallar og aftur til baka með flugi, yrði talinn tvisvar; miðað er við hverja einstaka flugleið. Á flugvöllum, sem tilheyra einni og sömu rekstrarsamstæðu flugvallar, miðast farþega fjöldinn við umferð um hvern einstakan flugvöll.

⁽⁹¹⁾ Sjá einnig 91. mgr.

122. Ef upp koma óvenjulegar aðstæður þess eðlis að mikil óvissa er um þróun gjalda og tekna í framtíðinni og mikið vantar á að stjórnvaldið, sem á í hlut, hafi aðgang að sömu upplýsingum og markaðsaðilar má nota líkan sem miðast við upphaflegan greiðsluhalla rekstrarreiknings, þ.e. hallann eins og hann var við upphaf þess tíma sem aðstoð er heimil til bráðabirgða, til þess að reikna út hversu mikil aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun má verða án þess að hún teljist ósamrýmanleg EES-samningnum. Upphaflegur greiðsluhalli rekstrarreiknings er meðaltal greiðsluhalla (þ.e. þess hlutar rekstrargjalda sem tekjur nægja ekki fyrir) síðustu fimm ár sem liðin eru fyrir þann tíma sem aðstoð er heimil til bráðabirgða (þ.e. árin 2009–2013).
123. Stjórnvöld í EFTA-ríkjunum eru hvött til þess að setja, hvar sem því verður við komið, heildarreglur um aðstoð við innlend fyrirtæki á grundvelli megin sjónarmiða um opinberar fjárveitingar, og gera grein fyrir helstu atriðum áforma um opinber framlög í þágu flugvallarrekstrar. Heildarreglur tryggja aukið samræmi að því er varðar ráðstöfun almannaþjóf, minnka álag vegna stjórnsýslustarfa í fámennum stofnunum sem annast úthlutun aðstoðar og flýta fyrir því að einstakar ráðstafanir á sviði ríkisaðstoðar komist í framkvæmd. Stjórnvöld eru einnig hvött til að birta skýrar leiðbeiningar um framkvæmd ríkisaðstoðarreglna gagnvart innanlandsflugvöllum og flugrekendum sem nota þá.
- d) *Ráðstöfun hafi hvatningaráhrif*
124. Aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun hefur hvatningaráhrif ef telja má líklegt að atvinnu- starfsemi á viðkomandi flugvelli yrði til muna minni ef engin slík aðstoð fengist, þegar tillit hefur verið tekið til aðstoðar vegna fjárfestinga, ef um slíkt er að ræða, og umferðar um völlinn.
- e) *Meðalhófs sé gætt (ekki veitt meiri aðstoð en nauðsynlegt er)*
125. Til þess að meðalhófs teljist vera gætt má aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvalla ekki verða meiri en nauðsynlegt er til þess að viðkomandi starfsemi geti farið fram.
126. Rekstraráætlun flugvallarins verður að miðast við að tekjur hans verði orðnar nógu miklar til að standa að fullu undir rekstrargjöldum þegar sá tími er liðinn sem aðstoð er heimil til bráðabirgða. Meginatriði slíkrar áætlunar eru mikilvægur þáttur í mati Eftirlitsstofnunar EFTA á því hvort viðkomandi aðstoð getur talist samrýmanleg EES-samningnum.
127. Hvert flugvallarfyrirtæki verður að fara sína leið að því marki að láta tekjur standa að fullu undir rekstrargjöldum með hliðsjón af upphaflegum greiðsluhalla rekstrarreiknings flugvallarins, þ.e. halla í upphafi þess tíma sem aðstoð er heimil til bráðabirgða. Tíminn, sem aðstoð er heimil til bráðabirgða, er talinn frá birtingardegi þessara leiðbeinandi reglna.
128. Hvað sem öðru líður verður leyfileg aðstoð takmörkuð við 50 % af upphaflegum greiðsluhalla allan þann tíma sem aðstoð er heimil til bráðabirgða, þ.e. um tíu ára skeið⁽⁹²⁾. Hafi árlegur greiðsluhalli tiltekins flugvallar til að mynda verið 1 milljón evra að meðaltali árin 2009 til 2013 takmarkast aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvallar, sem greiða má sem fasta fyrirframákveðna fjárhæð, við 5 milljónir evra á tíu ára tímabili (50 % · 1 milljón · 10). Aðstoð, sem veitt er til að tryggja rekstrarfjármögnun umfram þessa tölu, telst ósamrýmanleg EES-samningnum.
129. Öll flugvallarfyrirtæki verða að hafa náð þeirri stöðu að tekjur þeirra standi að fullu undir rekstrargjöldum eigi síðar en 10 árum eftir upphaf tímabilsins sem aðstoð er heimil til bráðabirgða, og telst aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvalla ósamrýmanleg framkvæmd EES-samningsins að þeim tíma liðnum, en undanskilin er þó aðstoð sem úthlutað er í sama skyni í samræmi við almennar reglur um ríkisaðstoð, til að mynda þær sem gilda um fjármögnun þjónustu með almenna efnahagslega þýðingu.

⁽⁹²⁾ Þetta 50 % aðstoðarhlutfall svarar til greiðsluhalla á 10 ára tímabili á flugvelli sem stendur undir tilteknum hluta rekstrargjalda við upphaf aðlögunartímans en eykur tekjur sínar nægilega mikið til að þær séu farnar að standa að fullu undir rekstrargjöldum að 10 árum liðnum.

130. Við núverandi markaðsaðstæður getur stjórnendum flugvalla, sem þjóna umferð allt að 700 000 farþega á ári, reynst erfiðara en áður að auka tekjur sínar nægilega á þeim 10 árum, sem aðstoð er heimil til bráðabirgða, til að þær standi að fullu undir rekstrargjöldum. Þess vegna verður heimilt að veita flugvöllum, sem þjóna umferð allt að 700 000 farþega á ári, aðstoð sem nemur allt að 80 % af upphaflegum greiðsluhalla rekstrarreiknings um fimm ára skeið frá upphafi tímabilsins sem aðstoð er heimil til bráðabirgða. Hafi árlegur greiðsluhalli lítills flugvallar til að mynda verið 1 milljón evra að meðaltali árin 2009 til 2013 takmarkast aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvallar, sem greiða má sem fasta fyrirframákveðna fjárhæð, við 4 milljónir evra á fimm ára tímabili (80 % ´ 1 milljón ´ 5). Metið verður að nýju síðar hversu mikil þörf er á sérstakri aðstoð við flugvelli í þessum flokki og hvaða horfur eru á að tekjur þeirra geti í framtíðinni staðið að fullu undir rekstrargjöldum, einkum með hliðsjón af breyttum markaðsaðstæðum og arðsemishorfum.

f) Unnið sé gegn óeðlilega hamlandi áhrifum á samkeppni og milliríkjavíðskipti

131. Við mat á því hvort aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun getur talist samrýmanleg EES-samningnum verður tekið tillit til samkeppnisröskunar og áhrifa á viðskipti. Þegar þannig stendur á að flugvöllur liggur á sama upptökusvæði og annar flugvöllur sem er ekki fullnýttur verður að koma fram í rekstraráætlun hans hvaða áhrif talið er að aðrir flugvellir á upptökusvæðinu muni hafa á umferðina, með vísan til áreiðanlegrar spár um þróun farþega- og vöruflugs.

132. Aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvallar á tilteknu upptökusvæði telst ekki samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins nema stjórnvöld í EFTA-ríkinu sýni fram á að allir flugvellir á því svæði muni geta aukið tekjur sínar nægilega mikið til að þær standi að fullu undir rekstrargjöldum að þeim tíma liðnum sem aðstoð er heimil til bráðabirgða.

133. Til þess að reisa enn öflugri skorður við samkeppnisröskun verða afnot af flugvöllum að vera heimil öllum sem kynnu að vilja nýta aðstöðu sem þar er að finna, og hann má ekki vera ætlaður einum notanda sérstaklega. Ef aðstöðuskortur setur afkastagetu flugvallarins skorður verður úthlutun aðgangs að ráðast af hlutlægum, málefnalegum, skýrt skilgreindum og óvilhöllum forsendum.

134. Til þess að draga úr óæskilegum áhrifum á samkeppni og viðskipti gildir heimild til að veita aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvalla aðeins til bráðabirgða, eða um 10 ára skeið, sem talið er frá birtingardegi þessara leiðbeinandi reglna. Staða flugvalla, sem þjóna umferð allt að 700 000 farþega á ári, verður endurmetin fjórum árum eftir upphaf tímabilsins sem aðstoð er heimil til bráðabirgða.

Tilkynningarskylda vegna heildarreglna og einstakra ráðstafana á sviði ríkisaðstoðar

135. Stjórnvöld í EFTA-ríkjunum eru hvött til þess eindregið að láta tilkynningar sínar taka til heildarreglna sem settar eru um aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvalla, fremur en til ráðstafana sem snúast um aðstoð til að tryggja fjármögnun einstakra flugvalla. Tilgangurinn er sá að draga úr álagi vegna stjórnsýslustarfa bæði hjá stjórnvöldum EFTA-ríkjanna og Eftirlitsstofnun EFTA.

136. Eftirtaldar ráðstafanir á sviði ríkisaðstoðar hafa í för með sér aukna hættu á samkeppnisröskun og skal því ávallt senda sérstaka tilkynningu um þær:

- a) Aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvallar sem þjónar bæði farþega- og vöruflugi og hefur afgreitt meira en 200 000 farms síðustu tvö fjárhagsár sem liðin eru fyrir dagsetningu tilkynningar.
- b) Aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvallar sem liggur nær öðrum flugvöllum en sem samsvarar 100 km eða 60 mínútna ferðatíma með fólksbifreið, hópibifreið, hefðbundinni járnbrautarlest eða hraðfara lest.

Aðstoð sem úthlutað er fyrir upphaf tímabilsins sem aðstoð er heimil til bráðabirgða

137. Aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun, sem úthlutað er fyrir upphaf tímabilsins sem aðstoð er heimil til bráðabirgða (að meðtalinni aðstoð sem er greidd út fyrir birtingardag þessara leiðbeinandi reglna), getur talist samrýmanleg EES-samningnum þótt hún samsvari öllum rekstrarhallanum að því tilskildu að fullnægt sé skilyrðum samkvæmt undirkafla 5.1.2, að frátöldum þeim sem fram koma í 115., 119., 121., 122., 123., 126.–130., 132., 133. og 134. mgr. Hugsanleg samkeppnisröskun ræður mestu um mat á því hvort aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun, sem úthlutað hefur verið fyrir birtingardag þessara leiðbeinandi reglna, getur talist samrýmanleg EES-samningnum.

5.2. Aðstoð vegna starfsemi flugrekenda á nýjum flugleiðum

138. Eins og fram kemur í 15. mgr. telst aðstoð vegna starfsemi flugrekenda á nýjum flugleiðum, sem stofnað er til í því skyni að bæta samgöngur tiltekinna byggðarlaga, samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. stafl. c í 3. mgr. 61. gr., enda sé öllum skilyrðum samkvæmt 79. mgr. fullnægt eins og lýst er í 139.–153. mgr.

a) Stuðlað sé að vel skilgreindu markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli

139. Aðstoð vegna starfsemi flugrekenda á nýjum flugleiðum telst stuðla að markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli ef hún:

- a) eykur ferðamöguleika íbúa í EES-rikkjunum og bætir samgöngur einstakra byggða með því að opna nýjar flugleiðir eða
- b) stuðlar að uppbyggingu í afskekktum byggðarlögum.

140. Ef samgöngum, sem hin nýja flugleið á að þjóna, er þegar þjónað með hraðfara lestum eða flugi frá öðrum flugvelli á sama upptökusvæði og við sambærilegar aðstæður, einkum að því er varðar ferðatíma, getur nýja tengingin ekki talist stuðla að vel skilgreindu markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli.

b) Þörf sé á íhlutun hins opinbera

141. Stjórnendur lítilla flugvalla búa oft við óhagfelldari aðstæður en stóru flugvallarfyrirtækin í EES-rikkjunum þegar að því kemur að byggja upp þjónustu. Þá treysta flugrekendur sér ekki alltaf til að hefja flug frá óþekktum flugvöllum sem lítil reynsla er af og þeim er oft búin ófullnægjandi hvatning til þess.

142. Með hliðsjón af þessu telst aðstoð vegna nýrra flugleiða ósamrýmanleg EES-samningnum nema leiðirnar tengi flugvöll, sem þjónar minni umferð en 3 milljónum farþega á ári ⁽⁹³⁾, öðrum flugvelli á samevrópska flugsvæðinu ⁽⁹⁴⁾.

143. Aðstoð vegna nýrra flugleiða, sem tengja flugvöll í afskekktu byggðarlagi öðrum flugvelli (innan eða utan samevrópska flugsvæðisins), verður talin samrýmanleg EES-samningnum óháð stærð flugvallanna sem um ræðir.

144. Aðstoð vegna nýrra flugleiða frá flugvelli, sem þjónar meiri umferð en 3 milljónum farþega á ári ⁽⁹⁵⁾ en minni en 5 milljónum farþega á ári, utan afskekktu byggðarlaga, getur ekki talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins nema með vel rökstuddum undantekningum.

⁽⁹³⁾ Árleg meðalumerð farþega í reynd síðustu tvö fjárhagsár sem liðin eru fyrir dagsetningu tilkynningar um aðstoð, eða úthlutunar eða greiðslu aðstoðar (hafi aðstoðin ekki verið tilkynnt). Ef skammt er um liðið frá því að rekstur flugvallarins hófst skal tekið mið af áætlun um árlega meðalumerð farþega fyrstu tvö fjárhagsárin eftir að almennt farþegaflug hefst. Átt er við ferðir aðra leiðina. Það merkir til að mynda að farþegi, sem ferðast til flugvallar og aftur til baka með flugi, yrði talinn tvisvar; miðað er við hverja einstaka flugleið.

⁽⁹⁴⁾ Ákvörðun ráðsins og fulltrúa aðildarríkja Evrópusambandsins sem komu saman á vegum ráðsins, 2006/682/EB, um undirritun og bráðabirgðabeitingu marghliða samkomulags milli Evrópubandalagsins og aðildarríkja þess, Lýðveldisins Albaníu, Bosníu og Hersegóvínu, Lýðveldisins Búlgaríu, Lýðveldisins Króatíu, Makedóníu (fyrirverandi Lýðveldi Júgóslavíu), Lýðveldisins Íslands, Lýðveldisins Svartfjallalands, Konungsríkisins Noregs, Rúmeníu, Lýðveldisins Serbíu og borgaralegrar stjórnsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósóvó um að koma á Samevrópska flugsvæðinu (ECAA) (Stjtið. ESB L 285, 16.10.2006, bls. 1).

⁽⁹⁵⁾ Sbr. einnig 93. nmgr.

145. Aðstoð vegna nýrra flugleiða frá flugvelli, sem þjónar meiri umferð en 5 milljónum farþega á ári utan afskekktar byggðarlaga, getur ekki talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins.

c) Ríkisaðstoð sé heppilegt stjórnæki

146. Stjórnvöld í EFTA-ríkjunum verða að sýna fram á að aðstoð af þeirra hálfu sé heppilegt stjórnæki með tilliti til markmiðsins sem sett hefur verið eða vandans sem leysa þarf. Ráðstöfun, sem hefur í sér fölgna aðstoð, telst ekki samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins ef unnt er að ná sama markmiði með stjórnækjum, eða öðrum ráðstöfunum á sviði ríkisaðstoðar, sem valda minni samkeppnisröskun ⁽⁹⁶⁾.

147. Í fyrirframsaminni rekstraráætlun fyrir flugleiðina, sem aðstoð er veitt til, verður að koma skýrt fram að horfur séu á að flugleiðin geti að þremur árum liðnum skilað flugrekandanum arði án framlaga frá hinu opinbera. Ef rekstraráætlun fyrir flugleiðina liggur ekki fyrir verður flugrekandi að skuldbinda sig til þess gagnvart flugvallarfyrirtækinu, formlega og með óafturkallanlegum hætti, að starfrækja leiðina í tiltekinn tíma sem má ekki vera styttri en sá tími sem flugrekandinn naut aðstoðar vegna þeirrar flugleiðar.

d) Ráðstöfun hafi hvatningaráhrif

148. Aðstoð vegna starfsemi flugrekenda á nýjum flugleiðum hefur hvatningaráhrif ef telja má líklegt að atvinnustarfsemi þeirra á flugvöllum, sem um ræðir, ykist ekki ef engin aðstoð fengist, til að mynda þannig að nýja flugleiðin yrði ekki tekin í notkun.

149. Starfsemi á nýju flugleiðinni má ekki hefjast fyrr en sótt hefur verið um aðstoð hjá stjórnvaldinu sem annast úthlutun aðstoðar. Ef flugleiðin er tekin í notkun áður en umsókn er lögð fram telst aðstoð, sem úthlutað er í tengslum við þá tilteknu flugleið, ósamrýmanleg framkvæmd EES-samningsins.

e) Meðalhófs sé gætt (ekki veitt meiri aðstoð en nauðsynlegt er)

150. Aðstoð vegna nýrrar flugleiðar má nema allt að 50 % allra flugvallargjalda sem greiða þarf vegna flugleiðarinnar um allt að þriggja ára skeið. Styrkhæfur kostnaður er flugvallargjöld sem greiða þarf vegna flugleiðarinnar.

f) Unnið sé gegn óeðlilega hamlandi áhrifum á samkeppni og milliríkjavíðskipti

151. Til þess að vinna gegn óeðlilega hamlandi áhrifum á samkeppni og milliríkjavíðskipti gildir sú regla að ef samgöngum, sem hin nýja flugleið á að þjóna, til að mynda milli tveggja borga, er þegar þjónað með hraðfara lestum eða flugi frá öðrum flugvelli á sama upptökusvæði og við sambærilegar aðstæður, einkum að því er varðar ferðatíma, er ekki heimilt að veita aðstoð vegna hinnar nýju flugleiðar.

152. Hver sú opinber stofnun, sem áformar að veita flugrekanda aðstoð vegna nýrrar leiðar, hvort sem sú aðstoð er veitt fyrir milligöngu flugvallarfyrirtækis eða ekki, verður að upplýsa um slík áform með góðum fyrirvara og kynna þau nægilega vel til að öllum flugrekendum, sem áhuga kynnu að hafa, gefist ráðrúm til að bjóða fram þjónustu sína.

153. Óheimilt er að veita aðstoð vegna nýrrar flugleiðar jafnframt ríkisaðstoð annarrar tegundar sem úthlutað er vegna rekstrar leiðarinnar.

Tilkynningarskylda vegna heildarreglna og einstakra ráðstafana á sviði ríkisaðstoðar

154. Stjórnvöld í EFTA-ríkjunum eru hvött til þess eindregið að láta tilkynningar sínar taka til heildarreglna sem settar eru um aðstoð vegna starfsemi flugrekenda á nýjum flugleiðum, fremur en til ráðstafana sem snúast um aðstoð vegna rekstrar einstakra flugvalla. Tilgangurinn er sá að draga úr álagi vegna stjórnsýslustarfa bæði hjá stjórnvöldum EFTA-ríkjana og Eftirlitsstofnun EFTA.

⁽⁹⁶⁾ Sbr. einnig 91. mgr.

155. Ef aðstoð er veitt vegna nýrra flugleiða frá flugvöllum utan afskekktara byggðarlaga, sem þjóna meiri meðalumferð en 3 milljónum farþega á ári, hefur það í för með sér aukna hættu á samkeppnisröskun og ber því að senda sérstaka tilkynningu um alla slíka aðstoð.

6. Aðstoð af félagslegum toga, veitt með vísan til stafl. a í 2. mgr. 61. gr. EES-samningsins

156. Aðstoð af félagslegum toga í tengslum við flugsamgöngur getur talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, sbr. stafl. a í 2. mgr. 61. gr., að því tilskildu að öllum eftirtöldum skilyrðum sé fullnægt ⁽⁹⁷⁾:

- a) Aðstoðin sé þess eðlis að hún nýtist endanlegum neytendum í raun.
- b) Aðstoðin sé af félagslegum toga, þ.e. að jafnaði bundin við tiltekna hópa farþega á viðkomandi flugleið (til dæmis farþega sem hafa sérstakar þarfir, svo sem börn, öryrkja, lágtekjufólk, námsmenn, aldraða o.fl.). Ef flugleið þjónar samgöngum við afskekkt byggðarlög, til að mynda ystu jaðarbyggðir efnahagssvæðisins, eyjar og strjálur byggðir, er þó heimilt að veita öllum íbúum þeirra byggða rétt til aðstoðar af þessu tagi.
- c) Gæta verður jafnræðis með tilliti til uppruna þjónustunnar, þ.e. aðstoðin verður að vera óháð því hvaða flugrekandi starfrækir þjónustuna.

157. Stjórnvöld í EFTA-rikinum eru hvött til þess eindregið að láta tilkynningar sínar taka til heildarreglna sem settar eru um aðstoð af félagslegum toga, fremur en til einstakra aðstoðarráðstafana.

7. Uppsöfnunaráhrif

158. Engu skiptir um ákvæði þessara leiðbeinandi reglna um hæstu leyfilegu aðstoðarhlutföll hvort aðstoðin er kostuð að fullu af ríkisfjárumnum eða að hluta með tilstyrk stofnana Evrópska efnahagssvæðisins.

159. Þótt tiltekin aðstoð sé heimil samkvæmt þessum leiðbeinandi reglum má ekki veita hana jafnframt annarri ríkisaðstoð, minniháttaraðstoð eða fjárframlögum af öðru tagi frá stofnunum Evrópska efnahagssvæðisins ef samanlagt aðstoðarhlutfall verður með því móti hærra en mælt er fyrir um í reglunum.

8. Lokaákvæði

8.1. Ársskýrslur

160. Samkvæmt ákvæðum samningsins um eftirlitsstofnun og dómstól og samsteyptar gerðar ákvörðunar Eftirlitsstofnunar EFTA nr. 195/04/COL ⁽⁹⁸⁾ ber stjórnvöldum í EFTA-rikinum að senda Eftirlitsstofnun EFTA ársskýrslur og verða þær skýrslur birtar á vefsetri Eftirlitsstofnunar EFTA.

8.2. Gagnsæi

161. Eftirlitsstofnun EFTA lítur svo á að nauðsynlegt sé að vinna enn frekar að því að auka gagnsæi í framkvæmd ríkisaðstoðar á Evrópska efnahagssvæðinu. Einkum ber að sjá til þess að stjórnvöld í EFTA-rikinum, fyrirtæki, sá almenningur sem hefur hagsmuna að gæta og Eftirlitsstofnun EFTA geti á greiðan hátt kynnt sér heildartexta allra gildandi heildarreglna um aðstoð á sviði flugrekstrar og hvers kyns upplýsingar sem máli skipta um einstakar aðstoðarráðstafanir.

⁽⁹⁷⁾ Sjá í þessu samhengi, að því er varðar mat á aðstoð af félagslegum toga sem rennur til einstakra neytenda, ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar frá 16. maí 2006, N 169/2006 – Bretland – „Aðstoð af félagslegum toga, flugsamgöngur til hálendissvæða og eyja í Skotlandi“ (Stjtið. ESB C 272, 9.11.2006, bls. 10); ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar frá 11. desember 2007, N 471/2007 – Portúgal – „Félagslegar bætur greiddar farþegum sem búsettir eru í sjálfstjórnarhéraðinu Madeira svo og námsmönnum vegna flugsamgangna milli meginlands Portúgals og sjálfstjórnarhéraðsins“ (Stjtið. ESB C 46, 19.2.2008, bls. 2); og ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar frá 5. janúar 2011, N 426/2010 – Frakkland – „Aðstoð af félagslegum toga, veitt farþegum í vissum hópum vegna flugferða milli La Réunion og meginlands Frakklands“ (Stjtið. ESB C 71, 5.3.2011, bls. 5).

⁽⁹⁸⁾ Skjölín má finna á slóðinni <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/procedural-rules>.

162. Stjórnvöld í hverju EFTA-ríki skulu greina frá atriðum er varða veitta ríkisaðstoð á sérstakri vefsíðu, sem tekur annaðhvort til landsins alls eða einstakra héraða, og skulu þar birtast eftirtaldir upplýsingar:
- Allur texti samþykkrar heildarreglna um aðstoð eða einstakra ákvarðana um úthlutun aðstoðar, auk viðeigandi framkvæmdarákvæða.
 - Upplýsingar um stofnunina sem annast úthlutun aðstoðar.
 - Upplýsingar um einstök fyrirtæki sem hljóta aðstoð, hvernig tegundar aðstoðin er og hversu mikil aðstoð rennur til hvers þeirra, hvaða dag aðstoðin er ákveðin, hvernig tegundar fyrirtækið er (lítið og meðalstórt/stórt), á hvaða byggðasvæði það starfar (greint eftir NUTS II-svæðum) svo og upplýsingar um atvinnugreinina sem meginstarfsemi fyrirtækisins heyrir undir (á flokkaþrepi atvinnugreinaflokunar Evrópusambandsins). Falla má frá áskilnaði um birtingu upplýsinga ef þær varða staka aðstoð sem nemur lægri fjárhæð en EUR 200 000.
163. Ofangreindar upplýsingar skulu birtar þegar ákvörðun um aðstoð hefur verið tekin og skulu þær varðveittar um 10 ára skeið hið skemmsta og gerðar tiltækar án takmarkana þeim almenningi sem hefur hagsmuna að gæta ⁽⁹⁹⁾.

8.3. Eftirlit

164. Stjórnvöldum í EFTA-ríkjunum ber að sjá til þess að skráðar séu ítarlegar upplýsingar um allar ráðstafanir sem snúast um úthlutun ríkisaðstoðar í samræmi við þessar leiðbeinandi reglur. Skyld er að skrá allar upplýsingar sem nauðsynlegt er að hafa undir höndum til að geta staðfest að skilyrðum fyrir því að telja aðstoðina samrýmanlega EES-samningnum sé fullnægt, einkum þeim sem lúta að styrkhæfum kostnaði og hæsta leyfilega aðstoðarhlutfalli, eftir því sem við á. Þessi gögn skulu varðveitt í 10 ár frá þeim degi að telja sem aðstoðinni var úthlutað og látin Eftirlitsstofnun EFTA í té þegar eftir er leitað.
165. Til þess að Eftirlitsstofnun EFTA geti fylgst með því hvernig afnámi aðstoðar til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvalla miðar og hvaða áhrif það afnám hefur á samkeppni verða stjórnvöld í EFTA-ríkjunum að leggja fram með reglulegu millibili (árlega) skýrslu um vinnu sem miðast að því að draga úr greiðslum til hvers þess flugvallarfyrirtækis sem notið hefur aðstoðar til að tryggja rekstrarfjármögnun sína. Í vissum tilvikum kann að verða skipaður sérstakur trúnaðarmaður til að annast eftirlit með þessu og tryggja að virt séu öll skilyrði og allar skuldbindingar sem heimild til að veita aðstoðina hvílir á.

8.4. Úttekt

166. Til þess að tryggja enn betur að röskun á samkeppni og viðskiptum verði haldið í skefjum kann Eftirlitsstofnun EFTA að áskilja að gildistími tiltekinna heildarreglna um aðstoð verði takmarkaður og að úttekt verði gerð á reglunum. Úttekt skal einkum og sérstaklega fara fram á reglum um aðstoð sem hafa í för með sér óvenjumikla hættu á samkeppnisröskun, þ.e. reglum sem hætt er við að takmarki samkeppni til mikilla muna ef framkvæmd þeirra er ekki endurskoðuð innan hæfilega langs tíma.
167. Að teknu tilliti til settra markmiða, og til þess að úttekt af þessu tagi verði ekki óþarflega íþyngjandi fyrir EFTA-ríkin svo og með tilliti til ráðstafana sem varða litla aðstoð, gildir þessi áskilnaður aðeins að því er varðar heildarreglur um aðstoð sem framkvæmdar eru með miklum fjárveitingum eða fela í sér nýnæmi svo og þegar umtalsverðra breytinga er að vænta á markaðsaðstæðum, tækniáferðum eða gildandi opinberum reglum. Úttektin verður að vera í höndum sérfræðings sem er óháður stofnuninni sem annast úthlutun aðstoðar og byggjast á matsaðferð sem ákveðin hefur verið sameiginlega ⁽¹⁰⁰⁾; jafnframt er skylt er að birta niðurstöður úttektarinnar opinberlega.

⁽⁹⁹⁾ Upplýsingarnar skulu uppfærðar reglulega (t.d. á sex mánaða fresti) og notast ber gagnasnið sem fellur ekki undir einkaleyfi.

⁽¹⁰⁰⁾ Eftirlitsstofnun EFTA getur lagt til slíka sameiginlega matsaðferð.

168. Úttektin verður að berast Eftirlitsstofnun EFTA nægilega snemma til þess að unnt sé að leggja dóm á hvort framlengja má gildistíma heildarreglnanna, en í síðasta lagi þegar sá gildistími rennur út. Í ákvörðuninni, sem gefin er út til samþykktar heildarreglunum, verður skilgreint nákvæmlega til hvaða atriða úttektin á að taka og hvaða aðferð skal fylgt. Taka ber mið af niðurstöðum þessarar úttektar í tengslum við allar síðari ráðstafanir sem snúast um aðstoð í svipuðum tilgangi.

8.5. Viðeigandi ráðstafanir

169. Mælt er til þess að stjórnvöld í EFTA-ríkjunum geri viðeigandi breytingar á gildandi heildarreglum um aðstoð til samræmis við þessar leiðbeinandi reglur, eftir því sem þörf krefur, áður en 12 mánuðir eru liðnir frá birtingardegi reglnanna.
170. Því er beint til stjórnvalda í EFTA-ríkjunum að þau gefi til kynna skýrt og fyrirvaralaust samþykki sitt við þessum leiðbeinandi reglum áður en tveir mánuðir eru liðnir frá birtingardegi reglnanna. Berist ekki svar verður lítið svo á að hlutaðeigandi stjórnvöld séu mótfallin ráðstöfununum sem lagðar eru til.

8.6. Beiting reglnanna

171. Ákvæði þessara leiðbeinandi reglna öðlast gildi á birtingardegi reglnanna. Reglurnar koma í stað leiðbeinandi reglna um aðstoð vegna flugrekstrar sem gefnar voru út árin 1994 og 2005.
172. Með vísan til þeirrar þróunar sem orðið hefur á sviði flugrekstrar, og einkum þess að hömlur á slíkri starfsemi hafa verið felldar niður litur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að ákvæði tilkynningar stofnunarinnar um reglur sem gilda um mat á ólögumatri ríkisaðstoð⁽¹⁰¹⁾ skuli ekki gilda um óafgreidd mál er varða ólögumatri aðstoð sem veitt hefur verið til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvallanna þegar um er að ræða aðstoð sem veitt var fyrir birtingardag þessara leiðbeinandi reglna. Þess í stað verður tekið mið af meginsjónarmiðunum sem lýst er í þessum leiðbeinandi reglum og þeim beitt gagnvart öllum málum er varða aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvallanna (óafgreiddum tilkynningum og ólögumatri aðstoð sem ekki hefur verið tilkynnt) jafnvel þótt þeirri aðstoð hafi verið úthlutað fyrir birtingardag reglnanna og áður en tíminn, sem aðstoð er heimil til bráðabirgða, byrjar að líða.
173. Að því er varðar aðstoð vegna fjárfestinga á flugvöllum verður meginsjónarmiðum þessara leiðbeinandi reglna beitt gagnvart öllum tilkynntum ráðstöfunum sem snúast um slíka aðstoð og koma til ákvörðunar hjá Eftirlitsstofnun EFTA eftir birtingardag reglnanna, jafnvel þótt tilkynning um framkvæmdaverkefnið hafi borist fyrir þann dag. Í samræmi við gildandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um mat á ólögumatri ríkisaðstoð verður ólögumatri aðstoð vegna fjárfestinga á flugvöllum metin samkvæmt þeim reglum sem í gildi voru þegar aðstoðinni var úthlutað. Í samræmi við það verður meginsjónarmiðum þessara leiðbeinandi reglna ekki beitt gagnvart ólögumatri aðstoð vegna fjárfestinga á flugvöllum sem úthlutað var fyrir birtingardag reglnanna.
174. Að því er varðar aðstoð vegna starfsemi flugrekenda á nýjum flugleiðum verður meginsjónarmiðum þessara leiðbeinandi reglna beitt gagnvart öllum tilkynntum ráðstöfunum sem snúast um slíka aðstoð og koma til ákvörðunar hjá Eftirlitsstofnun EFTA eftir birtingardag reglnanna, jafnvel þótt tilkynning um ráðstafanirnar hafi borist fyrir þann dag. Í samræmi við tilkynningu Eftirlitsstofnunar EFTA um reglur sem gilda um mat á ólögumatri ríkisaðstoð verður ólögumatri aðstoð vegna starfsemi flugrekenda á nýjum flugleiðum metin samkvæmt þeim reglum sem í gildi voru þegar aðstoðinni var úthlutað. Í samræmi við það verður meginsjónarmiðum þessara leiðbeinandi reglna ekki beitt gagnvart ólögumatri aðstoð vegna starfsemi flugrekenda á nýjum flugleiðum sem úthlutað var fyrir birtingardag reglnanna.

⁽¹⁰¹⁾ Reglur sem gilda um mat á ólögumatri ríkisaðstoð (Stjtið. ESB L 73, 19.3.2009, bls. 23, og EES-viðbætur nr. 15, 19.3.2009, bls. 1).

8.7. Endurmat

175. Eftirlitsstofnun EFTA getur ráðist í endurmat á þessum leiðbeinandi reglum hvenær sem vera skal og hyggst gera það eigi síðar en sex árum eftir birtingardag reglnanna. Verður þá tekið mið af þeim upplýsingum sem fyrir liggja og niðurstöðum viðtæks samráðs sem efnt verður til á grundvelli gagna sem stjórnvöld í EFTA-ríkjunum og haghafar láta stofnuninni í té. Staða flugvalla, sem þjóna umferð allt að 700 000 farþega á ári, verður endurmetin til þess að leiða í ljós hvort nauðsynlegt er að setja áfram sérstök skilyrði fyrir því að telja aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvalla í þeim flokki samrýmanlega EES-samningnum, að teknu tilliti þess hvaða horfur eru á að tekjur hvers flugvallar muni standa að fullu undir rekstrargjöldum í framtíðinni, einkum með hliðsjón af breyttum aðstæðum á markaði og arðsemishorfum.
176. Eftirlitsstofnun EFTA áskilur sér rétt til þess, að höfðu samráði við EFTA-ríkin, að setja nýjar reglur í stað þeirra sem hér birtast, eða til viðbótar þeim, með vísan til mikilvægra stefnumiða á sviði samkeppnis- eða samgöngumála.

Viðbætur

Yfirlit um skilyrði fyrir því að telja aðstoð samrýmanlega EES-samningnum

Tafla 1: Yfirlit um skilyrði fyrir því að telja aðstoð vegna starfsemi flugvallarfyrirtækja samrýmanlega EES-samningnum

Skilyrði fyrir því að telja aðstoð samrýmanlega EES-samningnum	Aðstoð vegna fjárfestinga á flugvelli	Aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvallar
a) Stuðlað sé að vel skilgreindu markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli	<ul style="list-style-type: none"> – Ferðamöguleikar auknir með því að stofna til lendingarstaða flugs innan Evrópska efnahagssvæðisins – Unnið gegn umferðarþröng á helstu flugvöllum – Stuðlað að uppbyggingu í byggðum sem standa höllum fæti <p>Ef ráðist er í framkvæmdir við nýja flugvelli og uppbyggingu mannvirkja sem nýtast ekki til fulls, án þess að viðunandi horfur séu á nýtingu slíkrar aðstöðu þegar til nokkurra ára er lítið, er ekki með því stuðlað að vel skilgreindu markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli</p>	
b) Þörf sé á íhlutun hins opinbera	<p>< 3 milljónir farþega > 3–5 milljónir farþega þegar sérstaklega stendur á > 5 milljónir farþega aðeins ef aðstæður eru með mjög óvenjulegum hætti</p>	< 3 milljónir farþega
c) Aðstoð sé heppileg ráðstöfun	<p>Ráðstöfun, sem hefur í sér fölgna aðstoð, verður að vera heppilegt stjórn tæki til að stuðla að sameiginlega hagsmunamálinu sem er í húfi</p> <p>Hugað hafi verið að öðrum tegundum aðstoðar sem valda minni samkeppnisröskun (ábyrgðum, niðurgreiddum lánnum o.fl.)</p>	Aðstoð ákveðin fyrirfram sem fast fjárframlag sem er nógu hátt til að jafna áætlaðan greiðsluhalla rekstrarreiknings (samkvæmt niðurstöðu fyrirframsaminnar rekstraráætlunar) til bráðabirgða, eða um 10 ára skeið
d) Hvatningaráhrif	Aðstoð hefur hvatningaráhrif ef ætla má að ekki hefði verið ráðist í fjárfestinguna án hennar, eða að minna hefði orðið úr þeirri fjárfestingu (staðleysugreining eða greining á greiðsluhalla á grundvelli fyrirframsaminnar rekstraráætlunar)	Aðstoð hefur hvatningaráhrif ef atvinnustarfsemi á flugvellingum yrði til muna minni án hennar
e) Meðalhófs sé gætt (ekki veitt meiri aðstoð en nauðsynlegt er)		
<i>Aðstoðarhæfur kostnaður:</i>	Kostnaður sem tengist fjárfestingum í flugvallarvirkjum og tækjum, að frátöldum kostnaði vegna fjárfestinga í starfsemi sem tengist ekki flugrekstri	Greiðsluhalli rekstrarreiknings flugvallarins
<i>Hæstu leyfileg aðstoðarhlutföll:</i>	<p>> 3–5 milljónir allt að 25 % 1–3 milljónir allt að 50 % <1 milljón allt að 75 %</p>	<p><i>Á tímanum, sem aðstoð er heimil til bráðabirgða, er leyfilegt hlutfall 50 % af upphaflegum meðalgreiðsluhalla rekstrarreiknings sem reiknaður er sem meðaltal síðustu 5 ára sem liðin eru fyrir tímanna sem aðstoð er heimil til bráðabirgða (árunna 2009–2013)</i></p> <p><i>Að liðnum þeim 10 árum sem aðstoð er heimil til bráðabirgða er aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun óheimil (nema sú sem veitt er í samræmi við almennar reglur um ríkisaðstoð)</i></p>
<i>Undantekningar:</i>	<p><i>Þegar um ræðir flugvelli í afskekktum byggðarlögum (óháð stærð) má aðstoðarhlutfall hækka um allt að 20 % þegar um ræðir aðstoð vegna framkvæmda við flugvallarvirki</i></p> <p><i>Þegar um ræðir flugvelli í jadarbyggðum sem þjóna minni umferð en 1 milljón farþega á ári má aðstoðarhlutfall hækka umfram 75 % ef aðstæður eru með óvenjulegum hætti og með fyrirvara um mat á hverju tilviki um sig</i></p> <p><i>Ef flugvöllur er fluttur á nýjan stað verður lítið framhjá meðalumferð þegar metið er hvort meðalhófs hafi verið gætt, hvort aðstoðin er nauðsynleg og hversu hátt leyfilegt aðstoðarhlutfall á að vera</i></p> <p><i>Þegar um ræðir flugvelli sem þjóna meiri umferð en 5 milljónum farþega á ári, aðeins ef aðstæður eru með mjög óvenjulegum hætti og einkennast af greinilegum markaðsbresti og með hliðsjón af umfangi fjárfestingarinnar og því að samkeppni getur raskast</i></p>	<p><i>Þegar um ræðir flugvelli sem þjóna minni umferð en 700 000 farþega á ári er leyfilegt hlutfall 80 % af upphaflegum meðalgreiðsluhalla rekstrarreiknings næstu 5 ár eftir upphaf tímabilsins sem aðstoð er heimil til bráðabirgða</i></p>

Skilyrði fyrir því að telja aðstoð samrýmanlega EES-samningnum	Aðstoð vegna fjárfestinga á flugvelli	Aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvallar
<p>f) Unnið sé gegn óeðlilega hamlandi áhrifum á samkeppni og á viðskipti milli EES-rikkjana</p>	<p>Afnót af flugvellingum verða að vera heimil öllum sem kynnu að vilja nýta aðstöðu sem þar er að finna, og hann má ekki vera ætlaður einum notanda sérstaklega</p> <p><i>Þegar um ræðir flugvelli sem þjóna minni umferð en 5 milljónum farþega á ári skal aðstoð innt af hendi annaðhvort sem einfalt fjárframlag í upphafi eða sem árlegar áfangagreiðslur sem ætlað er að jafna greiðsluhalla fjármunakostnaðar eins og hann kemur fram í rekstraráætlun</i></p>	<p>Mat á samkeppnisröskun og áhrifum á viðskipti</p> <p>Afnót af flugvellingum verða að vera heimil öllum sem kynnu að vilja nýta aðstöðu sem þar er að finna, og hann má ekki vera ætlaður einum notanda sérstaklega</p> <p><i>Þegar um ræðir flugvelli sem þjóna minni umferð en 700 000 farþega á ári fer matið fram fjórum árum eftir upphaf tímabilsins sem aðstoð er heimil til bráðabirgða</i></p>
<p>Tilkynningarskylda vegna heildarreglna og einstakra ráðstafana á sviði ríkis-aðstoðar</p>	<p><i>Heildarreglur um aðstoð:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Þegar um ræðir flugvelli sem þjóna minni umferð en 3 milljónum farþega á ári <p><i>Tilkynningar um einstakar ráðstafanir:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Þegar um ræðir flugvelli sem þjóna meiri umferð en 3 milljónum farþega á ári – Þegar um ræðir aðstoð vegna fjárfestinga á flugvöllum sem þjóna minni umferð en 1 milljón farþega á ári og aðstoðarhlutfallið er hærra en 75 % – Þegar um ræðir aðstoð vegna fjárfestinga sem tengjast flutningi flugvalla – Þegar um ræðir flugvelli sem þjóna bæði farþega- og vöruflogi og hafa afgreitt meira en 200 000 farms síðustu tvö fjárhagsár sem liðin eru fyrir dagsetningu tilkynningar – Þegar um ræðir gerð nýs flugvallar fyrir farþegaumferð (undir þetta falla einnig framkvæmdir vegna breytinga á lendingarbrautum sem fyrir eru) – Þegar um ræðir gerð eða uppbyggingu flugvallar nær öðrum flugvelli en sem samsvarar 100 km eða 60 mínútna ferðatíma 	<p><i>Heildarreglur um aðstoð:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Þegar um ræðir flugvelli sem þjóna minni umferð en 3 milljónum farþega á ári <p><i>Tilkynningar um einstakar ráðstafanir:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Þegar um ræðir flugvelli sem þjóna bæði farþega- og vöruflogi og hafa afgreitt meira en 200 000 farms síðustu tvö fjárhagsár sem liðin eru fyrir dagsetningu tilkynningar – Þegar um ræðir aðstoð til að tryggja rekstrarfjármögnun flugvallar sem liggur nær öðrum flugvöllum en sem samsvarar 100 km eða 60 mínútna ferðatíma

Tafla 2: Yfirlit um skilyrði fyrir því að telja aðstoð vegna starfsemi flugrekenda á nýjum flugleiðum samrýmanlega EES-samningnum

Skilyrði fyrir því að telja aðstoð samrýmanlega EES-samningnum	Aðstoð vegna starfsemi flugrekenda á nýjum flugleiðum
a) Stuðlað sé að vel skilgreindu markmiði er snýr að sameiginlegu hagsmunamáli	<ul style="list-style-type: none"> – Ferðamöguleikar auknir með því að stofna til lendarstaða flugs innan Evrópska efnahagssvæðisins – Stuðlað að uppbyggingu í byggðum sem standa höllum fæti Ekki má byggja upp nýjar samgönguleiðir sem eru sambærilegar leiðum sem fyrir eru og þjónað er, við sambærilegar aðstæður, með hraðfara lestum eða starfsemi annars flugvallar á sama upptökusvæði
b) Þörf sé á íhlutun hins opinbera	<ul style="list-style-type: none"> – Þegar um ræðir flugvelli sem þjóna minni umferð en 3 milljónum farþega á ári – Þegar um ræðir flugvelli í afskekktum byggðarlögum (óháð stærð) – Þegar um ræðir flugvelli, sem þjóna umferð 3–5 milljóna farþega á ári, aðeins ef aðstæður eru með óvenjulegum hætti – Enga aðstoð má veita vegna nýrra flugleiða frá flugvöllum sem þjóna meiri umferð en 5 milljónum farþega á ári
c) Aðstoð sé heppileg ráðstöfun	<ul style="list-style-type: none"> – Enga styrki má veita ef samgöngum á leiðinni er þegar þjónað, við sambærilegar aðstæður, með hraðfara lestum eða starfsemi annars flugvallar á sama upptökusvæði – Fyrirframsamin rekstraráætlun sem sýnir hvernig rekstur flugleiðarinnar getur orðið arðbær eigi síðar en að þremur árum liðnum eða óafturkallanleg skuldbinding flugrekenda til að starfrækja flugleiðina um tiltekinn tíma sem ekki má vera styttri en tíminn sem hann naut aðstoðar vegna þeirrar flugleiðar
d) Hvatningaráhrif	Aðstoð hefur hvatningaráhrif ef atvinnustarfsemi hlutaðeigandi flugrekenda á flugvöllinum yrði til muna minni án hennar (til að mynda þannig að nýja flugleiðin yrði ekki tekin í notkun) Starfsemi á nýrri flugleið eða samkvæmt nýrri flugáætlun má ekki hefjast fyrr en sótt hefur verið um aðstoð hjá stjórnvaldinu sem annast úthlutun aðstoðar
e) Meðalhófs sé gætt (ekki veitt meiri aðstoð en nauðsynlegt er)	
– <i>Aðstoðarhæfur kostnaður:</i>	Flugvallargjöld sem innheimt eru vegna flugleiðar
– <i>Hæstu leyfileg aðstoðarhlutföll:</i>	50 % um 3 ára skeið lengst
f) Unnið sé gegn óeðlilega hamlandi áhrifum á samkeppni og á viðskipti milli EES-ríkjanna	<ul style="list-style-type: none"> – Stjórnvöld verða að upplýsa um áform með góðum fyrirvara til þess að allir flugrekendur, sem áhuga kynnu að hafa, eigi þess kost að bjóða fram þjónustu sína – Aðstoð vegna flugrekstrar á tiltekinni leið má ekki veita jafnframt öðrum tegundum ríkisaðstoðar vegna sömu leiðar
Tilkynningarskylda vegna heildarreglna og einstakra ráðstafana á sviði ríkisaðstoðar	<i>Heildarreglur um aðstoð:</i> <ul style="list-style-type: none"> – Þegar um ræðir flugvelli sem þjóna minni umferð en 3 milljónum farþega á ári og flugvelli í afskekktum byggðarlögum <i>Tilkynningar um einstakar ráðstafanir:</i> <ul style="list-style-type: none"> – Þegar um ræðir flugvelli sem þjóna meiri umferð en 3 milljónum farþega á ári, að frátöldum flugvöllum í afskekktum byggðarlögum

3. tafla: Aðstoð af félagslegum toga

Skilyrði fyrir því að telja aðstoð samrýmanlega EES-samningnum

- a) Aðstoð nýtist endanlegum neytendum í raun
- b) Aðstoð sé af félagslegum toga:
Aðstoðin sé bundin við tiltekna hópa farþega (til dæmis farþega sem hafa sérstakar þarfir, svo sem börn, öryrkja, lágtekjufólk, námsmenn, aldraða o.fl.)
Undantekningar: Ef flugleið þjónar samgöngum við afskekkt byggðarlög (t.d. eyjar eða strjalar byggðir) er heimilt að veita öllum íbúum þeirra byggðarlaga rétt til aðstoðar af þessu tagi
- c) Jafnræðis sé gætt með tilliti til uppruna flugrekandans sem starfrækir þjónustuna

4. tafla: Endurgjald fyrir almannajónustu sem hefur í sér fölgna aðstoð; samrýmanleiki við EES-samninginn

Stærð flugvallar reiknuð á grundvelli meðalumferðar (árlegs farþegafjölda)	Lagaumhverfi	Tilkynningarskylda
Stjórnendur flugvalla sem þjóna minni umferð en 200 000 farþega á ári allan þann tíma sem þeir hafa umboð til að sinna almannajónustu Flugrekendur að því er varðar samgöngur til eyja með minni umferð en 300 000 farþega á ári	Ákvæði 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins Ákvörðun 2012/21/ESB	Undanþegnin tilkynningarskyldu
Flugvellir sem þjóna meiri umferð en 200 000 farþega á ári allan þann tíma sem þeir hafa umboð til að sinna almannajónustu	Ákvæði 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins Rammaákvæði um þjónustu í almannajónustu sem hefur almenna efnahagslega þýðingu	Tilkynningar krafist

Ríkisaðstoð – Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum

2016/EES/66/02

Eftirlitsstofnun EFTA hreyfir ekki andmælum við eftirgreindri ríkisaðstoðarráðstöfun:

Dagsetning ákvörðunar	6. júlí 2016
Málsnúmer	79160
Ákvörðun	150/16/COL
EFTA-ríki	Noregur
Fyrirsögn	Breyting á norskum skattalögum varðandi breytingu á afskriftarreglum fyrir vindorkuver
Lagastoð	Lög frá 19.6.2015 nr. 52 um breytingu á lögum frá 26.3.1999 nr. 14 (Lög um skattlagningu), mgr. 14–51.
Tegund aðstoðar	Aðstoðarkerfi
Markmið	Umhverfisvernd
Aðstoðarform	Skattaávilnun
Fjárveiting	115 milljónir norskra króna
Aðstoðarhlutfall	3,7%
Gildistími	19.6.2015 – 31.12.2021
Atvinnugreinar	Orka
Heiti og pósthfang stofnunarinnar sem veitir aðstoð:	Ministry of Finance, P.O. Box 8008 Dep. 0030 Oslo, Norway
Nánari upplýsingar	

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

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

Ráðstöfun ekki ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins

2016/EES/66/03

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

Dagsetning ákvörðunar	13. júlí 2016
Málsnúmer	78079
Ákvörðun	155/16/COL
EFTA-ríki	Noregur
Hérað	
Fyrirsögn (og/eða heiti styrkþega)	
Lagastoð	Tollalög
Tegund aðstoðar	Undanþága frá innflutningsgjaldi fyrir tiltekna verðlita vörur sem endanlegur neytandi flytur inn
Markmið	
Aðstoðarform	Engin aðstoð
Fjárveiting	
Aðstoðarhlutfall	
Gildistími	
Atvinnugreinar	
Heiti og póstfang stofnunarinnar sem veitir aðstoð:	Royal Ministry of Finance, Akersgate 40, Oslo, Norway
Nánari upplýsingar	

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

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

ÁKVÖRÐUN EFTIRLITSSTOFNUNAR EFTA

2016/EES/66/04

186/16/COL

frá 12. október 2016

um samræmi við einingarverð í Noregi samkvæmt 17. gr. gerðarinnar sem um getur í lið 66wm í XIII. viðauka við EES-samninginn (framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 391/2013 frá 3. maí 2013 um sameiginlegt gjaldtökukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu)

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA HEFUR,

með vísan til gerðarinnar, sem um getur í lið 66u í XIII. viðauka við EES-samninginn (*reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 550/2004 frá 10. mars 2004 um að veita þjónustu á sviði flugleiðsögu í samevrópska loftrýminu*), einkum 1. mgr. 16. gr. hennar og gerðarinnar, sem um getur í lið 66wm í XIII. viðauka við EES-samninginn (*framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 391/2013 frá 3. maí 2013 um sameiginlegt gjaldtökukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu*), einkum d-lið 1. mgr. 17. gr. hennar, hvor tveggja með áorðnum breytingum samkvæmt aðlögunarákvæðum í bókun 1 við EES-samninginn,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í reglugerð (ESB) nr. 391/2013 er mælt fyrir um sameiginlegt gjaldtökukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu. Sameiginlega gjaldtökukerfið er óaðskiljanlegur þáttur í því að ná markmiðum frammistöðustöðukerfisins, eins og ákvarðað er samkvæmt 11. gr. gerðarinnar sem um getur í lið 66t í XIII. viðauka við EES-samninginn (*reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 549/2004 frá 10. mars 2004 um setningu rammaákvæða um að koma á samevrópsku loftrými*), og gerðinni sem getið er í lið 66xf í XIII. viðauka við EES-samninginn (*framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 390/2013 frá 3. maí 2013 um frammistöðukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu og starfsemi neta*) („reglugerð (ESB) nr. 390/2013“).
- 2) Í gerðinni, sem um getur í lið 66xe í XIII. viðauka við EES-samninginn (*framkvæmdarákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 2014/132/ESB um að setja frammistöðumarkmið innan alls Sambandsins að því er varðar netið fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og viðvörðunarmörk fyrir annað viðmiðunartímabilið 2015-2019*), eru sett fram frammistöðumarkmið innan alls Sambandsins, þ.m.t. markmið um kostnaðarhagkvæmni fyrir flugleiðsöguþjónustu þar sem sett er fram ákvarðað einingarverð fyrir veitingu þeirrar þjónustu fyrir annað viðmiðunartímabilið sem tekur til 2015-2019.
- 3) Samkvæmt b- og c-lið 1. mgr. 17. gr. reglugerðar (ESB) nr. 391/2013, á Eftirlitsstofnun EFTA að meta einingarverð fyrir gjaldtökusvæði fyrir 2016, sem stjórnvöld í Noregi lögðu fyrir Eftirlitsstofnunina 1. júní 2015 í samræmi við kröfur 1. og 2. mgr. 9. gr. þeirrar reglugerðar. Matið snýst um það hvort þetta einingarverð uppfylli kröfur reglugerðar (ESB) nr. 390/2013 og (ESB) nr. 391/2013.
- 4) Eftirlitsstofnun EFTA hefur framkvæmt mat sitt á einingarverðinu með aðstoð matseiningar innan Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu (e. *Eurocontrol's Performance Review Unit*) og aðalskrifstofu Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu sem sér um að innheimta leiðargjöld (e. *Central Route Charges Office*) og með því að nota gögn og viðbótarupplýsingar, sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram, svo og skýrslu innlendra eftirlitsfirvalda um mat á kostnaði sem er undanþeginn fyrirkomulagi um kostnaðarskiptingu.
- 5) Á grunni þessa mats hefur Eftirlitsstofnun EFTA komist að þeirri niðurstöðu, í samræmi við d-lið 1. mgr. 17. gr. reglugerðar (ESB) nr. 391/2013, að einingarverð fyrir gjaldtökusvæði fyrir 2016, sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram, uppfylli kröfur reglugerðar (ESB) nr. 390/2013 og (ESB) nr. 391/2013.
- 6) Tilkynna ætti stjórnvöldum í Noregi um þessa niðurstöðu samkvæmt d-lið 1. mgr. 17. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 391/2013.

SAMÞYKKT ÁKVÖRÐUN ÞESSA:

1. gr.

Einingarverðið fyrir 2016, 381,42 norskar krónur, sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram, samrýmist gerðinni sem um getur í lið 66xf í XIII. viðauka við EES-samninginn (*framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 390/2013 frá 3. maí 2013 um frammistöðukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu og starfsemi neta*) og gerðinni sem um getur í lið 66wm í XIII. viðauka við EES-samninginn (*framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 391/2013 frá 3. maí 2013 um sameiginlegt gjaldtökukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu*).

2. gr.

Ákvörðun þessari er beint til stjórnvalda í Noregi.

Gjört í Brussel 12. október 2016.

Fyrir hönd Eftirlitsstofnunar EFTA

Sven Erik Svedman
Formaður

Helga Jónsdóttir
Stjórnarmaður

ESB-STOFNANIR

FRAMKVÆMDASTJÓRNIN

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja

2016/EES/66/05

(mál M.8148 – Brisa/Áreas/Brisáreas)

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 9. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem portúgalska fyrirtækið Brisa – Auto-Estradas de Portugal S.A. („Brisa“) og portúgalska fyrirtækið Áreas Portugal – Restauração e Distribuição S.A. („Áreas“), sem lýtur yferráðum franska fyrirtækisins Elixir S.A., öðlast með hlutafjárkaupum í nýstofnuðu fyrirtæki sem er sameiginlegt félag, í sameiningu yferráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í fyrirtækinu Brisáreas („BAS“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Brisa: smíði, viðhald og rekstur sérleyfishraðbrauta; veiting þjónustu sem er tengd hreyfanleika á hraðbrautum, einkum „Via Verde“-þjónustunnar, og veiting skoðunarþjónustu fyrir bifreiðar.
 - Áreas: afgreiðsla máltíða fyrir tilstuðlan matsöluþjónustukerfis með sérleyfi á flugvöllum, járnbrautarstöðvum, þjónustusvæðum við hraðbrautir og ferðamannastöðum. Í Portúgal starfrækir Áreas matsöluþjónustu á flugvöllum og hraðbrautum.
 - Brisáreas: stjórnun, rekstur og þróun viðskipta á þjónustusvæðum við tiltekna hraðbrautir sem Brisa rekur í Portúgal.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 424, 18.11.2016). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8148 – Brisa/Áreas/Brisáreas og eftirfarandi póstáritun:

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

⁽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 M.8175 – Exertis/Hammer)

2016/EES/66/06

1. Framkvæmdastjórninni barst 16. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu og í kjölfar vísunar skv. 5. mgr. 4. gr. sömu reglugerðar þar sem breska fyrirtækið Exertis (UK) Limited, sem er hluti af írsku DCC plc-samsteypunni, öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í breska fyrirtækinu Hammer Consolidated Holdings Limited.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - DCC: alþjóðleg samsteypa sem starfar á sviði sölu, markaðssetningar, dreifingar og stuðningsþjónustu við atvinnulífið og hefur fjórar aðgreindar deildir: DCC Energy, DCC Healthcare, DCC Technology og DCC Environmental. Exertis er hluti af samsteypu fyrirtækja sem lúta yfirráðum DCC-Technology.
 - Hammer Consolidated Holdings Limited: móðurfélag Hammer plc-samsteypunnar sem starfar á sviði heildsöludreifingar margvíslegra hugbúnaðarvara á EES-svæðinu, með sérstaka áherslu á geymslu- og netþjónavörur.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 429, 22.11.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8175 – Exertis/Hammer og eftirfarandi póstáritun:

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

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

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál M.8180 – Verizon Communications Inc./Yahoo Holdings, Inc.)

2016/EES/66/07

1. Framkvæmdastjórninni barst 17. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem bandaríska fyrirtækið Verizon Communications Inc. („Verizon“) öðlast með hlutafjárkaupum, að fullu yfiráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í fyrirtækjastarfsemi Yahoo Inc. („Yahoo“). Fyrirtækið mun ekki öðlast reiðufé og markaðshæf verðbréf Yahoo, hlutabréf þess í Alibaba Group Holdings Limited, hlutabréf þess í Yahoo Japan Corporation, tilteknar minni háttar fjárfestingar, eða hlutabréf þess í Excalibur IP, LLC, dótturfyrirtæki sem er alfarið í eigu Yahoo og á tiltekin hugverkaréttindi sem eru ekki kjarnaverkefni í fyrirtækjastarfsemi Yahoo.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Verizon: býður upp á samskipta-, upplýsinga- og afþreyingarvörur svo og -þjónustu fyrir neytendur, viðskipta- og ríkisstofnanir. Fyrirtækið býður upp á þráðlausa þjónustu og símalínuþjónustu ásamt ýmsum tengdum vörum og þjónustu og starfrækir netgrunnvirki. Eitt af dótturfyrirtækjum þess, AOL, er fyrirtæki innan fjölmiðlataækni sem tengir saman útgefendur, auglýsendur og neytendur í gegnum vettvang sinn.
 - Yahoo: tæknifyrirtæki sem býður upp á einstaklingsbundna reynslu fyrir neytendur og tengir auglýsendur við markhóp áhorfenda. Það býður upp á ýmiss konar netþjónustu, t.d. leit, samskipti og starfrænt innihald. Eignir Yahoo fela í sér vörumerki innan fjármála-, fréttá- og íþróttageirans svo og innan tölvupóstþjónustu. Yahoo á ýmiss konar tæknifyrirtæki innan auglýsingageirans.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 434, 24.11.2016). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8180 – Verizon Communications Inc./Yahoo Holdings, Inc. og eftirfarandi póstaritun:

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

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

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja**2016/EES/66/08****(mál M.8229 – Hammerson/Irish Life/Ilac Shopping Centre)**

1. Framkvæmdastjórninni barst 15. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem fyrirtækið Hammerson plc í Bretlandi og Irish Life Assurance plc á Írlandi öðlast með hlutafjárkaupum í sameiningu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í írsku fyrirtækinu Ilac Shopping Centre („ILAC“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Hammerson: þróar, er eigandi að og stjórnar verslunarkjörnum og smásölugörðum, einkum í Bretlandi og Frakklandi.
 - Irish Life: býður viðskiptavinum smásölu-, viðskipta- og fjárféringafyrirtækjalausnir á sviði verndar-, lífeyris- og sparifjármála. Irish Life er óbeint dótturfélag alfarið í eigu fyrirtækisins Great-West Lifeco í Kanada sem er eignarhaldsfélag og starfar á sviði alþjóðlegrar fjármálaþjónustu.
 - Ilac: verslunarkjarni í Dublin, 17,766 fm að stærð, sem hýsir fjölbreytilega blöndu af yfir 80 smásöluverslunum og veitingahúsum.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 431, 23.11.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8229 – Hammerson/Irish Life/Ilac Shopping Centre og eftirfarandi póstáritun:

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

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

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja**2016/EES/66/09****(mál M.8234 – Enel/CDP Equity/Cassa Depositi e Prestiti/Enel Open Fiber/Metroweb Italia)****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 10. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem ítölsku fyrirtækin Enel S.p.A („ENEL“) og Cassa Depositi e Prestiti S.p.A („CDP“), í gegnum ítalska dótturfélagið sitt CDP Equity S.p.A („CDPE“), öðlast í sameiningu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. og 4. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í fyrirtækinu sem leiðir af samruna Enel Open Fiber S.p.A („EOF“) og ítalska fyrirtækisins Metroweb Italia S.p.A („MW Italia“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Enel: starfar víða um heim á sviði framleiðslu, dreifingar og afhendingar raforku og gass.
 - CDP: almenningshlutafélag sem lýtur yfirráðum stjórnvalda á Ítalíu.
 - CDPE: eignarhaldsfélag sem kaupir og stýrir hlutabréfum í fyrirtækjum.
 - EOF: starfar á sviði uppsetningar, afhendingar og reksturs háhraðaljósleiðarakerfis.
 - MW: starfar á sviði uppsetningar, afhendingar og reksturs háhraðaljósleiðarakerfis.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 427, 19.11.2016). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8234 – Enel/CDP Equity/Cassa Depositi e Prestiti/Enel Open Fiber/Metroweb Italia og eftirfarandi póstarsítu:

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

⁽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**2016/EES/66/10****(mál M.8244 – The Coca-Cola Company/Coca-Cola HBC/Neptūno Vandenys)**

1. Framkvæmdastjórninni barst 17. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem bandaríska fyrirtækið Coca-Cola Company og svissneska fyrirtækið Coca-Cola HBC AG öðlast með hlutafjárkaupum í sameiningu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í litháíska fyrirtækinu Neptūno Vandenys UAB.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - The Coca-Cola Company: eignarhald og leyfisveitandi ýmissa vörumerkja sem eru notuð til að markaðssetja og selja óáfenga drykki. Félagið framleiðir þykkni og síróp til gosdrykkjagerðar sem það selur til átöppunarfyrirtækja svo og til smásala sem starfrækja drykkjarsjálfsala.
 - Coca-Cola HBC AG: viðkennt átöppunarfyrirtæki Coca-Cola fyrirtækisins sem framleiðir, markaðssetur og selur Coca-Cola drykkjarvörur undir vörumerki Coca-Cola og aðrar drykkjarvörur í ESB og annars staðar í Evrasíu og Afríku.
 - Neptūno Vandenys UAB: vinnsla, átöppun, markaðssetning og sala bragðbættis vatns á flöskum eða í öðrum umbúðum í Litháen undir vörumerkinu Neptūnas.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 434, 24.11.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8244 – The Coca-Cola Company/Coca-Cola HBC/Neptūno Vandenys og eftirfarandi póstáritun:

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

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

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja**2016/EES/66/11****(mál M.8247 – Aurelius Equity Opportunities/Office Depot (Netherlands))****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 18. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem þýska fyrirtækið Aurelius Equity Opportunities SE & Co. KGaA („Aurelius“) öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í hollenska fyrirtækinu Office Depot (Netherlands) C.V. („Office Depot Europe Business“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Aurelius: framtaksfjárfestir sem stýrir margvislegum eignum og kaupir, endurskipuleggur og selur að lokum fyrirtæki sem eru í tiltekinni stöðu.
 - Depot Europe Business: býður vörur, þjónustu og lausnir fyrir vinnustaði á öllu EES-svæðinu. Office Depot Europe Business býður t.d. upp á tækniþjónustu, skrifstofuvörur, prent- og skjalaþjónustu, viðskiptaþjónustu, framleiðsluvörur, húsgögn og skólavörur.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 437, 25.11.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8247 – Aurelius Equity Opportunities/Office Depot (Netherlands) og eftirfarandi póstáritun:

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

⁽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 M.8260 – DCNS/SPI/DCNS Energies)

2016/EES/66/12

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 11. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem franska fyrirtækið DCNS SA („DCNS“) sem lýtur sameiginlegum yfirláðum franska ríkisins og Thales-samsteypunnar, sem lýtur síðan sjálft sameiginlegum yfirláðum franska ríkisins og Marcel Dassault-samsteypunnar, og franskur sjóðurinn SPI Société de Projets Industriels („SPI“), sem fyrirtækið Bpifrance Investissement, sem er hluti af BPI-samsteypunni, er í fyrirsvari fyrir og stýrir og sem lýtur sjálft yfirláðum franska ríkisins og Caisse des Dépôts et Consignations, öðlast með hlutafjárkaupum í sameiningu yfirláð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í franska fyrirtækinu DCNS Energies („DCNS Energies“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - DCNS: fyrirtæki sem sérhæfir sig í hönnun, smíði og viðhaldi kaþbáta, yfirborðsfara, flotavarnarkerfa og vopnakerfa svo og í tækniverkefnum, smíði, uppsetningu, viðhaldi og verkefnistjórnun innan geirans fyrir endurnýjanlega haforku.
 - SPI: faglegur framtakssjóður sem fjárfestir í lykilverkefnum í frönsku atvinnulífi.
 - DCNS Energies: fyrirtæki sem hefur það hlutverk að safna saman öllum verkefnum fyrirtækisins DCNS innan geirans fyrir endurnýjanlega haforku (hafvarmaorka, orka frá fljótandi vindmyllum og ölduorka).
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 424, 18.11.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8260 – DCNS/SPI/DCNS Energies og eftirfarandi póstarsíttun:

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

⁽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 M.8265 – Carlyle/KAP)

2016/EES/66/13

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 18. nóvember 2016 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem bandaríska fyrirtækið The Carlyle Group („Carlyle“), í gegnum sjóð sinn Carlyle Strategic Partners IV, L.P. („CSP IV“), öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í þýska fyrirtækinu KAP-Beteiligungs AG („KAP“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Carlyle: annast margvíslega eignastýringaþjónustu um allan heim, stýrir sjóðum sem fjárfesta á ýmsum sviðum um allan heim.
 - THB: fjárfestir í litlum og meðalstórum fyrirtækjum.
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 samfylkingu 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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 434, 24.11.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8265 – Carlyle/KAP og eftirfarandi póstarsítu:

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

⁽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 M.8268 – NORINCO/Delphi's Mechatronics Business)

2016/EES/66/14

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 9. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem kínverska fyrirtækið Northeast Industries Group Co. Ltd, sem lýtur yfirráðum kínverska fyrirtækisins China North Industries Group Corporation, öðlast með hlutafjárkaupum í spænska fyrirtækinu Delphi Packard España, S.L.U. svo og með kaupum á eignum í Póllandi, Mexíkó, Kína og Brasilíu (hér eftir nefnist fyrirtækið „Delphi's Mechatronics Business“), full yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í hátæknistarfsemi breska fyrirtækisins Delphi Automotive PLC.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - China North Industries Group Corporation: fjármálasamsteypa sem sérhæfir sig í varnavörum, jafnvel þótt hún starfi á ýmsum öðrum sviðum, t.d. á sviði olíu og gass, jarðefna, tæknimála, sprengiefna til almennra nota, ökutækja, ljósrófunar og þjónustugreina, með áherslu á markaði utan Evrópu.
 - Delphi's Mechatronics Business: fyrirtækjaeining sem framleiðir hátæknieiningar og rofa fyrir ökutækjaiðnaðinn með starfsemi á Spáni, Póllandi, Mexíkó, Kína og Brasilíu.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 424, 18.11.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8268 – NORINCO/Delphi's Mechatronics Business og eftirfarandi póstaritun:

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

⁽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 M.8280 – Deutsche Post DHL/UK Mail)**

2016/EES/66/15

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 14. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem þýska fyrirtækið Deutsche Post AG, sem gengur undir viðskiptaheitinu Deutsche Post DHL-samsteypan („DPDHL“), öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í breska fyrirtækinu UK Mail Group plc og dótturfélögum þess („UK Mail“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - DPDHL: póst- og vöruferilsstjórnunarfyrirtæki sem starfar um allan heim, með höfuðstöðvar í Þýskalandi. Samsteypan starfar undir tveimur vörumerkjum (Deutsche Post og DHL) og veitir þjónustu til viðskiptavina í yfir 220 löndum og yfirráðasvæðum um allan heim. Póstþjónusta DPDHL, Deutsche Post, veitir pósthjónustu innan Þýskalands. DHL veitir umfangsmikla alþjóðlega þjónustu á sviði hraðsendinga, farmflutninga, rafrænna viðskipta og aðfangakeðjustjórnunar.
 - UK Mail: Hraðsendingarþjónusta með aðsetur í Bretlandi sem hefur pósthjónustunet á landsvísu sem felur í sér 50 bækistöðvar og 2 400 ökutæki. Þjónustan býður afhendingarlausnir fyrir pakka- og póstsendingar bæði innanlands og um allan heim.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 437, 25.11.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8280 – Deutsche Post DHL/UK Mail og eftirfarandi póstáritun:

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

⁽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 M.8281 – Mitsubishi Corporation/Mitsubishi Motors Corporation/
KTB-Trading)**

2016/EES/66/16

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 9. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem japönsku fyrirtækin Mitsubishi Corporation („MC“) og Mitsubishi Motors Corporation („MMC“) öðlast með hlutafjárkaupum í sameiningu yfirlað, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í indónesíska fyrirtækinu PT Krama Yudha Tiga Berlian Trading („KTB-Trading“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - MC: félag sem þróar og rekur fyrirtæki innan ýmissa atvinnugreina, þ.m.t. á sviði umhverfis og grunnvirkja, fyrirtækjafjármála, orkugjafa, málma, vélbúnaðar, iðefna og matvæla.
 - MMC: framleiðir og selur fólksbifreiðar og létt atvinnuökutæki. Í október 2016 var MMC hluti af alþjóðlegu samstarfi milli Nissan og Renault.
 - KTB-Trading: rekur fyrirtæki sem dreifir ökutækjum í Indónesíu undir MMC-vörumerkinu.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 424, 18.11.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8281 – Mitsubishi Corporation/Mitsubishi Motors Corporation/KTB-Trading og eftirfarandi póstáritun:

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

⁽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 M.8285 – Bain Capital/MSX International)**

2016/EES/66/17

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 16. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem bandaríska fyrirtækið Bain Capital Investors, L.L.C. („Bain Capital“) öðlast með hlutfjárkaupum yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í bandaríska fyrirtækinu MSX International, Inc. („MSXI“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Bain Capital: fjárfestingafyrirtæki.
 - MSXI: veitir útvistaða viðskiptaþjónustu, aðallega innan ökutækjaiðnaðarins.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 429, 22.11.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8285 – Bain Capital/MSX International og eftirfarandi póstaritun:

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

⁽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 M.8289 – Engie/Omnes Capital/Prédica/Maïa Eolis)

2016/EES/66/18

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 11. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem frönsku fyrirtækin Engie S.A. („Engie“), Omnes Capital og Prédica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole S.A. („Prédica“) öðlast með hlutafjárkaupum (hér eftir nefnd „fyrirhuguð viðskipti“) í sameiningu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í vindmyllugörðum sem franska fyrirtækið Maïa Eolis rekur. Vísað er til fyrirtækjanna Engie, Omnes Capital, Prédica og Maïa Eolis sem „aðilar“.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Engie: iðnfyrirtæki sem starfar á þjónustusviði gass, raforku og orkugjafa. Það starfar innan allrar virðiskeðju orkugjafa.
 - Omnes Capital: sjálfstætt, franskt eignastýringarfyrirtæki sem safnar saman fjárfestingaframlögum fjárfesta og starfar innan ýmissa fjárfestingageira, einkum á sviði endurnýjanlegra orkugjafa. Omnes Capital stýrir ýmsum fjárfestingasjóðum, sumir þeirra eiga hlutdeild í félögum sem starfa innan orkugeirans.
 - Prédica: dótturfélag alfarið í eigu Crédit Agricole S.A. sem starfar innan váttryggingageirans.
 - Maïa Eolis: starfar á sviði raforkuframleiðslu frá vindmyllugörðum í Frakklandi. Fyrirtækið á ýmsar sérhæfðar einingar og fela sumar þeirra í sér vindmyllugarða í rekstri, aðrar vindmyllugarða í þróun og enn aðrar fela í sér vindmyllugarða sem eru bæði í rekstri og þróun. Fyrirhuguð viðskipti varða einungis vindmyllugarða fyrirtækisins Maïa Eolis sem eru í rekstri.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 429, 22.11.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8289 – Engie/Omnes Capital/Prédica/Maïa Eolis og eftirfarandi póstarsíttun:

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

⁽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**2016/EES/66/19****(mál M.8299 – De Agostini Libri/Editorial Planeta/DeA Planeta Libri JV)****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 16. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr.139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem spænska fyrirtækið Planeta Corporation („Gruppo Planeta“), í gegnum spænska dótturfélagið sitt Editorial Planeta S.A. („Editorial Planeta“), og ítalska fyrirtækið Gruppo De Agostini S.p.A. („Gruppo De Agostini“), í gegnum ítalska dótturfélagið sitt De Agostini Libri S.p.A. („DeA Libri“), öðlast, með hlutafjárkaupum og yfirfærslu fyrirtækjaútibúa, í sameiningu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í ítalska fyrirtækinu DeA Planeta Libri s.r.l. („DeA Planeta Libri“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Gruppo De Agostini: útgáfustarfsemi, fjölmiðlar og samskiptastarfsemi, leikir og þjónusta ásamt fjármálastarfsemi víða um heim.
 - DeA Libri: ýmiss konar útgáfustarfsemi á Ítalíu.
 - Gruppo Planeta: útgáfustarfsemi, fjölmiðlar, rafræn viðskipti og þjálfun víða um heim.
 - Editorial Planeta: ýmiss konar útgáfustarfsemi.
 - DeA Planeta Libri: ýmiss konar útgáfustarfsemi á Ítalu.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 432, 23.11.2016). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8299 – De Agostini Libri/Editorial Planeta/DeA Planeta Libri JV og eftirfarandi póstarsíttun:

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

⁽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**2016/EES/66/20****(mál M.8300 – Hewlett Packard Enterprise Services/Computer Sciences Corporation)**

1. Framkvæmdastjórninni barst 17. nóvember 2016 tilkynning skv. 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem bandaríska fyrirtækið Hewlett Packard Enterprise Services („HPES“), sem er hluti af fyrirtækjafjónustu Hewlett Packard Enterprise Company, öðlast með hlutfjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, í bandaríska fyrirtækinu Computer Sciences Corporation („CSC“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - HPES: veitir tækniráðgjöf, útvistaða upplýsingatækni- og stuðningsþjónustu innan hefðbundna þjónustugeirans og fyrirtækja.
 - CSC: veitir upplýsingatækniþjónustu og upplýsingatæknilausnir.
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 hin fyrirhuguðu viðskipti.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 434, 24.11.2016). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með tölvupósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti með tilvísuninni M.8300 – Hewlett Packard Enterprise Services/Computer Sciences Corporation og eftirfarandi póstarsítu:

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

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

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

**Ágrip af ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar frá 10. febrúar 2016 þar sem lýst er 2016/EES/66/21
yfir að samfylking fyrirtækja samræmist innri markaðnum og framkvæmd
EES-samningsins**

Hinn 10. febrúar 2016 samþykkti framkvæmdastjórnin ákvörðun í samrunamáli samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 frá 20. janúar 2004 um eftirlit með samfylkingum fyrirtækja ⁽¹⁾, einkum 2. mgr. 8. gr. þeirrar reglugerðar. Heildartexti ákvörðunarinnar á ensku en án trúnaðarupplýsinga er birtur á vefsetri aðalskrifstofu samkeppnismála á eftirfarandi slóð: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

**Orðsending framkvæmdastjórnarinnar í tengslum við framkvæmd reglugerðar 2016/EES/66/22
framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 548/2014 frá 21. maí 2014 um framkvæmd
tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/125/EB að því er varðar litla,
meðalstóra og stóra aflspenna**

(Birting á heitum og tilvísunarnúmerum samhæfðra staðla samkvæmt samhæfingarlöggjöf Sambandsins)

Evrópsk staðlasamtök ⁽¹⁾	Tilvísunarnúmer og heiti staðals (og tilvísunarskjal)	Fyrsti birtingardagur í Stjtið. ESB	Tilvísunarnúmer staðalsins sem leystur er af hólmi	Dagur sem hættu ber notkun staðalsins sem leystur er af hólmi Athugasemd 1
CENELEC	EN 50588-1:2015 Miðlungsspennar 50 Hz með hæstu málspennu fyrir búnað allt að 36 kV – Hluti 1: Almennar kröfur	11.9.2015		
	EN 50588-1:2015/A1:2016	11.11.2016	Athugasemd 3	23.5.2019
CENELEC	EN 50629:2015 Orkunýting stórra spenna (Um > 36 kV eða Sr ≥ 40 MVA)	11.9.2015		
	EN 50629:2015/A1:2016	11.11.2016	Athugasemd 3	23.5.2019

⁽¹⁾ Evrópsk staðlasamtök:

- CEN: Avenue Marnix 17, B-1000, Brussels, sími +32 (0)25 50 08 11, bréfasími +32 (0)25 50 08 19 (<http://www.cen.eu>)
- CENELEC: Avenue Marnix 17, B-1000, Brussels, sími +32 (0)25 19 68 71, bréfasími +32 (0)25 19 69 19 (<http://www.cenelec.eu>)
- ETSI: 650, route des Lucioles, F-06921 Sophia Antipolis, sími +33 492 94 42 00, bréfasími +33 493 65 47 16 (<http://www.etsi.eu>)

Athugasemd 1: Síðasti dagur ætlaðs samræmis er yfirleitt sami dagur og afturköllunardagurinn (date of withdrawal eða „dow“) sem evrópsku staðlasamtökin ákveða, en athygli notenda þessara staðla skal vakin á að sérstakar undantekningar geta verið frá þessu.

Athugasemd 2.1: Nýi (eða breytti) staðallinn hefur sama gildissvið og sá sem leystur er af hólmi. Tilgreindan dag hættir staðallinn, sem leystur er af hólmi, að gilda sem grundvöllur ætlaðs samræmis við grunnkröfur eða aðrar kröfur viðeigandi Sambandslöggjafar.

Athugasemd 2.2: Nýi staðallinn hefur rýmra gildissvið en sá sem leystur er af hólmi. Tilgreindan dag hættir staðallinn, sem leystur er af hólmi, að gilda sem grundvöllur ætlaðs samræmis við grunnkröfur eða aðrar kröfur viðeigandi Sambandslöggjafar.

Athugasemd 2.3: Nýi staðallinn hefur þrengra gildissvið en sá sem leystur er af hólmi. Tilgreindan dag hættir staðallinn, sem leystur er af hólmi (að hluta), að gilda sem grundvöllur ætlaðs samræmis við grunnkröfur eða aðrar kröfur viðeigandi Sambandslöggjafar að því er varðar vörur eða þjónustu sem falla undir gildissvið nýja staðalsins. Ætlað samræmi við grunnkröfur eða aðrar kröfur viðeigandi Sambandslöggjafar gildir óbreytt að því er varðar vörur eða þjónustu sem falla áfram undir gildissvið staðalsins sem leystur er af hólmi (að hluta) en ekki undir gildissvið nýja staðalsins.

Athugasemd 3: Þegar breytingar eru gerðar er vísað til staðalsins með númerinu EN CCCC:YYYY ásamt eldri breytingum, ef einhverjar eru, og nýju breytingunni. Staðallinn, sem leystur er af hólmi (3. dalkur), er því EN CCCC:YYYY ásamt áorðnum breytingum, ef einhverjar eru, en án nýju breytingarinnar. Tilgreindan dag hættir staðallinn, sem leystur er af hólmi, að gilda sem grundvöllur ætlaðs samræmis við grunnkröfur eða aðrar kröfur viðeigandi Sambandslöggjafar.

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

Athugið:

- Upplýsingar um hvernig nálgast má staðlana fást hjá evrópsku staðlasamtökunum eða staðlastofnunum einstakra ríkja, en skrá yfir þær birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* samkvæmt 27. gr. reglugerðar (ESB) nr. 1025/2012 ⁽¹⁾.
- Evrópsk staðlasamtök gefa samhæfða staðla út á ensku (Staðlasamtök Evrópu, CEN, og Rafstaðlasamtök Evrópu, CENELEC, gefa staðla sína einnig út á frönsku og þýsku). Heiti samhæfðra staðla eru síðan þýdd á öll önnur tilskilin opinber tungumál Evrópska efnahagssvæðisins og fer þýðingin fram á vegum staðlastofnunar hvers lands. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins og EFTA-skrifstofan ábyrgjast ekki að staðlaheiti, sem borist hafa til birtingar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* og EES-viðbæti við *Stjórnartíðindi Evrópusambandsins*, séu rétt.
- Vísanir til leiðréttinga „.../AC:YYYY“ eru eingöngu birtar í upplýsingaskyni. Með leiðréttingu eru ásláttarvillur, málvillur eða sambærilegar villur fjarlægðar úr texta staðals og kann hún að tengjast útgáfu staðals, sem evrópsk staðlasamtök hafa samþykkt, á einu eða fleiri tungumálum (ensku, frönsku og/eða þýsku).
- Þótt tilvísunarnúmer staðla séu birt í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* og EES-viðbæti við *Stjórnartíðindi Evrópusambandsins* merkir það ekki að þeir séu til á öllum tungumálum Evrópska efnahagssvæðisins.
- Þessi skrá kemur í stað annarra slíkra sem birst hafa í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* og EES-viðbæti við *Stjórnartíðindi Evrópusambandsins*. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins hefur uppfærslu hennar með höndum.
- Nánari upplýsingar um samhæfða staðla og aðra evrópska staðla er að finna á eftirfarandi vefslóð:
http://ec.europa.eu/growth/single-market/european-standards/harmonised-standards/index_en.htm

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 336, 27.9.2014, bls. 31.

**Orðsending framkvæmdastjórnarinnar í tengslum við framkvæmd reglugerðar
framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1016/2010 frá 10. nóvember 2010 um
framkvæmd tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/125/EB að því er varðar
kröfur varðandi vishönnun uppþvottavéla til heimilisnota og framseldrar
reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1059/2010 um viðbætur við
tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2010/30/ESB að því er varðar orkumerkingar
uppþvottavéla til heimilisnota**

2016/EES/66/23

*(Birting á heitum og tilvísunarnúmerum samhæfðra staðla samkvæmt samhæfingarlöggjöf
Sambandsins)*

Evrópsk staðla- samtök ⁽¹⁾	Tilvísunarnúmer og heiti staðals (og tilvísunarskjal)	Tilvísunarnúmer staðalsins sem leystur er af hólmi	Síðasti dagur ætlaðs samræmis staðalsins sem leystur er af hólmi Athugasemd 1	Fyrsti birtingardagur í Stjtið. ESB
CENELEC	EN 50242:2008 Rafknúnar uppþvottavélar til heimilisnota – Aðferðir til að mæla getu IEC 60436:2004 (Breytt)			14.6.2013
	EN 50242:2008/A11:2012 IEC 60436:2004/A1:2009 (Breytt) + IEC 60436:2004/A2:2012 (Breytt)	Athugasemd 3	6.8.2013	14.6.2013
Ákvæði Z2 um vikmörk og eftirlitsaðferðir er ekki hluti af þessari vísun.				
CENELEC	EN 50242:2016 Rafknúnar uppþvottavélar til heimilisnota – Aðferðir til að mæla getu IEC 60436:2004 (Breytt) IEC 60436:2004/A1:2009 (Breytt) + A1:2009 (Breytt) IEC 60436:2004/A2:2012 (Breytt)	EN 50242:2008 + A11:2012 Athugasemd 2.1	1.1.2018	11.11.2016

⁽¹⁾ Evrópsk staðlasamtök:

- CEN: Avenue Marnix 17, B-1000, Brussels, sími +32 (0)25 50 08 11, bréfasími +32 (0)25 50 08 19 (<http://www.cen.eu>)
- CENELEC: Avenue Marnix 17, B-1000, Brussels, sími +32 (0)25 19 68 71, bréfasími +32 (0)25 19 69 19 (<http://www.cenelec.eu>)
- ETSI: 650, route des Lucioles, F-06921 Sophia Antipolis, sími +33 492 94 42 00, bréfasími +33 493 65 47 16 (<http://www.etsi.eu>)

Athugasemd 1: Síðasti dagur ætlaðs samræmis er yfirleitt sami dagur og afturköllunardagurinn (date of withdrawal eða „dow“) sem evrópsku staðlasamtökin ákveða, en athygli notenda þessara staðla skal vakin á að sérstakar undantekningar geta verið frá þessu.

Athugasemd 2.1: Nýi (eða breytti) staðallinn hefur sama gildissvið og sá sem leystur er af hólmi. Tilgreindan dag hættir staðallinn, sem leystur er af hólmi, að gilda sem grundvöllur ætlaðs samræmis við grunnkröfur eða aðrar kröfur viðeigandi Sambandslöggjafar.

Athugasemd 2.2: Nýi staðallinn hefur rýmra gildissvið en sá sem leystur er af hólmi. Tilgreindan dag hættir staðallinn, sem leystur er af hólmi, að gilda sem grundvöllur ætlaðs samræmis við grunnkröfur eða aðrar kröfur viðeigandi Sambandslöggjafar.

Athugasemd 2.3: Nýi staðallinn hefur þrengra gildissvið en sá sem leystur er af hólmi. Tilgreindan dag hættir staðallinn, sem leystur er af hólmi (að hluta), að gilda sem grundvöllur ætlaðs samræmis við grunnkröfur eða aðrar kröfur viðeigandi Sambandslöggjafar að því er varðar vörur sem falla undir gildissvið nýja staðalsins. Ætlað samræmi við grunnkröfur eða aðrar kröfur viðeigandi Sambandslöggjafar gildir óbreytt að því er varðar vörur sem falla áfram undir gildissvið staðalsins sem leystur er af hólmi (að hluta) en ekki undir gildissvið nýja staðalsins.

Athugasemd 3: Þegar breytingar eru gerðar er vísað til staðalsins með númerinu EN CCCC:YYYY ásamt eldri breytingum, ef einhverjar eru, og nýju breytingunni. Staðallinn, sem leystur er af hólmi, er því EN CCCC:YYYY ásamt áorðnum breytingum, ef einhverjar eru, en án nýju breytingarinnar. Tilgreindan dag hættir staðallinn, sem leystur er af hólmi, að gilda sem grundvöllur ætlaðs samræmis við grunnkröfur eða aðrar kröfur viðeigandi Sambandslöggjafar.

Athugið:

- Upplýsingar um hvernig nálgast má staðlana fást hjá evrópsku staðlasamtökunum eða staðlastofnunum einstakra ríkja, en skrá yfir þær birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* samkvæmt 27. gr. reglugerðar (ESB) nr. 1025/2012 ⁽¹⁾.
- Evrópsk staðlasamtök gefa samhæfða staðla út á ensku (Staðlasamtök Evrópu, CEN, og Rafstaðlasamtök Evrópu, CENELEC, gefa staðla sína einnig út á frönsku og þýsku). Heiti samhæfðra staðla eru síðan þýdd á öll önnur tilskilin opinber tungumál Evrópska efnahagssvæðisins og fer þýðingin fram á vegum staðlastofnunar hvers lands. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins og EFTA-skrifstofan ábyrgjast ekki að staðlaheiti, sem borist hafa til birtingar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* og EES-viðbæti við *Stjórnartíðindi Evrópusambandsins*, séu rétt.
- Vísanir til leiðréttinga „.../AC:YYYY“ eru eingöngu birtar í upplýsingaskyni. Með leiðréttingu eru ásláttarvillur, málvillur eða sambærilegar villur fjarlægðar úr texta staðals og kann hún að tengjast útgáfu staðals, sem evrópsk staðlasamtök hafa samþykkt, á einu eða fleiri tungumálum (ensku, frönsku og/eða þýsku).
- Þótt tilvísunarnúmer staðla séu birt í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins merkir það ekki að þeir séu til á öllum tungumálum Evrópska efnahagssvæðisins.
- Þessi skrá kemur í stað annarra slíkra sem birst hafa í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* og EES-viðbæti við *Stjórnartíðindi Evrópusambandsins*. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins hefur uppfærslu hennar með höndum.
- Nánari upplýsingar um samhæfða staðla og aðra evrópska staðla er að finna á eftirfarandi vefslóð:

http://ec.europa.eu/enterprise/policies/european-standards/harmonised-standards/index_en.htm

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 336, 27.9.2014, bls. 31.