NORSK utgave

EØS-tillegget

til De Europeiske Fellesskaps Tidende

ISSN 1022-9310

Nr. 21

7. årgang

11.5.2000

I EØS-ORGANER

1. EØS-rådet

2. EØS-komiteen

2000/EØS/21/01 EØS-komiteens beslutning nr. 13/99 av 29. januar 1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XXI (Statistikk) 1

Rådsforordning (EF, Euratom) nr. 58/97 av 20. desember 1996 om statistikk over foretaksstrukturer 7

Rådsforordning (EF) nr. 476/97 av 13. mars 1997 32

Kommisjonsforordning (EF) nr. 895/97 av 20. mai 1997 om standarden for landkodar for statistikk over handelen mellom Fellesskapet og tredjestatar og handelen mellom medlemsstatane 33

Rådsforordning (EF) nr. 322/97 av 17. februar 1997 om fellesskapsstatistikker 40

Rådsforordning (EF) nr. 23/97 av 20. desember 1996 om statistikk over arbeidskraftkostnadenes nivå og struktur 46

Kommisjonsvedtak 97/157/EF, Euratom av 12. februar 1997 51

Kommisjonsforordning (EF) nr. 1749/96 av 9. september 1996 om innledende gjennomføringstiltak for rådsforordning (EF) nr. 2494/95 om harmoniserte konsumprisindeksar 52

Kommisjonsforordning (EF) nr. 2214/96 av 20. november 1996 om harmoniserte konsumprisindekser: oversending og formidling av delindekser under HKPI 60

Rådsforordning (EF) nr. 2223/96 av 25. juni 1996 om det europeiske nasjonal- og regionalregnskapssystem i Fellesskapet 87

Kommisjonsvedtak 97/178/EF, Euratom av 10. februar 1997 om fastsettelse av en metodikk for overgangen mellom det europeiske nasjonal- og regionalregnskaps-system i Fellesskapet (ENS 95) og det europeiske nasjonalregnskapssystem (ENS 2. utgave) 91

Rådsdirektiv 96/16/EF av 19. mars 1996 om statistiske granskingar på området mjølk og mjølkeprodukt 129

Kommisjonsvedtak 97/80/EF av 18. desember 1996 om gjennomførings-bestemmelser for rådsdirektiv 96/16/EF om statistiske granskingar på området mjølk og mjølkeprodukt 132

NORSK utgave

Rådsforordning (EF) nr. 2467/96 av 17. desember 1996 158

2000/EØS/21/02 EØS-komiteens beslutning nr. 14/99 av 29. januar 1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XXI (Statistikk) 162

Rådsforordning (EF) nr. 374/98 av 12. februar 1998 164

Kommisjonsforordning (EF) nr. 2317/97 av 21. november 1997 om standarden for landkodar for statistikk over handelen mellom Fellesskapet og tredjestatar og handelen mellom medlemsstatane 165

Kommisjonsforordning (EF) nr. 2454/97 av 10. desember 1997 om nærmare reglar for gjennomføringa av rådsforordning (EF) nr. 2494/95 med omsyn til minstestandardar for kvaliteten av veging i HKPI 171

3. Parlamentarikerkomiteen for EØS

4. Den rådgivende komité for EØS

II EFTA-ORGANER

1. EFTA-statenes faste komité

2. EFTAs overvåkningsorgan

2000/EØS/21/03 Vedtak i EFTAs overvåkningsorgan nr. 112/99/COL av 4. juni 1999 om innføring av nye retningslinjer for statsstøtte til motorvognindustrien og om syttende endring av saksbehandlingsregler og materielle regler på statsstøtteområdet 173

2000/EØS/21/04 Godkjenning av statsstøtte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 og overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 artikkel 1 nr. 3 – Vedtak i EFTAs overvåkningsorgan om ikke å gjøre innsigelse (støttenr. 99-008/Norge og 00-001/Norge) 193

3. EFTA-domstolen

2000/EØS/21/05 Anmodning om en rådgivende uttalelse fra EFTA-domstolen framsatt av Héraðsdómur Reykjavíkur (Reykjavik byrett) i medhold av en beslutning i Hæstiréttur Íslands (Islands Høyesterett) av 13. januar 2000 i saken Lánasýsla ríkisins mot Fjárfestingarbanka atvinnulífsins hf. (Sak E-1/00) 194

2000/EØS/21/06 Anmodning om en rådgivende uttalelse fra EFTA-domstolen framsatt av Oslo byrett 22. februar 2000 i saken Allied Colloids mfl mot Staten ved Kommunal- og regionaldepartementet (Sak E-2/00) 194

III EF-ORGANER

1. Rådet

2. Kommisjonen

3. Domstolen

EFTA-ORGANER

EFTAS OVERVÅKNINGSORGAN

VEDTAK I EFTAS OVERVÅKNINGSORGAN 2000/EØS/21/03

NR. 112/99/COL

av 4. juni 1999

om innføring av nye retningslinjer for statsstøtte til motorvognindustrien og om syttende endring av saksbehandlingsregler og materielle regler på statsstøtteområdet

EFTAS OVERVÅKNINGSORGAN HAR -

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde([1]), særlig artikkel 61 til 63,

under henvisning til avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et overvåkningsorgan og en domstol([2]), særlig protokoll 3 artikkel 1, og

ut fra følgende betraktninger:

I henhold til artikkel 24 i overvåknings- og domstolsavtalen skal EFTAs overvåkningsorgan håndheve EØS-avtalens bestemmelser om statsstøtte.

I henhold til artikkel 5 nr. 2 bokstav b) i overvåknings- og domstolsavtalen skal EFTAs overvåkningsorgan utferdige meldinger og retningslinjer om spørsmål som EØS-avtalen omhandler, dersom EØS-avtalen eller overvåknings- og domstolsavtalen uttrykkelig bestemmer det eller dersom EFTAs overvåkningsorgan anser det nødvendig.

Det vises til saksbehandlingsregler og materielle regler på statsstøtteområdet([3]), vedtatt av EFTAs overvåkningsorgan 19. januar 1994([4]).

Kommisjonen for De europeiske fellesskap besluttet 15. juli 1997 å foreslå overfor medlemsstatene som et formålstjenlig tiltak i henhold til EF-traktatens artikkel 93 nr. 1 å innføre nye rammebestemmelser for Fellesskapet for statsstøtte til motorvognindustrien (EFT C 279 av 15.9.1997).

Det må opprettholdes en streng disiplin ved tildeling av støtte til motorvognindustrien, og ensartet anvendelse av EØS-avtalens statsstøtteregler må sikres i hele Det europeiske økonomiske samarbeidsområde.

I henhold til punkt II under overskriften "GENERELT" på slutten av EØS-avtalens vedlegg XV skal EFTAs overvåkningsorgan etter samråd med Kommisjonen for De europeiske fellesskap vedta rettsakter som tilsvarer dem som vedtas av Kommisjonen, med sikte på å opprettholde like konkurransevilkår.

([1]) **Heretter kalt EØS-avtalen.**

([2]) **Heretter kalt overvåknings- og domstolsavtalen.**

([3]) **Heretter kalt retningslinjene for statsstøtte.**

([4]) **Først offentliggjort i EFT L 231 av 3.9.1994 og i EØS-tillegget til EF-tidende nr. 32 av samme dato, sist endret (16. endring) ved vedtak nr. 372/98/COL av 16. desember 1998 (offentliggjort i EFT C 111 av 22.4.1999 og i EØS-tillegget til EF-tidende av samme dato).**

NORSK utgave

Det er holdt samråd med Kommisjonen for De europeiske fellesskap.

EFTAs overvåkningsorgan har på multilaterale møter om statsstøtte 6. juni og 19. november 1997 holdt samråd med EFTA-statene om innføringen av de nye retningslinjene på grunnlag av overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 artikkel 1 nr. 1.

Fornyelse av særlige meldingskrav for motorvognindustrien utgjør et formålstjenlig tiltak i henhold til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 artikkel 1 nr. 1 og krever samtykke fra de berørte EFTA-stater -

GJORT DETTE VEDTAK:

1. Kapittel 23 i retningslinjene for statsstøtte erstattes med teksten i vedlegg I til dette vedtak.

2. Vedlegg VI til retningslinjene for statsstøtte erstattes med teksten i vedlegg II til dette vedtak.

3. EFTA-statene skal underrettes om dette vedtak ved brev vedlagt en kopi av vedtaket, herunder vedlegg I og II, der de anmodes om å gi sitt samtykke til de nye retningslinjene innen én måned, i den utstrekning de omfatter formålstjenlige tiltak i henhold til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 artikkel 1 nr. 1.

4. Vedtaket, herunder vedlegg I og II, skal offentliggjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

5. Dette vedtak er gyldig i engelsk språkversjon.

Utferdiget i Brussel, 4. juni 1999

For EFTAs overvåkningsorgan

Knut Almestad
President

Bernd Hammermann
Medlem av kollegiet

VEDLEGG I

23. Støtte til motorvognindustrien([1])

23.1. BEHOVET FOR DISSE RETNINGSLINJER OG DERES VIRKEOMRÅDE

a) Bakgrunn

1) På grunn av dens store betydning for sysselsettingen, handelen og den teknologiske utvikling anses motorvognindustrien generelt som er strategisk næringsgren. I perioden fra 1970 til 1980 overførte regjeringene i flere europeiske stater store støttebeløp til sin nasjonale motorvognindustri med sikte på modernisering og utvikling av næringen, eller for å sikre dens overlevelse([2]). Dette førte til et subsidiekappløp blant disse statene og til omfattende konkurransevridning. Som følge av dette innførte Kommisjonen for De europeiske fellesskap i 1989 rammebestemmelser for statsstøtte til motorvognindustrien([3]) (heretter kalt rammebestemmelsene), med det doble formål å oppnå større åpenhet om støtteoverføringene og å innføre streng disiplin ved tildeling av slik støtte, for i størst mulig grad å redusere konkurransevridningene innenfor Fellesskapets industri. På det tidspunkt var det ingen overkapasitet innen bilproduksjon i Europa, men det var utstrakt samhandel med kjøretøyer og motorer innenfor Fellesskapet, noe som innebar at næringen allerede var utsatt. Etter at EØS-avtalen var trådt i kraft, ble tilsvarende regler vedtatt av EFTAs overvåkningsorgan([4]).

2) Kommisjonens rammebestemmelser ble vedtatt som et formålstjenlig tiltak i henhold til EF-traktatens artikkel 93 nr 1, etter siste endring artikkel 88 nr. 1, for en periode på tre år([5]). Etter utløpet av denne perioden skulle Kommisjonen vurdere behovet for bestemmelsene og deres virkeområde på nytt. I desember 1990 besluttet Kommisjonen at rammebestemmelsene fortsatt skulle få anvendelse, men at de skulle tas opp til ny vurdering innen to år. I desember 1992 besluttet Kommisjonen igjen at rammebestemmelsene ikke skulle endres, og at de skulle fortsette å gjelde til en ny vurdering var blitt foretatt. Som følge av et søksmål anlagt av Spania, avgjorde De europeiske fellesskaps domstol i sin dom i sak C-135/93([6]) at Kommisjonens vedtak skulle anses som en begrenset forlengelse inntil det var blitt foretatt en ny vurdering av rammebestemmelsene, som skulle finne sted senest 31. desember 1994. På bakgrunn av denne dommen foreslo Kommisjonen 5. juli 1995 overfor medlemsstatene at rammebestemmelsene skulle gjeninnføres senest fra 1. januar 1996 i form av et formålstjenlig tiltak, og at de skulle omfatte visse endringer, herunder en økning av terskelen for meldeplikt til ECU 17 millioner. Kommisjonen varslet også medlemsstatene om at rammebestemmelsene kunne bli vurdert på nytt og eventuelt endret eller opphevet etter to år, avhengig av utviklingen med hensyn til eventuelle horisontale rammebestemmelser (jf. reglene i kapittel 26 i disse retningslinjer)([7]).

3) I 1996 gjennomførte Kommisjonen en grundig undersøkelse av rammebestemmelsene med bistand fra uavhengige rådgivere. Konklusjonen av undersøkelsen var at rammebestemmelsene generelt virket tilfredsstillende, men det ble likevel anbefalt visse tilpasninger, blant annet med hensyn til

---

([1]) **Dette kapittel svarer til Fellesskapets rammebestemmelser for statsstøtte til motorvognindustrien (EFT C 279 av 15.9.1997).**

([2]) **Det er anslått at det i perioden 1977-1987 ble tildelt statsstøtte til motorvognindustrien i EF, hovedsakelig i form av kapitaltilførsel og utstrakt gjeldsavskriving, til en verdi av ECU 26 milliarder. I perioden fra 1989, da rammebestemmelsene trådte i kraft, til juli 1996, godkjente Kommisjonen ECU 5,4 milliarder i støtte til næringen.**

([3]) **EFT C 123 av 18.5.1989, s. 3.**

([4]) **Kapittel 23 i retningslinjene for statsstøtte vedtatt 19. januar 1994 (EFT L 231 og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 32 av 3.9.1994).**

([5]) **Anvendelsen av rammebestemmelsene ble utsatt de første seks månedene av 1989 i påvente av samtykke fra ti medlemsstater, og fram til januar 1990 for Spania og mai 1990 for Tyskland. Spania og Tyskland var opprinnelig mot innføringen av rammebestemmelsene.**

([6]) **Dom av 29. juni 1995 i sak C-135/93, Spania mot Kommisjonen [1995] saml. I-1651.**

([7]) **Ved dom av 25. april 1997 i sak C-292/95, Spania mot Kommisjonen, opphevet Domstolen Kommisjonens vedtak av juli 1995 om å forlenge rammebestemmelsenes gyldighet til 31. desember 1995, med tilbakevirkende kraft fra 1. januar 1995, i påvente av gjeninnføringen av rammebestemmelsene for en periode på to år fra 1. januar 1996 til 31. desember 1997.**

NORSK utgave

tersklene for meldeplikt, definisjonen av næringen og metoden for utføring av kostnad/nytte-analyser. På grunnlag av denne undersøkelsen besluttet Kommisjonen i 1997 å innføre nye rammebestemmelser, igjen som et formålstjenlig tiltak etter EF-traktatens artikkel 93 nr. 1.

b) Generelt om næringen

4) Motorvognindustrien er av stor økonomisk betydning innenfor EØS. Ifølge fagfolk kan så mange som ti arbeidsplasser avhenge av hver arbeidsplass i denne næringen. Den sysselsetter, direkte og indirekte, nærmere 10 % av den yrkesaktive befolkning i EØS. Videre opplever næringen en rask globalisering av sine markeder. Europeiske produsenter og deres leverandører møter stadig flere konkurrenter i sine tradisjonelle markeder, og forsøker derfor å opprettholde eller styrke sin virksomhet på sine viktigste eksportmarkeder, ofte ved å opprette lokale produksjonsanlegg i Sentral-Europa, Asia eller Sør-Amerika.

5) Kapasitetsutnyttelsesgraden i europeisk motorvognindustri har imidlertid siden 1993 ligget på under 80 % hos de fleste store europeiske produsentene([1]). Det er usannsynlig at kapasitetsutnyttelsesgraden vil bedre seg vesentlig på mellomlang sikt([2]), da de generelle økonomiske rammevilkår er preget av svak vekst på et mettet og konjunkturutsatt marked.

6) Europeiske bilprodusenter har i de senere år gjort store framskritt blant annet med hensyn til produktivitetsøkning og forbedring av produksjonskvalitet, og nærmer seg derfor de beste internasjonale standarder. For å innhente forspranget til bl.a. USA og Japan, må det imidlertid legges større vekt på immaterielle investeringer, særlig innen FoU og opplæring, utvikling av industrisamarbeid, modernisering av myndighetenes rolle, opprettelse av stabile og gunstige økonomiske rammevilkår og sikring av effektiv konkurranse([3]). En tilpasning av rammebestemmelsene til dagens økonomiske forhold er i samsvar med disse målsetningene.

7) Overvåkningsorganet har derfor på grunnlag av overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 artikkel 1 nr. 1 besluttet å foreslå overfor EFTA-statene at de fra 1. september 1999 skal gi forhåndsmelding i henhold til artikkel 1 nr. 3 i samme protokoll om de viktigste tilfellene av støtte til motorvognindustrien, i samsvar med reglene fastsatt nedenfor.

23.2. REGLER OM MELDING

23.2.1. Definisjon av næringen

1) Med 'motorvognindustrien' menes utvikling, produksjon og montering av 'motorvogner', 'motorer' til motorvogner og 'moduler eller delsystemer' til motorvogner eller motorer, enten direkte av en produsent eller av en 'førsteleddsleverandør' og, i sistnevnte tilfelle, bare i forbindelse med et 'samleprosjekt'.

a) Motorvogner

2) Med 'motorvogner' menes personbiler, varebiler, lastebiler, veigående traktorer, busser, turvogner og andre nyttekjøretøyer. Termen omfatter ikke racerbiler, kjøretøyer til bruk utenfor vei (f.eks. til kjøring på snø eller til persontransport på golfbaner), motorsykler, tilhengere, jordbruks- og skogbrukstraktorer, campingvogner, spesialkjøretøyer (f.eks. brannbiler, verkstedsvogner), dumpere, industritrucker (f.eks. gaffeltrucker, portaltrucker og palletrucker) samt militærkjøretøyer til hæren.

b) Motorer til motorvogner

3) Med 'motorer til motorvogner' menes motorer med kompresjonstenning og gnisttenning, elektriske motorer, turbinmotorer, gassmotorer, blandingsmotorer og andre motorer til motorvogner.

([1]) **Kommisjonsmelding av 10. juli 1996 om europeisk motorvognindustri (COM(96) 327 endelig).**

([2]) **En undersøkelse utført i første halvår av 1996 blant samtlige bilprodusenter i EØS viste at kapasitetsutnyttelsesgraden i 1995 var på 71 %, dvs. en anleggskapasitet på 18,1 millioner enheter mot en årlig produksjon på 12,9 millioner enheter.**

([3]) **Se fotnote 1 ovenfor.**

c) Moduler og delsystemer

4) Med 'modul' eller 'delsystem' menes et sett primærdeler til en motorvogn eller en motor som er produsert, montert eller installert av en førsteleddsleverandør og levert gjennom et datastyrt ordresystem eller etter prinsippet "just-in-time"(til rett tid).

5) Leverings- og lagringstjenester på logistikknivå samt helhetlige operasjoner som er satt ut til underleverandører og inngår i produksjonskjeden, f.eks. lakkering av deler, anses også å høre inn under moduler og delsystemer.

d) Førsteleddsleverandører

6) Med 'førsteleddsleverandør' menes en leverandør, uavhengig av bilprodusenten eller ikke, som deler ansvaret for design og utvikling([1]), og som på produksjons- eller monteringsstadiet produserer, monterer og/eller forsyner en bilprodusent med delsystemer eller moduler. Det dreier seg om en industripartner som ofte er knyttet til produsenten ved en avtale med tilnærmet samme varighet som modellens levetid (f.eks. til det innføres nytt design). En førsteleddsleverandør kan også levere tjenester, særlig logistikktjenester som f.eks. styring av forsyningssiden.

e) Samleprosjekt

7) En produsent kan på selve investeringsstedet eller på ett eller flere tilgrensende industriområder([2]) samle ett eller flere førsteleddsleverandørprosjekter som omfatter levering av moduler eller delsystemer til de motorvogner eller motorer som produseres. Med 'samleprosjekt' menes en gruppering av slike prosjekter.

8) Et samleprosjekt har tilsvarende varighet som bilprodusentens investeringsprosjekt.

9) En investering foretatt av en førsteleddsleverandør omfattes av definisjonen på et samleprosjekt dersom minst halvparten av den produksjon som følger av investeringen, leveres til den berørte produsenten ved det aktuelle anlegget.

23.2.2. Støtte som skal meldes

1) Formålet med forhåndsmelding av støtte som EFTA-statene har til hensikt å tildele, er å gjøre det mulig for Overvåkningsorganet på best mulig måte å sikre at planlagt støtte til motorvognindustrien er forenlig med EØS-avtalens konkurranseregler.

a) Støtte tildelt innenfor rammen av en godkjent ordning

2) Enhver støtte som offentlige myndigheter har til hensikt å tildele et enkeltprosjekt eller et samleprosjekt innenfor rammen av en godkjent støtteordning til fordel for ett eller flere foretak i motorvognindustrien, skal meldes på forhånd etter overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 artikkel 1 nr. 3 dersom en av følgende terskler er nådd:

([1]) **Design og utvikling finner ofte sted på stedet der produsenten utfører sitt prosjekt.**

([2]) **Det kan dreie seg om et tilgrensende industriområde bl.a. når det foreligger et konkret bindeledd (f.eks. et automatisk samlebånd) som gjør det mulig å levere moduler direkte til bilfabrikken.**

NORSK utgave

- investeringsprosjektets([1]) nominelle beløp (de samlede prosjektkostnader([2])): euro 50 millioner,

eller

- samlet bruttostøtte([3]) til prosjektet, uansett kilde og støttens form og formål: euro 5 millioner.

3) Overvåkningsorganet undersøker deretter produsentens og hver enkelt førsteleddsleverandørs prosjekt for å ta stilling til de planlagte støttetiltakenes forenlighet.

b) Enkelttildeling av støtte

4) Enhver støtte som offentlige myndigheter har til hensikt å tildele utenfor en godkjent støtteordning til ett eller flere foretak i motorvognindustrien som definert ovenfor, skal meldes på forhånd etter overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 artikkel 1 nr. 3, med mindre den oppfyller vilkårene for bagatellmessig støtte etter reglene i kapittel 12 i disse retningslinjer.

c) Krisestøtte og omstruktureringsstøtte til foretak i vanskeligheter

5) Enhver krise- og omstruktureringsstøtte som offentlige myndigheter har til hensikt å tildele til ett eller flere foretak i motorvognindustrien, skal meldes på forhånd etter overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 artikkel 1 nr. 3, med mindre den oppfyller vilkårene for bagatellmessig støtte etter reglene i kapittel 12 i disse retningslinjer.

d) Melding

6) Statsstøtte som omfattes av meldeplikt etter disse retningslinjer, skal meldes ved bruk av et eget skjema. Ettersom arbeidsspråket i EFTAs overvåkningsorgan er engelsk, benyttes den engelske språkversjon av skjemaet gjengitt i Fellesskapets rammebestemmelser, trykt i *De Europeiske Fellesskaps Tidende* C 279 av 15.9.1997, s. 17-44([4]), supplert med et egnet skjema som kan fås tilsendt ved henvendelse til EFTAs overvåkningsorgan, Direktoratet for konkurranse og statsstøtte.

7) EFTA-statene skal legge ved meldingsskjemaene enhver relevant støttedokumentasjon. I forbindelse med regionalstøtte bør det særlig legges ved eventuelle undersøkelser utført med sikte på endelig valg av etableringssted.

23.2.3. Kontroll og vurdering i ettertid

1) Overvåkningsorganet kan i sitt vedtak kreve at det gjennomføres kontroll og vurdering i ettertid av støtte som allerede er tildelt, idet graden av detalj kan variere med den enkelte sak og faren for konkurransevridning.

2) En kopi av den endelige støtteavtalen inngått mellom EFTA-staten og foretaket som mottar støtte, skal i alle tilfeller sendes til Overvåkningsorganet umiddelbart etter at den er undertegnet av partene.

3) For at Overvåkningsorganet skal kunne kontrollere at dets vedtak blir overholdt, skal EFTA-statene, med bistand fra støttemottakerne, for hver hovedfase i prosjektet framlegge et notat om foretatte støtteutbetalinger eller en kopi av den foreløpige rapporten om støtteavtalens gjennomføring, etterfulgt av en endelig rapport som gjør rede for målene for støtten, bl.a. med hensyn til tidsplan, investeringer og overholdelse av særlige vilkår pålagt av EFTA-staten, og for de resultater som faktisk er oppnådd ved fullføring av prosjektet.

([1]) **Med investeringsprosjekt menes som regel et foretaks investering i nye aktiva som er nødvendige for å opprette, utvide, modernisere eller rasjonalisere et produksjonsanlegg på et bestemt industriområde. Et investeringsprosjekt skal ikke kunstig inndeles i flere delprosjekter og/eller flere regnskapsår for å unngå meldeplikten.**

([2]) **De samlede prosjektkostnader defineres på følgende måte: et foretaks samlede utgifter til kjøp av nye materielle og immaterielle anleggsmidler som er en del av investeringsprosjektet, og som vil bli avskrevet i løpet av levetiden eller leaset. Prosjektkostnadene er derfor lik det kapitalbeløp som er investert i prosjektet. De tilsvarer ikke nødvendigvis de støtteberettigede kostnader (se avsnitt 23.3.2. nr. 10).**

([3]) **Bruttostøtte beregnes ved å legge sammen alle tilskudd og tilskuddsekvivalenter for den planlagte støtten; dersom støtten tildeles skattefritt, bør det om mulig tas hensyn til skattefordelen ved beregning av brutto støtteekvivalent.**

([4]) **For dette formål skal med "Kommisjonen" forstås "EFTAs overvåkningsorgan" og med "medlemsstat" skal forstås "EFTA-stat".**

23.2.4. Årlig rapport

1) EFTA-statene oppfordres til å framlegge en årlig rapport for Overvåkningsorganet med opplysninger om all støtte, uansett form, som er tildelt i løpet av siste år til foretak i motorvognindustrien. Støtte som ikke omfattes av meldeplikten, skal også nevnes i den årlige rapporten.

2) De årlige rapportene sendes innen 1. april året etter referanseåret på skjemaet gjengitt i vedlegg VII til disse retningslinjer.

23.2.5. Ikrafttredelse og gyldighetsperiode

1) Disse retningslinjer trer i kraft 1. september 1999. Støtteforslag meldt før denne dato vil bli vurdert på grunnlag av de foregående retningslinjer.

2) Disse retningslinjer får anvendelse i to år. Før utløpet av denne perioden vil Overvåkningsorganet avgjøre om retningslinjenes gyldighet skal forlenges, særlig på bakgrunn av utviklingen med hensyn til rammebestemmelsene for flere sektorer fastsatt i kapittel 26 i disse retningslinjer.

23.3. RETNINGSLINJER FOR VURDERING AV STØTTE

1) Ved vurdering av støtte tas det hensyn til generelle økonomiske og industrielle forhold, forhold knyttet til næringen og regionale, miljømessige og sosiale forhold. Overvåkningsorganet ønsker imidlertid ikke å påtvinge sektoren en næringsstrategi, som bedre defineres av næringen selv og av markedet. Overvåkningsorganets mål er nå som før å sikre motorvognprodusenter innenfor EØS rimelige konkurransevilkår. For å oppnå dette vil Overvåkningsorganet bestrebe seg på å begrense konkurransevridningene forårsaket av visse støttetiltak og å opprettholde en konkurransesituasjon som fremmer næringens konkurranseevne og produktivitet.

2) Kriteriene som Overvåkningsorganet legger til grunn i sin vurdering av støtte, varierer dermed etter formålene med den aktuelle støtten. Overvåkningsorganet forvisser seg imidlertid alltid om at støtten som tildeles, både står i rimelig forhold til de problemer som skal løses, og er nødvendig for å gjennomføre prosjektet. Begge disse kriteriene, forholdsmessighet og nødvendighet, må være oppfylte for at Overvåkningsorganet skal godkjenne statsstøtte innenfor motorvognindustrien. Alle former for støtte beskrevet nedenfor vurderes direkte på dette grunnlag.

3) En melding som omhandler et prosjekt, kan omfatte ulike former for støtte, og vurderingen skjer da på grunnlag av de særskilte vurderingskriterier som gjelder for hver enkelt støtteform.

23.3.1. Krisestøtte og omstruktureringsstøtte til foretak i vanskeligheter

1) Krise- og omstruktureringsstøtte vurderes etter retningslinjene for slik støtte fastsatt i kapittel 16, med forbehold for avsnitt 23.3.1. nr. 2. Overvåkningsorganet vil særlig forvisse seg om at både omstruktureringsstøtte og krisestøtte i prinsippet er engangstiltak.

2) Ettersom det fortsatt vil være strukturell overkapasitet i motorvognindustrien på mellomlang sikt, vil Overvåkningsorganet forby statsstøtte som fører til en nettoøkning i produksjonskapasiteten. Overvåkningsorganet vil dessuten som regel kreve en reduksjon i eksisterende anleggskapasitet. Etter Overvåkningsorganets mening må en slik reduksjon i produksjonskapasiteten stå i rimelig forhold til støtteintensiteten, dvs. støtten dividert med omstruktureringskostnadene.

23.3.2. Regionalstøtte

1) Motorvognindustrien kan tildeles regionalstøtte til opprettelse av nye anlegg og utvidelse av eksisterende anlegg innenfor støtteberettigede områder i EØS, da dette kan være et viktig bidrag til den regionale utvikling i form av opprettelse eller bevaring av ofte høyt kvalifiserte arbeidsplasser og i form av betydelige ringvirkninger.

NORSK utgave

2) Forhåndsmelding gir Overvåkningsorganet mulighet til å veie fordelene med hensyn til den regionale utvikling opp mot eventuelle negative virkninger for næringen som helhet. Formålet med en slik vurdering, i form av en kostnad/nytte-analyse, er ikke å skape tvil om regionalstøttens vesentlige bidrag til den regionale utvikling innenfor EØS, men å sikre at det også tas hensyn til andre faktorer som berører avtalepartenes felles interesser, f.eks. næringens utvikling og generelle konkurranseevne i Europa og sikring av rimelige konkurransevilkår.

a) Støttebehov

3) For å godtgjøre behovet for regionalstøtte, må støttemottakeren([1]) klart bevise at foretaket har et økonomisk lønnsomt alternativ for gjennomføring av prosjektet eller delprosjektene et annet sted. Dersom det ikke var mulig å utføre investeringen ved noe annet nytt eller eksisterende anlegg innenfor gruppen, ville foretaket uansett måtte gjennomføre prosjektet ved det eneste mulige anlegget, selv uten å motta støtte.

4) Et prosjekts 'mobilitet' avhenger av om det finnes et økonomisk lønnsomt alternativ. Investoren kan eventuelt dokumentere slik mobilitet([2]) på grunnlag av undersøkelser utført med sikte på å bestemme endelig etableringssted. Det alternative etableringsstedet må ikke nødvendigvis være innenfor EØS. Overvåkningsorganet undersøker imidlertid hvor sannsynlig alternativet er, særlig på bakgrunn av de relevante markeder.

5) Før regionalstøtte godkjennes, undersøker Overvåkningsorganet dermed et meldt prosjekts mobilitet med hensyn til beliggenhet, etter å ha forvisset seg om at den berørte regionen er støtteberettiget etter EØS-reglene. Regionalstøtte kan ikke godkjennes for et prosjekt eller delprosjekt som ikke er mobilt med hensyn til beliggenhet.

6) For å dokumentere et prosjekts mobilitet skal investoren, dersom det alternative etableringsstedet ikke er innenfor EØS eller i ett av landene i Sentral- og Øst-Europa, blant annet ved en beliggenhetsanalyse godtgjøre at minst ett økonomisk lønnsomt alternativ til det valgte etableringsstedet er vurdert innenfor EØS eller i ett av landene i Sentral- og Øst-Europa. I motsatt fall vil det valgte etableringsstedet bli ansett som det beste. Det kan dermed bare godkjennes regionalstøtte med en intensitet som ikke overskrider terskelen fastsatt i avsnitt 23.3.2. bokstav c) nedenfor, og som derfor ikke krever utførelse av en kostnad/nytte-analyse.

7) Regionalstøtte til modernisering og rasjonalisering, som generelt ikke er mobile prosjekter, tillates ikke innen motorvognindustrien (se avsnitt 23.3.7).

8) Næringsvirksomhet innen motorvognindustrien er av en slik art at hele produksjonslinjer av og til må avvikles fordi de er foreldet. Slike tilfeller, som likevel er sjeldne, kan omfatte et element av mobilitet ved at foretaket ofte har valget mellom å tilpasse et eksisterende anlegg og å stenge det og oppføre et nytt produksjonsanlegg et annet sted, i form av utvidelse eller nyoppføring i et ikke utbygd område ("greenfield"). En slik vesentlig endring i produksjonsstrukturen([3]) ved et eksisterende anlegg kalles en 'omlegging' og kan berettige til regionalstøtte.

9) Omlegging er ikke det samme som 'omstrukturering', et begrep som gjelder foretak i finansielle vanskeligheter.

([1]) **Et førsteleddsleverandørprosjekt som er direkte knyttet til en mobil investering utført av en motorvognprodusent, vil per definisjon bli ansett som mobilt. Leverandørens prosjekt kan være mobilt selv om produsentens prosjekt ikke er det, men leverandøren vil måtte godtgjøre dette overfor Overvåkningsorganet.**

([2]) **Mobilitet alene er ikke alltid tilstrekkelig til å dokumentere et støttebehov, f.eks. dersom etableringsstedet som velges, har klare konkurransefordeler i forhold til alternativet presentert av investoren.**

([3]) **'Omlegging' innebærer en fullstendig og samtidig avvikling av en fabrikks eksisterende plateproduksjonsanlegg (motorvogner) eller mekaniske anlegg (motorer) og sluttmonteringsanlegg, samt opprettelse av nye plateproduksjonsanlegg, mekaniske anlegg og sluttmonteringsanlegg i en samlet produksjonsstruktur som er klart forskjellig fra den foregående.**

b) Støtteberettigede kostnader

10) Overvåkningsorganet tar stilling til om kostnader knyttet til de mobile aspektene ved et prosjekt er støtteberettigede. Dette avhenger av den regionale støtteordning som får anvendelse i den aktuelle støtteberettigede regionen.

c) Støttens forholdsmessighet

11) Når Overvåkningsorganet vurderer de mobile aspektene ved et prosjekt, forvisser det seg om at den planlagte støtten står i rimelig forhold til de regionale problemer den skal bidra til å løse. For dette formål benyttes en metode basert på en kostnad/nytte-analyse. Av klarhetshensyn inngår det et standardoppsett for kostnad/nytte-analyser i meldingsskjemaene som skal benyttes i forbindelse med støtte til motorvognindustrien (jf. avsnitt 23.2.2. nr. 6 ovenfor). Kostnad/nytte-analysen er beskrevet i vedlegg VI.

12) Inntil Overvåkningsorganet har godkjent kartene over støtteberettigede områder i samsvar med de nye retningslinjene for regionalstøtte, dvs. normalt innen 1. januar 2000, vil det ikke kreve at det utføres kostnad/nytte-analyser for planlagt regionalstøtte med en støtteintensitet på inntil 10 %([1]) av den øvre støttegrensen for regionen. Grunnen til dette er at et mobilt prosjekt i en støtteberettiget region alltid vil være rammet av visse ulemper. Etter denne dato, og i den utstrekning de nye kartene over støtteberettigede områder har lavere støttegrenser, vil det kreves utføring av en kostnad/nytte-analyse når støtteintensiteten er minst 20 % av de nye øvre grensene for regionen.

13) En kostnad/nytte-analyse innebærer en sammenligning, med hensyn til de mobile elementene, av de kostnader en investor må bære for å utføre sitt prosjekt i den berørte regionen, med de kostnader han ville måtte bære for et identisk prosjekt et annet sted, noe som gjør det mulig å definere særlige ulemper ved den berørte støtteberettigede regionen. Overvåkningsorganet tillater regionalstøtte innenfor en grense som svarer til de regionale ulempene i forhold til en investering på sammenligningsstedet.

14) I kostnad/nytte-analysen må sammenligningsstedet befinne seg innenfor EØS eller i et av landene i Sentral- og Øst-Europa dersom formålet med investeringen er produksjon av motorvogner og deler til motorvogner som i hovedsak er beregnet på europeiske markeder([2]).

15) Dersom sammenligningsstedet i kostnad/nytte-analysen ligger innenfor et annet støtteberettiget område som definert i EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 og EF-traktatens artikkel 92 nr. 3, er en eventuell forskjell i de regionale støttesatser verken en fordel eller en ulempe med hensyn til kostnad/nytte-analysen; den betraktes per definisjon som nøytral.

16) Som nevnt i avsnitt 23.2.2. bokstav d) i disse retningslinjer under overskriften 'Melding', skal eventuelle undersøkelser utført med sikte på endelig valg av etableringssted framlegges for Overvåkningsorganet for å lette saksbehandlingen og fremskynde et endelig vedtak.

17) Driftsmessige ulemper vurderes over tre år for utvidelsesprosjekter og over fem år for nyoppføring av anlegg ("greenfield"-prosjekter). Overvåkningsorganet mener dette generelt tilsvarer den tid som behøves for å overvinne problemer i etableringsfasen og nå et normalt produksjonsnivå i de to tilfellene.

18) Med nye anlegg menes nye anlegg på et nytt industriområde som ennå ikke er utbygd. I slike tilfeller møter foretakene, til sammenligning med utvidelse av anlegg, følgende særlige problemer: mangel på egnet infrastruktur, mangel på tilrettelagt logistikk, mangel på arbeidskraft opplært særskilt for å

([1]) **Se statsstøttesak nr. N 781/96, Ford Bridgend, EFT C 139 av 6.5.1997, s. 4.**

([2]) **Undersøkelsen av investeringens mobilitet og kostnad/nytte-analysen kan gjennomføres for forskjellige alternative etableringssteder.**

NORSK utgave

møte foretakets behov og mangel på underleverandørnett. Dersom disse tjenestene kan leveres av en enhet i samme foretaksgruppe med nær beliggenhet, anses imidlertid prosjektet i samsvar med kommisjonsvedtak 96/666/EF som en utvidelse, selv om anlegget faktisk oppføres i et ikke utbygd område([1]).

19) I forbindelse med et samleprosjekt kan de berørte førsteleddsleverandører hver innrømmes samme prosentsats for regionale ulemper som den som er beregnet for motorvognprodusenten i kostnad/nytte-analysen, uten at det foretas en egen kostnad/nytte-analyse for dem. Dersom en førsteleddsleverandør som deltar i et samleprosjekt, mener han er rammet av særlige regionale ulemper som gir rett til en høyere støtteintensitet, kan han imidlertid anmode om at det utføres en egen kostnad/nytte-analyse, som deretter vil være gjeldende uansett hva utfallet blir.

d) Analyse av innvirkningen på næringen og konkurransen

20) Tatt i betraktning at motorvognindustrien er en utsatt næring, vil Overvåkningsorganet undersøke hvert investeringsprosjekts innvirkning på konkurransen, idet det særlig legges vekt på endringer i produksjonskapasitet([2]) i den aktuelle foretaksgruppen på det relevante marked([3]).

21) Det vil derfor bli foretatt en regulering (eventuelle tillegg) beregnet på følgende måte:

Tillegg		
Innvirkning på konkurrentene	Regioner som omfattes av artikkel 61 nr. 3 bokstav a)	Regioner som omfattes av artikkel 61 nr. 3 bokstav c)
Liten	+ 4	+ 2
Moderat	+ 2	+ 1
Stor	- 1	- 2

22) Tillegget uttrykkes i punkter som skal legges til eller trekkes fra den tillatte intensitet beregnet i kostnad/nytte-analysen.

23) Innvirkningen på næringen er 'stor' når forholdet mellom gruppens kapasitet etter investeringen (C(f)) og gruppens kapasitet før investeringen (C(i)) er større enn eller lik 1,01.

24) Innvirkningen er 'moderat' når $0,99 < C(f) / C(i) < 1,01$ eller det opprettes ett nytt segment på det relevante marked.

25) Innvirkningen er 'liten' når C(f)/C(i) er mindre enn eller lik 0,99.

26) Skillet mellom regioner som omfattes av henholdsvis artikkel 61 nr. 3 bokstav a) og artikkel 61 nr. 3 bokstav c), er nødvendig for å ta størst mulig hensyn til de særlige vanskeligheter i den enkelte region og øke regionalstøttens stimulerende virkning på investorene.

e) Beregning av støtteintensitet

27) Den godkjente støtten, uttrykt i brutto tilskuddsekvivalent, kan ikke i noe tilfelle overskride summen av beløpene beregnet etter bokstav a) til d) (mobilitet, støtteberettigede investeringer, regionale ulemper, eventuelle tillegg), som vanligvis er diskontert og uttrykt i prosent av den støtteberettigede investering for å kunne sammenlignes med brutto tilskuddsekvivalent for den støtteberettigede regionen. Støtten kan ikke overskride den øvre regionale støttegrense for den aktuelle type foretak.

([1]) **EFT L 308 av 29.11.1996, s. 46.**

([2]) **På grunn av den strukturelle overkapasitet i næringen.**

([3]) **Det relevante produktmarked omfatter de produkter (og eventuelt tjenester) som inngår i investeringsprosjektet, og eventuelle produkter som av forbrukeren (ut fra produktenes egenskaper, pris og bruksområde) eller av produsenten (ut fra produksjonsanleggenes omstillingsevne) betraktes som erstatningsprodukter. Det relevante geografiske marked omfatter i prinsippet EØS og landene i Sentral- og Øst-Europa.**

23.3.3. Støtte til forskning og utvikling

1) Støtte til forskning og utvikling vil bli vurdert etter de relevante regler for slik støtte fastsatt i kapittel 14.

2) Overvåkningsorganet foretar en grundig analyse av fordelingen av kostnader mellom ulike kategorier FoU. Investorene må klart skille mellom industriell forskning, utvikling før konkurransestadiet og innføring av ny teknologi gjennom produktiv investering eller utvikling av konkurranseevnen.

23.3.4. Investeringsstøtte for innovasjonsformål

1) Med innovasjon menes utvikling og industrialisering innenfor EØS og landene i Sentral- og Øst-Europa av helt eller i det vesentlige nye produkter eller prosesser, dvs. produkter eller prosesser som ennå ikke er benyttet eller markedsført av andre aktører i næringen. Ekte innovasjon medfører en risiko for å mislykkes, og Overvåkningsorganet vil ta hensyn til omfanget av denne risiko når det vurderer den planlagte støttens intensitet.

2) Generelt bør europeisk motorvognindustri bedre sin konkurranseevne sammenlignet med sine konkurrenter i USA, Japan og Korea. Næringen bør derfor blant annet bedre sin innovasjonsevne for å ytterligere å redusere disse landenes teknologiske og industrielle forsprang([1]).

3) Investeringsstøtte for innovasjonsformål vil derfor bli godkjent bare i tilfeller der dette er klart berettiget, som en stimulans til industriell eller teknologisk satsing som innebærer en risiko.

4) Den tillatte støtteintensitet for slik støtte er inntil 10 % av alle støtteberettigede kostnader i forbindelse med virksomhet og investeringer av teknisk art som er direkte og utelukkende knyttet til prosjektets innovative del.

5) Et innovasjonsprosjekt må gjelde bare ett anlegg([2]) innenfor samme foretaksgruppe i motorvognindustrien. Det vil ikke bli gitt støtte til deler av prosjektet som utføres ved andre anlegg innenfor gruppen.

23.3.5. Støtte til miljøvern og energiøkonomisering

1) Støtte til tiltak for å bekjempe forurensning generelt, dvs. støtte tildelt etter retningslinjene for statsstøtte til miljøvern (kapittel 15), kan bli ansett som forenlig med EØS-avtalens virkemåte.

2) Det bør bemerkes at nevnte retningslinjer inneholder kompliserte tekniske vurderinger av bl.a. de 'miljøkostnader' investoren må påregne. Ved vurdering av støttens forenlighet foretar Overvåkningsorganet dessuten en grundig undersøkelse av de kostnadsbesparelser investoren har oppnådd med hensyn til energi, råvarer mv. som følge av prosjektets miljøverndel.

23.3.6. Støtte til yrkesrettet opplæring

1) Overvåkningsorganet stiller seg generelt positiv til programmer for opplæring, etterutdanning og omskolering. Planlagt støtte til slike formål vil bli undersøkt for å sikre at støtten ikke bare tjener til å redusere kostnader som et foretak normalt må dekke selv.
2) Overvåkningsorganet vil med det første vedta retningslinjer for opplæringsstøtte som også vil få anvendelse på motorvognindustrien.

([1]) **Dette forspranget illustreres ved den gjennomsnittlige produksjonstid for et kjøretøy: 25 timer i Europa, 22 timer i USA og 16 timer i Japan (se COM(96) 327 endelig).**

([2]) **Eller et lite antall anlegg dersom flere delprosjekter som utfyller hverandre, utføres ved noen få anlegg.**

NORSK utgave

23.3.7. Støtte til modernisering og rasjonalisering

1) Modernisering og rasjonalisering er viktig for at et foretak skal kunne beholde sin konkurranseevne i et globalt marked. Støtte til slike tiltak medfører imidlertid en svært høy risiko for konkurransevridning, og tiltakene bør derfor finansieres av foretakets egne midler.

2) Dersom et foretak som er utsatt for internasjonal konkurranse, ikke er i stand til å finansiere sin egen modernisering og omstrukturering, vil det til slutt miste sin konkurranseevne og levedyktighet. Det kan derfor ikke gis støtte til modernisering eller rasjonalisering av foretak i motorvognindustrien.

23.3.8. Driftsstøtte

1) Driftsstøtte skaper varig konkurransevridning i en næring som motorvognindustrien. Overvåknings-organet vil derfor ikke godkjenne ny driftsstøtte, selv i støtteberettigede områder. Videre vil Overvåkningsorganet, dersom en EFTA-stat tildeler denne type støtte innenfor rammen av eksisterende støtteordninger, på grunnlag av overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 artikkel 1 nr. 1 foreslå at slik driftsstøtte til ett eller flere foretak i motorvognindustrien gradvis avskaffes.

VEDLEGG II

Vedlegg VI

Kostnad/nytte-analyse av støtteprosjekter i motorvognindustrien

1. REGIONALSTØTTE OG KONKURRANSEVRIDNING

1.1. Innvirkning på næringen

I henhold til retningslinjene for statsstøtte til motorvognindustrien skal Overvåkningsorganet ved behandling av EFTA-staters forslag om å tildele regionalstøtte innen motorvognindustrien vurdere fordelene med hensyn til regionalutvikling opp mot eventuelle negative virkninger for næringen, f.eks. opprettelse av betydelig overkapasitet.

Ettersom motorvognindustrien er en utsatt næring og det er stor risiko for uønsket konkurransevridning, må det dessuten sikres at eventuell regionalstøtte står i rimelig forhold til de regionale problemer den skal bidra til å løse.

Overvåkningsorganet har fastsatt en øvre støttegrense for hver region som omfattes av EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav a) eller c). Selv når den øvre grensen for regionalstøtte i området der prosjektet skal utføres, er høyere enn den støtteintensitet som foreslås for et motorvognforetak, utgjør den delen av regionalstøtten som overstiger foretakets faktiske merkostnader i det støtteberettigede området, like fullt en konkurransefordel for dette foretaket i forhold til konkurrenter som ikke mottar støtte.

Risikoen for urimelig konkurransevridning er særlig høy i motorvognindustrien fordi globaliseringsnivået og de fleste produsenters strukturelle overkapasitet fører til hard priskonkurranse. Slik intens konkurranse reduserer fortjenestemarginene, noe som igjen tvinger næringen til å foreta stadige kostnadsreduksjoner. Enhver overkompensasjon av regionale ulemper kan derfor få negative følger for konkurrenter som ikke mottar støtte. En annen årsak til at det er høy risiko for urimelig konkurransevridning er at store multinasjonale selskaper får de berørte stater og regioner til å konkurrere seg i mellom om etableringsstedet for viktige investeringsprosjekter. Det er derfor en tendens til at slike prosjekter tildeles urimelig høy støtte. Et slikt subsidiekappløp kan omfatte ikke bare regionalstøtte, men også annen horisontal støtte, enkelttildelinger av støtte og generelle tiltak.

Overvåkningsorganet vil derfor gjennom en grundig analyse av alle tilfeller av regionalstøtte søke å begrense slik støtte til det som er strengt nødvendig for å påvirke valget av etableringssted for økonomisk lønnsomme prosjekter i motorvognindustrien, og dermed unngå urimelig konkurransevridning.

1.2. Hvordan vurdere en balanse

Ved vurdering av forslag fra en EFTA-stat om tildeling av regionalstøtte til en motorvognprodusent i forbindelse med et stort og mobilt investeringsprosjekt, ønsker Overvåkningsorganet å beregne i hvilken grad regionalstøtten er knyttet til de strukturelle ulemper en investor møter i det støtteberettigede området. I beregningen vil Overvåkningsorganet ta utgangspunkt i en metode kalt 'kostnad/nytte-analyse'. Metoden er basert på undersøkelsen *'The effect of different State aid measures on intra-Community competition'* ('Virkningen av ulike statsstøttetiltak på konkurransen innenfor Fellesskapet'), utført av forskningsgruppen Motor Industry Research Unit og offentliggjort i 1990([1]).

Overvåkningsorganet setter seg bevisst i den private investors sted når det beregner kostnader eller fordeler knyttet til en bestemt beliggenhet. Ved å sammenligne investerings- og driftskostnadene ved det valgte etableringsstedet i det støtteberettigede området med den beste alternative beliggenhet, kan Overvåkningsorganet tallfeste disse kostnadene og fordelene. Nåverdien av de beregnede netto merkostnader i forbindelse med det regionale etableringsstedet kan dermed sammenlignes med nåverdien av den planlagte regionalstøtten. Balansen mellom disse verdiene, uttrykt i prosent av den støtteberettigede investering, inngår deretter i en undersøkelse av prosjektets innvirkning på næringen.

([1]) **Offentliggjort av De europeiske fellesskaps kontor for offentlige publikasjoner, under ISBN-nr. 92-826-0381-4.**

NORSK utgave

2. KOSTNAD/NYTTE-ANALYSE OG OVERVÅKNINGSORGANETS FRAMGANGSMÅTE

2.1. Hva er en kostnad/nytte-analyse?

Generelt sett er en kostnad/nytte-analyse en framgangsmåte for å vurdere om et prosjekt er ønskelig ved å veie fordelene opp mot kostnadene. Resultatene av analysen kan uttrykkes på ulike måter, bl.a. som intern avkastningsprosent, netto nåverdi og kostnad/nytte-forhold. På grunnlag av en rekke praktiske metoder basert på prinsippet om handlingsmåten til en investor i en markedsøkonomi, har kostnad/nytte-analysen fått bred anvendelse både blant private selskaper og offentlige myndigheter ved vurdering av store investeringsprosjekter.

2.2. Overvåkningsorganets framgangsmåte

Overvåkningsorganets framgangsmåte er å benytte en variant av modellen for kostnad/nytte-analysen ved vurdering av et motorvognforetaks netto merkostnader som følge av beslutningen om å legge et mobilt investeringsprosjekt til et bestemt støtteberettiget område i stedet for å velge beste alternative beliggenhet([1]).

I første omgang undersøkes det om prosjektet er mobilt. Motorvognforetaksgruppen som den planlagte støtten er tiltenkt, må på en klar og overbevisende måte godtgjøre at det finnes et økonomisk lønnsomt alternativt etableringssted for prosjektet. Dette er klart tilfellet for nyoppføring av anlegg ("greenfield"-prosjekter) og for utvidelsesprosjekter som ikke innebærer utskifting av eksisterende anlegg.

Det skal bemerkes at dersom foretaket på grunn av næringsmessige bindinger ikke har noe lønnsomt alternativ for gjennomføring av prosjektet et annet sted, enten ved et nytt eller et eksisterende anlegg, er regionalstøtte i forbindelse med valget av beliggenhet ikke berettiget, da støtte til prosjektet slett ikke er nødvendig. Motorvognforetaksgruppen ville i alle tilfeller ha utført prosjektet ved det eneste mulige eksisterende anlegget. Ikke-mobile investeringsprosjekter har ett av følgende hovedmål: modernisering, rasjonalisering eller utskiftning.

I forbindelse med en fullstendig modellfornyelse (enten dette får følger for anleggets kapasitet eller ikke), der eldre produksjonslinjer demonteres i sin helhet og utskiftes med nye, kan imidlertid foretaket gjøre gjeldende at det foreligger mobilitet. Foretaket kan i et slikt tilfelle være fristet til å stenge anlegget og flytte produksjonen til et annet sted. Slike omfattende endringer ved et eksisterende anlegg vil bli kalt en omlegging([2]), og kan berettige til regionalstøtte. En omlegging kan føre til en økning i eller en reduksjon av anleggets samlede kapasitet. Alternativet til omlegging er vanligvis utvidelse av et annet eksisterende anlegg eller nyoppføring av anlegg ("greenfield"-prosjekt).

Et prosjekt er 'mobilt' dersom det foreligger et 'lønnsomt alternativ'. Foretaket skal godtgjøre at kravet til mobilitet er oppfylt ved å framlegge undersøkelser utført for å vurdere forskjellige alternative etableringssteder og anbefale den mest fordelaktige beliggenhet. Det er viktig å merke seg at den mest attraktive beliggenhet kan være utenfor EØS. I alle tilfeller undersøker Overvåkningsorganet om det alternative etableringsstedet er hensiktsmessig, særlig på bakgrunn av markedene som foretakets investering er rettet inn mot.

Ved vurdering av planlagt regionalstøtte undersøker Overvåkningsorganet altså det meldte prosjektets faktiske mobilitet med hensyn til etableringssted. Det kan ikke godkjennes regionalstøtte som ikke er nødvendig fordi prosjektet ikke er mobilt i den forstand at foretaket i realiteten ikke kan velge å gjennomføre prosjektet et annet sted.

Undersøkelsen av alternative etableringssteder utført av eller for investoren vil i prinsippet gi alle de opplysninger som behøves til å fylle ut skjemaene for kostnad/nytte-analysen. En kopi av den opprinnelige

---

([1]) **Før Fellesskapets rammebestemmelser ble endret, måtte den alternative beliggenhet alltid være den beste mulige beliggenhet for det samme prosjektet i et område som ikke var støtteberettiget. Dersom foretaket ikke hadde vurdert denne muligheten, ble det oppfordret av Kommisjonen til å velge denne beliggenheten.**

([2]) **Begrepet omlegging er ikke det samme som 'omstrukturering', som gjelder foretak i finansielle vanskeligheter eller anlegg som ville bli nedlagt dersom investeringsprosjektet ikke ble gjennomført.**

undersøkelsen bør også oversendes til Overvåkningsorganet. I sin analyse kan Overvåkningsorganets legge vekt på alle hovedpunkter der det påvises kostnadsforskjeller([1]) mellom de to etableringsstedene som vurderes. Det eneste som ikke skal tas i betraktning, er ulemper som gir rett til særskilt støtte til for et annet formål (f.eks. opplæring). En annen forskjell kan være det antall år som legges til grunn i kostnad/nytte-analysen, der Overvåkningsorganet har valgt en standardperiode på tre eller fem år (se avsnitt 3.3 nedenfor).

Kostnad/nytte-analysen gjør det mulig å beregne netto merkostnader i forbindelse med valg av etableringssted i et støtteberettiget område sammenlignet med den beste alternative beliggenhet. Forholdet mellom disse netto merkostnader i nåverdi og nåverdien av den støtteberettigede investering kalles 'den regionale ulempefaktor'.

2.3. Analyse av innvirkningen på markedet

For å vurdere virkningen av regionalstøtte for konkurrentene, vil Overvåkningsorganet først definere det relevante produktmarked som berøres av det aktuelle prosjektet på europeisk plan, idet det tas hensyn til graden av substitusjon for tilbud og etterspørsel i næringen. Dersom det er en stor grad av substitusjon mellom ulike segmenter eller nisjer i markedet, vil Overvåkningsorganet legge til disse segmentene eller nisjene når det definerer det relevante marked. Overvåkningsorganet skiller f.eks. ikke mellom del fleste segmenter av personbilmarkedet, med mindre kjøretøyet er tilstrekkelig særegent med hensyn til bruk og produksjonsmetode (f.eks. terrenggående kjøretøyer).

Ettersom de fleste bilprodusenter produserer sine egne motorer, mener Overvåkningsorganet at det relevante marked for motorproduksjonen til en bilprodusent tilsvarer bilmarkedet som motorene produseres for. Når det gjelder delsystemer eller moduler, som nå også omfattes av retningslinjene, mener imidlertid Overvåkningsorganet at det er et eget marked for hver modul og hvert delsystem. En bilprodusent vil bestemme seg for selv å (fortsette å) produsere en modul først etter å ha undersøkt om dette er lønnsomt i forhold til å la modulen bli produsert av en underleverandør.

Ved melding om et samleprosjekt som omfatter både produksjon av motorvogner eller motorer og produksjon av tilhørende moduler, vil Overvåkningsorganet definere det relevante marked som bilmarkedet og markedet for de ulike modulene kombinert.

Virkningen av regionalstøtte vil bli nøye vurdert og klassifisert som liten, moderat eller stor for konkurrentene på det relevante marked. Analysen vil ta utgangspunkt i endringer i kapasitet og markedsandeler som følge av prosjektet.

På grunn av den strukturelle overkapasitet som i dag kjennetegner motorvognindustrien i EØS, har Overvåkningsorganet lagt seg på en strengere linje med hensyn til statsstøtte til prosjekter som kan forsterke dette problemet ytterligere, uavhengig av om det skal utføres i støtteberettigede områder eller ikke. Av denne grunn kan 'den regionale ulempefaktor' bli justert ved at det legges til eller trekkes fra noen punkter (det såkalte 'regionaltillegg').

Begrepet overkapasitet, hvordan overkapasitet kontrolleres på gruppenivå og verdiene fastsatt for 'regionaltillegget' er forklart nærmere i avsnitt 3.4 nedenfor.

2.4. Faglig ekspertise og fortrolig behandling

Både eksistensen av en lønnsom alternativ beliggenhet og beregningen av merkostnader og fordeler i forbindelse med dette skal undersøkes av uavhengige eksperter, som skal utferdige en rapport.

Ettersom resultatene av kostnad/nytte-analysen i stor grad avhenger av de opplysninger mottakerforetaket selv har framlagt, benytter Overvåkningsorganet seg av ekstern faglig ekspertise for å kontrollere at opplysningene framlagt av foretaket er riktige. Overvåkningsorganet inngår avtale med et konsulentfirma med inngående kjennskap til motorvognsektoren, som velges ved utlysning av anbud i samsvar med Overvåkningsorganets regler for anbudsbehandling på området offentlige innkjøp.

([1]) **Forskjeller i selskapsskatt anses ikke som et kostnadselement.**

NORSK utgave

De fleste opplysninger og tekniske data som framlegges av støttemottakeren i forbindelse med kostnad/nytte-analysen, meddeles Overvåkningsorganet under streng fortrolighet. I kostnad/nytte-analysen er det behov for detaljerte opplysninger om prosjektets drifts- og investeringskostnader og andre fortrolige opplysninger om foretakets mål for omsetning, produksjon og kapasitet, som kan være lovbeskyttede forretningshemmeligheter. Konsulentfirmaet som benyttes av Overvåkningsorganet, har ifølge avtalen taushetsplikt og risikerer store bøter og erstatningskrav ved brudd på disse bestemmelsene. Overvåkningsorganet kan også forsikre mottakerforetaket om at dokumenter merket fortrolig ikke vil bli videreformidlet.

3. HVORDAN DET GJØRES (EN BESKRIVELSE AV METODEN)

3.1. Regionale siktemål og andre mål for det støttede prosjektet

Før analysen innledes, er det viktig å fastslå om prosjektet bare har et regionalt siktemål eller også andre mål som er støtteberettigede etter retningslinjene for statsstøtte til motorvognindustrien. Dersom prosjektet også omfatter andre elementer (f.eks. miljøvern, FoU, opplæring) som kan motta egen støtte, må det påses at disse ikke inngår i de støtteberettigede kostnader eller i kostnad/nytte-analysen. Dette forholder seg noe annerledes for innovasjon i forbindelse med investeringen. Slike kostnader kan berettige til støtte både for regionale formål og for innovasjonsformål.

3.2. Sammenligning: alternativt etableringssted for prosjektet

Valget av sammenligningssted for prosjektet, som er et nøkkelelement i analysen, undersøkes nøye av Overvåkningsorganet og kan – som alle andre opplysninger og tekniske data framlagt av foretaket – bestrides av fagekspertene.

- Foretaket skal i prinsippet framlegge et fullstendig eksemplar av undersøkelsen utført med sikte på valg av etableringssted for prosjektet, for å dokumentere at ett eller flere alternativer ble vurdert før etableringsstedet ble valgt.

- Dersom det ikke er utført en fullstendig undersøkelse, vil foretaket([1]) måtte framlegge tilstrekkelige bevis på at det aktivt har søkt å finne en alternativ beliggenhet som ville ha vært mer kostnadssvarende på kort sikt, men som ikke ble fulgt opp av særlige grunner som Overvåkningsorganets fageksperter vil måtte ta stilling til.

I Overvåkningsorganets kostnad/nytte-analyse vil sammenligningsstedet eller sammenligningsgrunnlaget i prinsippet være innenfor EØS eller ett av landene i Sentral- og Øst-Europa dersom formålet med investeringen er produksjon av motorvogner eller deler til motorvogner som i stor utstrekning er beregnet på europeiske markeder([2]). I sjeldne tilfeller der et foretak sammenligner ett enkelt etableringssted i Europa med et etableringssted utenfor Europa som det ville måtte importere motorvognene fra, vil kostnad/nytte-analysen eventuelt bli utført med et hypotetisk alternativt etableringssted. I tilfeller der foretaket kan godtgjøre at mer enn halve produksjonen skal omsettes utenfor Europa, kan sammenligningsstedet i kostnad/nytte-analysen ligge utenfor Europa.

Dersom sammenligningsstedet utpekt av foretaket befinner seg innenfor et annet støtteberettiget område i EØS som omfattes av unntaksbestemmelsene i EF-traktatens artikkel 92 nr. 3 eller EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3, er en eventuell forskjell i de øvre støttegrenser verken en fordel eller en ulempe med hensyn til kostnad/nytte-analysen. En slik forskjell anses som nøytral med hensyn til det endelige resultat av analysen.

([1]) **Delsystemprodusenter som må etablere seg i nærheten av en bilfabrikk, vil normalt ikke ha utført en slik undersøkelse. Sammenligningsstedet er derfor det samme som for bilprodusenten. En bilmontør som har konkurrert om andre etableringssteder, vil på den annen side ikke ha tilgang til undersøkelsen utført av bilprodusenten med sikte på valg av etableringssted.**

([2]) **Undersøkelsen av investeringens mobilitet og kostnad/nytte-analysen kan utføres på grunnlag av forskjellige sammenligningssteder.**

3.3. Faktorer som skal tas i betraktning([1])

Som nevnt ovenfor blir alle opplysninger og tekniske data som framlegges av foretaket, kontrollert av Overvåkningsorganet og dets fageksperter. Generelle referansedata (inflasjonstakt, gjennomsnittsinntekt innenfor næringen i ulike land osv.) sammenlignes med tilgjengelig statistikk på EØS-plan.

I kostnad/nytte-analysen undersøkes forskjeller i investeringskostnader og om mulig i driftskostnader over en periode på tre år for eksisterende anlegg og fem år for nyoppføringsprosjekter regnet fra det året produksjonen av de nye motorvognene/motorene starter, mellom anlegget i det støtteberettigede området og anlegget på sammenligningsstedet.

Det må understrekes at begrepet 'nyoppføringsprosjekt' gjelder et helt 'nytt' etableringssted i et område som også er nytt for produsenten. Prosjektet krever blant annet utbygging av basisinfrastruktur, installering av logistikk, rekruttering og intensivopplæring av ny arbeidskraft samt opprettelse av et lokalt leverandørnett. Dersom disse oppgavene kan ivaretas av en annen enhet i foretaksgruppen som allerede befinner seg i nærheten av etableringsstedet, anses prosjektet som en utvidelse av eksisterende anlegg, selv om det faktisk dreier seg om en nyoppføring i et ikke utbygd område ("greenfield")([2]).

Perioden på henholdsvis tre og fem år er fastlagt på anbefaling fra fagekspertene, som anser dette å tilsvare den tid som behøves til å tjene inn igjen etableringskostnadene, avhengig av prosjektets art. Ved utvidelse eller omlegging av eksisterende anlegg kreves det som regel kortere tid for å nå full produksjonskapasitet enn ved nyoppføringsprosjekter, der læreprosessen er langsommere.

Overvåkningsorganet forventer at foretakene for å forsvare valget av beliggenhet kan dokumentere at de netto driftsmessige ulemper minker over tid, ettersom en investors valg av etableringssted vanligvis bygger på langsiktige komparative fordeler ved dette stedet i forhold til andre alternative etableringssteder.

I kostnad/nytte-analysen tas følgende faktorer i betraktning:

- *Forskjeller i investeringskostnader*

Det skal gjøres nøye rede for eventuelle forskjeller i motorvognforetakgruppens merkostnader til investering([3]) på de to etableringsstedene. Analysen omfatter minst fem kostnadskategorier: grunn, bygninger og infrastruktur, maskiner og utstyr, verktøy og støpeformer samt leverandørverktøy. Det kan fastlegges andre kategorier for aktiva som avskrives i løpet av sin levetid. Foretaket må forklare disse kostnadsforskjellene overfor Overvåkningsorganet og framlegge all tilgjengelig støttedokumentasjon (herunder tekniske skisser av anlegget før og etter investeringen).

Forskjellene i investeringer mellom de to anleggene som sammenlignes, krever som regel at Overvåkningsorganets fageksperter avlegger besøk på stedet. Undersøkelsen av disse elementene er også svært viktig med hensyn til å avdekke kapasitetsmessige flaskehalser ved anlegget som mottar støtte dersom det er aktuelt å øke produksjonskapasiteten.

Analysen av investeringsulemper viser om det er en fordel eller en ulempe for foretaket å etablere seg i det støtteberettigede området, avhengig av om de investeringer som ville kreves ved sammenligningsanlegget, er større eller mindre enn de investeringer som faktisk er gjennomført i det støtteberettigede området.

- *Forskjeller i driftskostnader*

Forskjeller i driftskostnader de første hele tre eller fem produksjonsårene skal også undersøkes nøye. I støttedokumentasjonen skal det for hver kategori skilles mellom normale eller varige kostnadsforskjeller og kostnadsforskjeller i etableringsfasen. Opplysningene skal gis i valutaen til den EFTA-stat som yter støtten (med angivelse av antatte valutakurser), i nåpriser for tidligere år eller i faste priser for framtidige år. Følgende faktorer tas normalt i betraktning:

([1]) **Dette avsnitt bør for bedre forståelse leses parallelt med standardoppsettet for kostnad/nytte-analyser i meldingsskjemaet nevnt i avsnitt 5 nedenfor.**

([2]) **Jf. kommisjonsvedtak 96/666/EF, EFT L 308 av 29.11.1996, s. 46.**

([3]) **Investeringskostnadene kan være større enn den støtteberettigede investering i henhold til den regionale støtteordning som får anvendelse i det aktuelle tilfellet.**

NORSK utgave

- arbeidskraftskostnader: forskjeller i lønnskostnader innen produksjonen ved optimal produktivitet, som igjen kan inndeles i forskjeller i lønnssatser, arbeidstid og arbeidskraft,

- deler/materialer: forskjeller i kostnader til deler og leveranser, idet det tas hensyn til lokal leverandørpolitikk, sentral innkjøpspolitikk mv.,

- lagre: forskjeller i finansieringskostnader for lagre av inngående materialer og ferdige produkter som følge av valget av etableringssted (dvs. forskjeller i antall lagringsdager ved anlegget og under transport),

- transport: forskjeller i motorvognforetakets kostnader som følge av anleggets beliggenhet i et randområde (både med hensyn til inngående materialer og ferdige produkter), på grunn av ulike avstander og transportkostnader per enhet,

- andre driftsmessige ulemper: forskjeller i kostnader til f.eks. forsyningstjenester og garantier.

3.4. Endelig resultat av kostnad/nytte-analysen: 'regional ulempefaktor' i forhold til 'støtteintensitet'

Kostnad/nytte-analysen benyttes til å beregne netto merkostnader for hvert av de to etableringsstedene. Den nominelle verdi diskonteres på grunnlag av den gjeldende referanserente for den berørte EFTA-staten på det tidspunkt prosjektet innledes. Når de driftsmessige ulemper er uttrykt i faste priser, diskonteres den nominelle verdi av ulempene med realrenten, som er lik referanserenten minus inflasjonstakten i den berørte staten.

Overvåkningsorganet kontrollerer også at den regionale støtteordning er riktig anvendt ved beregning av de støtteberettigede kostnader. Den 'støtteintensitet' som Overvåkningsorganets legger til grunn i sitt vedtak om støtteprosjektet, er forholdet mellom den diskonterte støtten og den diskonterte støtteberettigede investering beregnet på grunnlag av referanserenten. Støtteintensiteten uttrykkes deretter i brutto tilskuddsekvivalent.

'Den regionale ulempefaktor' oppnås ved å dividere netto merkostnader i nåverdi med nåverdien av den støtteberettigede investering.

Denne regionale ulempefaktor sammenholdes med den 'støtteintensitet' uttrykt i brutto tilskuddsekvivalent som er lagt til grunn i EFTA-statens støtteforslag. En sammenligning av disse faktorene gjør det mulig å framsette følgende umiddelbare antakelser:

- dersom støtteintensiteten er klart lavere enn den regionale ulempefaktor, kan det gås ut fra at motorvognforetaket ikke vil motta uberettiget høy støtte, fordi støtten i en viss grad vil kompensere for de finansielle ulemper som følger av valget av etableringssted,

- dersom støtteintensiteten er klart høyere enn den regionale ulempefaktor, kan det på dette stadiet i undersøkelsen gås ut fra at motorvognforetaket vil kunne motta uberettiget høy støtte, fordi støtten vil kunne overkompensere de finansielle ulemper som følger av valget av etableringssted,

- dersom støtteintensiteten er tilnærmet lik den regionale ulempefaktor, vil analysen av innvirkningen på markedet avgjøre om den planlagte støtten kan godkjennes.

3.5. Analyse av innvirkningen på markedet: 'regionaltillegg'

På grunn av den aktuelle overskuddskapasitet i europeisk motorvognindustri legger Overvåkningsorganet i sin vurdering av regionalstøtte innenfor motorvognindustrien særlig vekt på produksjonskapasiteten 'før' og 'etter' investeringen hos produsenten([1]) som mottar støtte, og situasjonen på det segment av motorvognmarkedet som vil bli påvirket av det støttede prosjektet.

([1]) **Med hensyn til moduler vil Overvåkningsorganet ikke legge overkapasitetshensyn til grunn, ettersom førsteleddsleverandører ikke forventes å investere i ny kapasitet med mindre de har klare kjøpsavtaler.**

Planlagt støtte til investeringer som kan forverre næringens overkapasitetsproblem, kan bli justert ved at 'den regionale ulempefaktor' reduseres med inntil to punkter. Dette vil kunne medføre at Overvåknings-organet må innlede formell behandling etter overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 artikkel 1 nr. 2 selv når den planlagte støtten ikke overkompenserer de regionale ulempene.

På den annen side kan et prosjekt som bidrar til en generell forbedring av situasjonen med overkapasitet i næringen, oppnå et tillegg på inntil fire punkter (i støtteberettigede områder) i forhold til de regionale ulemper beregnet i kostnad/nytte-analysen.

'Regionaltillegget' omfatter følgende verdier:

	Justeringsfaktor	
Innvirkning på konkurrentene	Regioner som omfattes av artikkel 61 nr. 3 bokstav a)	Regioner som omfattes av artikkel 61 nr. 3 bokstav c)
Liten	+ 4	+ 2
Moderat	+ 2	+ 1
Stor	- 1	- 2

Merk: 'regionaltillegget' uttrykkes i punkter som legges til (eller trekkes fra) 'den regionale ulempefaktor' beregnet i kostnad/nytte-analysen.

Skillet mellom regioner som omfattes av henholdsvis artikkel 61 nr. 3 bokstav a) og artikkel 61 nr. 3 bokstav c), er nødvendig for å ta hensyn til de ulike forholdene i disse regionene og øke regionalstøttens stimulerende virkning på potensielle investorer.

4. SAKSBEHANDLING

4.1. Varsel om melding

EFTA-statene kan om de ønsker det henvende seg til Overvåkningsorganet med eventuelle spørsmål før de gir melding for å forvisse seg om at meldingen blir så fullstendig som mulig. Dette gjelder særlig når det er behov for å avklare de ulike støttetiltakenes art, når et støttetiltak har flere enn ett formål, når det er usikkert om det kreves en kostnad/nytte-analyse eller når et foretak ikke har utført en undersøkelse med sikte på valg av etableringssted.

4.2. Melding

EFTA-staten skal, med bistand fra foretaket som mottar støtte, fylle ut et standard meldingsskjema (jf. avsnitt 23.2.2. nr. 6 i disse retningslinjer), herunder standardoppsettet for kostnad/nytte-analysen, og legge ved den nødvendige støttedokumentasjon.

4.3. Vurdering

Så snart meldingen er registrert, vil Overvåkningsorganet så raskt som mulig og vanligvis innen 15 virkedager gi EFTA-staten beskjed om hvilke tilleggsopplysninger([1]) som eventuelt må framlegges for å gjøre meldingen fullstendig, slik at alle sider ved saken kan vurderes. Overvåkningsorganet vil samtidig foreslå overfor EFTA-staten at det avholdes et møte ved dets kontorer eller på stedet der investeringen skal gjennomføres, for å drøfte de opplysninger som er mottatt eller skal mottas.

([1]) **Ettersom hver enkelt sak har sine særtrekk, kan det normalt ikke forventes at meldingen gir fullstendige opplysninger om alle tekniske og finansielle sider ved et prosjekt. Dersom EFTA-staten har rådført seg med Overvåkningsorganet før melding, vil dette selvsagt redusere behovet for tilleggsopplysninger.**

NORSK utgave

I den forbindelse kan EFTA-staten og Overvåkningsorganet la seg bistå av fageksperter, slik at alle tekniske og finansielle data kan drøftes inngående. På møtet gjør Overvåkningsorganet oppmerksom på hvilke opplysninger som kreves for en fullstendig vurdering av saken, og partene blir enige om hvilken støttedokumentasjon som skal framlegges samt om den tidsplan som forventes fulgt fram til et endelig vedtak. Etter dette møtet([1]) vil Overvåkningsorganet skriftlig bekrefte sin endelige anmodning om tilleggsopplysninger.

Når Overvåkningsorganet har mottatt de tilleggsopplysninger det ble anmodet om, vil det normalt bli gjort vedtak innen 30 virkedager for støtte meldt innenfor rammen av godkjente støtteordninger og innen to måneder for enkelttildelinger av støtte.

Innen denne fristen utløper, vil imidlertid Overvåkningsorganet invitere EFTA-staten, som eventuelt kan la seg bistå av fageksperter, til et møte i Brussel der kostnad/nytte-analysen vil bli gjennomgått. Eventuelle feil og misforståelser kan da fortsatt rettes opp før den endelige versjon utarbeides.

5. SKJEMA FOR KOSTNAD/NYTTE-ANALYSEN OG TERMINOLOGI

Skjemaet som skal benyttes, er den engelske språkversjon av standardoppsettet gjengitt i vedlegg II til Fellesskapets rammebestemmelser for statsstøtte til motorvognindustrien, trykt i *De Europeiske Fellesskaps Tidende* C 279 av 15.9.1997, s. 17-44([2]).

([1]) Dersom det ifølge foretaket er vesentlige forskjeller i investeringskostnadene mellom to eksisterende anlegg, kan Overvåkningsorganets fageksperter også måtte avlegge besøk ved det alternative anlegget.

([2]) For dette formål skal med "Kommisjonen" forstås "EFTAs overvåkningsorgan" og med "medlemsstat" skal forstås "EFTA-stat".

Godkjenning av statsstøtte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 og overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 artikkel 1 nr. 3

2000/EØS/21/04

Vedtak i EFTAs overvåkningsorgan om ikke å gjøre innsigelse

Dato for vedtaket:	15. mars 2000
EFTA-stat:	Norge
Støttens nr.:	99-008
Tittel:	Enkelttildeling av støtte til Miljøbil Grenland AS (et foretak innen leasing av biler med elektrisk framdrift)
Formål:	Støtte til miljøvern
Juridisk grunnlag:	Tilskudd fra "Vekst i Grenland" (ViG), et kommune- og næringsfond for omstrukturering av Grenlandsområdet, og "Grenlandskommunenes Nærings- og Infrastrukturfond" (GreKoNi), et kommunefond for utvikling av foretak i Grenlandsområdet
Støttebeløp:	NOK 1 850 000
Varighet:	Enkelttildeling av støtte

Dato for vedtaket:	1. mars 2000
EFTA-stat:	Norge
Støttens nr.:	00-001
Tittel:	Ny ordning for tilskudd til bedriftsintern opplæring
Formål:	Støtte til opplæring
Juridisk grunnlag:	Lov nr. 9 av 27. juni 1947 om tiltak til å fremme sysselsetting, paragraf 15, 16 og 17
Støtteintensitet:	25-75 %, avhengig av foretakets beliggenhet og størrelse og av om opplæringen er bedriftsspesifikk eller generell
Støttebeløp:	Budsjettoverslag for 2000: NOK 130 millioner
Varighet:	Ubestemt

NORSK utgave

EFTA-DOMSTOLEN

Anmodning om en rådgivende uttalelse fra EFTA-domstolen framsatt av Héraðsdómur Reykjavíkur (Reykjavik byrett) i medhold av en beslutning i Hæstiréttur Íslands (Islands Høyesterett) av 13. januar 2000 i saken Lánasýsla ríkisins mot Fjárfestingarbanka atvinnulífsins hf. 2000/EØS/21/05

(Sak E-1/00)

Héraðsdómur Reykjavíkur (Reykjavik byrett) har rettet en anmodning til EFTA-domstolen, mottatt ved Domstolens kontor 7. februar 2000, om en rådgivende uttalelse i saken Lánasýsla ríkisins mot Fjárfestingarbanka atvinnulífsins hf., med hensyn til følgende spørsmål:

Er det forenlig med EØS-avtalen, særlig artikkel 4, 40, 42 og 61, at en avtaleparts nasjonale lovgivning inneholder bestemmelser om

a. at en låntaker som har krav på statsgaranti, skal betale garantiprovisjon for lån tatt opp i utlandet, men ikke for lån tatt opp i hjemlandet?

b. at en låntaker som har krav på statsgaranti, skal pålegges å betale høyere garantiprovisjon for lån fra enheter i andre parter i EØS-avtalen enn for lån fra innenlandske enheter?

Anmodning om en rådgivende uttalelse fra EFTA-domstolen framsatt av Oslo byrett 22. februar 2000 i saken Allied Colloids mfl mot Staten ved Kommunal- og regionaldepartementet 2000/EØS/21/06

(Sak E-2/00)

Oslo Byrett har rettet en anmodning til EFTA-domstolen, mottatt ved Domstolens kontor 25. februar 2000, om en rådgivende uttalelse i saken Allied Colloids mfl mot Staten ved Kommunal- og regionaldepartementet, med hensyn til følgende spørsmål:

Gir Felleserklæringen til protokollen for EØS-komiteens møte av 22. juni 1995 om EØS-avtalens vedlegg II kapittel XV, tillegg II med senere endringer, Norge adgang til å innføre et merkekrav for polyakrylamid som inneholder en konsentrasjon av reststoffet akrylamid som er lavere enn 0,1 %, jfr. rådsdirektiv 67/548/EØF av 27. juni 1967 med senere endringer og rådsdirektiv 88/379/EØF av 7. juni 1988 med senere endringer?