

# EØS-tillegget

ISSN 1022-9310

til Den europeiske  
unions tidende

**Nr. 9**

17. årgang

25.2.2010

---

	<b>I</b>	<b>EØS-ORGANER</b>	
	1.	<b>EØS-rådet</b>	
	2.	<b>EØS-komiteen</b>	
	3.	<b>Parlamentarikerkomiteen for EØS</b>	
	4.	<b>Den rådgivende komité for EØS</b>	
	<b>II</b>	<b>EFTA-ORGANER</b>	
	1.	<b>EFTA-statenes faste komité</b>	
	2.	<b>EFTAs overvåkningsorgan</b>	
<b>2010/EØS/9/01</b>		Vedtak i EFTAs overvåkningsorgan nr. 660/07/COL av 12. desember 2007 om støtte gitt til hurtigruteselskapene som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift (Norge) . . . . .	<b>1</b>
<b>2010/EØS/9/02</b>		Vedtak i EFTAs overvåkningsorgan nr. 433/09/COL av 30. oktober 2009 om syttitredje endring av saksbehandlingsregler og materielle regler på statsstøtteområdet . . . . .	<b>12</b>
<b>2010/EØS/9/03</b>		Ikke statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61 (Norge) . . . . .	<b>14</b>
	3.	<b>EFTA-domstolen</b>	
	<b>III</b>	<b>EF-ORGANER</b>	
	1.	<b>Rådet</b>	
	2.	<b>Kommisjonen</b>	
<b>2010/EØS/9/04</b>		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5554 – HAVI/KeyLux/STI Freight JV) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte . . . . .	<b>15</b>
<b>2010/EØS/9/05</b>		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5733 – Gestamp Automoción/Edscha Hinge & Control Systems) . . . . .	<b>16</b>
<b>2010/EØS/9/06</b>		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5761 – EON/Masdar/JV) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte . . . . .	<b>17</b>
<b>2010/EØS/9/07</b>		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5799 – Faurecia/Plastal) . . . . .	<b>18</b>

<b>2010/EØS/9/08</b>	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5809 – Mitsubishi/JGC/Ebara/EES) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte . . . . .	19
<b>2010/EØS/9/09</b>	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5812 – Société Lyonnaise des Eaux/Sociétés de Distribution d’Eau et d’Assainissement (II)) . . . . .	20

**3. Domstolen**

# EFTA-ORGANER

## EFTAs OVERVÅKNINGSORGAN

### VEDTAK I EFTAs OVERVÅKNINGSORGAN

2010/EØS/9/01

nr. 660/07/COL

av 12. desember 2007

#### om støtte gitt til hurtigruteselskapene som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

*(Norge)*

EFTAs OVERVÅKNINGSORGAN<sup>(1)</sup> HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde<sup>(2)</sup>, særlig artikkel 59 nr. 2, artikkel 61 til 63 og protokoll 26,

under henvisning til avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et overvåkningsorgan og en domstol<sup>(3)</sup>, særlig artikkel 24,

under henvisning til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del I artikkel 1 nr. 2 og del II artikkel 14,

under henvisning til Overvåkningsorganets retningslinjer<sup>(4)</sup> for anvendelse og fortolkning av EØS-avtalens artikkel 61 og 62, særlig kapittelet om støtte til sjøtransport,

under henvisning til Overvåkningsorganets vedtak 417/01/COL av 19. desember 2001 om støtte til sjøtransporttjenester i henhold til hurtigruteavtalen<sup>(5)</sup>,

under henvisning til Overvåkningsorganets vedtak nr. 172/02/COL av 25. september 2002 om forslag til formålstjenlige tiltak med hensyn til ordningen med regionalt differensiert arbeidsgiveravgift i Norge,

under henvisning til Overvåkningsorganets vedtak 218/03/COL av 12. november 2003 om en treårig overgangsperiode i sone 3 og 4 for den regionalt differensierte arbeidsgiveravgiften,

under henvisning til vedtak i EFTA-statenes faste komité nr. 2/2003/SC av 1. juli 2003 om at den regionalt differensierte arbeidsgiveravgiften i sone 5 var forenlig med EØS-avtalen på grunn av de uvanlige forholdene i denne sonen,

under henvisning til Overvåkningsorganets vedtak 215/05/COL av 5. juli 2006 om å innlede formell undersøkelse i henhold til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del II artikkel 6,

etter å ha oppfordret interesserte parter til å inngi kommentarer i henhold til disse bestemmelser<sup>(6)</sup>,

og ut fra følgende betraktninger:

<sup>(1)</sup> Heretter kalt Overvåkningsorganet.

<sup>(2)</sup> Heretter kalt EØS-avtalen.

<sup>(3)</sup> Heretter kalt overvåknings- og domstolsavtalen.

<sup>(4)</sup> Retningslinjer for anvendelse og fortolkning av EØS-avtalens artikkel 61 og 62 og protokoll 3 artikkel 1 i overvåknings- og domstolsavtalen, vedtatt og utferdiget av EFTAs overvåkningsorgan 19. januar 1994, kunngjort i EFT L 231 av 3.9.1994 og EØS-tillegget nr. 32 av 3.9.1994. Retningslinjene ble sist endret 3. mai 2007. Heretter kalt retningslinjene for statsstøtte.

<sup>(5)</sup> Overvåkningsorganets vedtak er tilgjengelige på <http://www.eflasurv.int>.

<sup>(6)</sup> EUT C 314 av 21.12.2006, s. 115, og EØS-tillegget nr. 63 av 21.12.2006, s. 33.

## I. FAKTISKE FORHOLD

### 1. Framgangsmåte

Den 2. august 2004 anmodet Overvåkningsorganet norske myndigheter om nærmere opplysninger om en betaling til Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab ASA og Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA<sup>(7)</sup> som kompensasjon for endringer i den norske ordningen for regionalt differensiert arbeidsgiveravgift (dok. nr. 289240).

Norske myndigheter svarte ved brev fra Nærings- og handelsdepartementet av 1. september 2004, som oversendte et brev fra Samferdselsdepartementet av samme dato, mottatt og registrert av Overvåkningsorganet 1. september 2004 (dok. nr. 291435).

Overvåkningsorganet bad om nærmere opplysninger ved brev av 12. oktober 2004 (dok. nr. 294990). I dette brevet ga Overvåkningsorganets direktorat for konkurranse og statsstøtte uttrykk for det syn at ettersom ordningen ikke var meldt til Overvåkningsorganet, men tilsynelatende allerede var trådt i kraft, måtte betalingen anses som ulovlig støtte i henhold til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del II artikkel 1 bokstav f).

Norske myndigheter svarte ved brev fra Norges delegasjon til Den europeiske union av 18. november 2004, som oversendte brev fra Moderniseringsdepartementet av 17. november 2004 og Samferdselsdepartementet av 16. november 2004. Brevet ble mottatt og registrert av Overvåkningsorganet 22. november 2004 (dok. nr. 300326).

Ved brev av 26. oktober 2005 underrettet Overvåkningsorganets direktorat for konkurranse og statsstøtte norske myndigheter om sin tvil om hvorvidt utbetalingen til hurtigruteselskapene var forenlig med EØS-avtalen (dok. nr. 329347).

Norske myndigheter svarte ved brev fra Norges delegasjon til Den europeiske union av 22. november 2005, som oversendte brev fra Moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet, begge datert 15. desember 2005, mottatt og registrert av Overvåkningsorganet 3. januar 2006 (dok. nr. 355950).

Overvåkningsorganet kommenterte det norske svaret ved brev av 9. mars 2006 (dok. nr. 364024). Norske myndigheter svarte ved brev fra Norges delegasjon til Den europeiske union av 29. mars 2006, som oversendte brev fra Fornyings- og administrasjonsdepartementet av 27. mars 2006 og Samferdselsdepartementet av 24. mars 2006. Brevet ble mottatt og registrert av Overvåkningsorganet 30. mars 2006 (dok. nr. 368446).

Ved vedtak 215/06/COL av 5. juli 2006 besluttet Overvåkningsorganet å innlede formell undersøkelse i henhold til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del II artikkel 6. Norske myndigheter fikk anledning til å gi kommentarer til vedtaket. Disse kommentarene fra norske myndigheter ble framsatt ved brev av 12. oktober 2006. Brevet ble mottatt og registrert av Overvåkningsorganet 13. oktober 2006 (dok. nr. 393258).

Overvåkningsorganets vedtak om å innlede formell undersøkelse ble kunngjort i *Den europeiske unions tidende* og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*<sup>(8)</sup>. Overvåkningsorganet oppfordret interesserte parter til å sende sine merknader. Det ble ikke mottatt kommentarer fra interesserte parter.

Ved brev av 3. desember 2007, mottatt og registrert av Overvåkningsorganet samme dato (dok. nr. 455223), oversendte norske myndigheter ytterligere opplysninger.

### 2. Bakgrunn

Hurtigruteselskapene driver maritime transporttjenester langs den norske kystlinjen fra Bergen til Kirkenes.

<sup>(7)</sup> Heretter kalt hurtigruteselskapene.

<sup>(8)</sup> EUT C 314 av 21.12.2006, s. 115, og EØS-tillegget nr. 63 av 21.12.2006, s. 33.

Fra 1. januar 2002 til 31. desember 2004 var hurtigrutetjenestene omfattet av en avtale mellom norske myndigheter og hurtigruteselskapene om drift av maritime tjenester langs norskekysten<sup>(9)</sup>. Hurtigruteavtalen ble meldt til Overvåkningsorganet av norske myndigheter i juli 2000, og godkjent av Overvåkningsorganet 19. desember 2001<sup>(10)</sup>.

I henhold til hurtigruteavtalen var hurtigruteselskapene forpliktet til å opprettholde daglig transporttjeneste, bestående av kombinert transport av personer og gods, mellom Bergen og Kirkenes i henhold til en fast ruteplan. Denne forpliktelsen innebar at hurtigruteselskapene opererte med 11 skip og daglig betjente 34 havner langs kysten. I 2004 kom ca. 8 % av omsetningen fra godstransport, mens 92 % kom fra transport av passasjerer.

Hurtigruteselskapene drev også andre kommersielle aktiviteter som ikke var del av hurtigrutetjenestene, så som drift av høyhastighetsferjer. Rutene som utgjør hurtigrutetjenestene er delvis økonomisk bærekraftige, særlig i sommersesongen. Det er imidlertid akseptert at disse rutene, betjent med den frekvensen hurtigruteavtalen krever, ikke er økonomisk bærekraftige i vintersesongen.

I sitt vedtak av 2001 fastslo Overvåkningsorganet at støtten som ble gitt under hurtigruteavtalen kunne anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte, ettersom tjenestene ble oppfattet som tjenester av allmenn økonomisk betydning, og vilkårene i EØS-avtalens artikkel 59 nr. 2 var overholdt.

25. september 2002 vedtok Overvåkningsorganet å foreslå formålstjenlige tiltak overfor Norge med hensyn til ordningen med regionalt differensiert arbeidsgiveravgift<sup>(11)</sup>. I dette brevet foreslo Overvåkningsorganet at Norge skulle treffe de nødvendige juridiske, administrative og andre tiltak for å hindre statsstøtte som følge av systemet med regionalt differensiert arbeidsgiveravgift, eller sørge for at slik støtte ble forenlig med EØS-avtalen med virkning fra 1. januar 2004. Forslaget anga imidlertid også at Overvåkningsorganet kunne godta en forlenging av fristen dersom Overvåkningsorganet skulle anse det som objektivt nødvendig og berettiget med henblikk på å gi de aktuelle foretakene en passende overgangsperiode for å tilpasse seg den endrede situasjonen. Forslaget om å innføre formålstjenlige tiltak ble godtatt av Norge 31. oktober 2002.

Den 12. november 2003 godkjente Overvåkningsorganet en treårig overgangsperiode i sone 3 og 4 for den regionalt differensierte arbeidsgiveravgiften for å få en hensiktsmessig nedtrapping av systemet<sup>(12)</sup>.

Høsten 2003 vedtok Stortinget endringer i den differensierte arbeidsgiveravgiften, som trådte i kraft 1. januar 2004. Endringene førte til høyere trygdekostnader for hurtigruteselskapene. Deler av, men ikke hele, økningen i disse kostnadene var omfattet av Overvåkningsorganets vedtak av 12. november 2003.

Hurtigruteavtalens paragraf 10 inneholder en bestemmelse der begge avtalepartene kan kreve avtalen reforhandlet ved betydelige endringer i forutsetningene for hurtigruteavtalen. Hurtigruteavtalen utløp som forutsett 31. desember 2004. I juni 2004 ble driften av tjenesten for perioden 1. januar 2005 til 31. desember 2012 underlagt en anbudsprosedyre. Hurtigruteselskapene vant dette anbudet, og slo seg i mars 2006 sammen for å danne selskapet som nå driver tjenesten, Hurtigruten ASA.

### 3. Beskrivelse av tiltaket

Saken vedrører en utbetaling til hurtigruteselskapene fastsatt i posisjon 70, kapittel 1330 (*Særskilte transporttiltak*) på det norske statsbudsjettet for 2004, som åpnet for å gi

<sup>(9)</sup> Heretter kalt hurtigruteavtalen.

<sup>(10)</sup> Vedtak 417/01/COL, heretter kalt vedtak av 2001.

<sup>(11)</sup> Vedtak 172/02/COL.

<sup>(12)</sup> Vedtak 218/03/COL. Overgangsperioden fikk ikke anvendelse for den helt nordligste delen av Norge (arbeidsgiveravgiftssone 5), ettersom EFTA-statene gjennom vedtak 2/2003/SC av 1. juli 2003 besluttet at den regionalt differensierte arbeidsgiveravgiften i dette området var forenlig med EØS-avtalen på grunn av de uvanlige forholdene i denne sonen.

hurtigruteselskapene et vederlag på opptil NOK 8,5 millioner (ca. EUR 1,1 million) som følge av endringer i ordningen for differensiert arbeidsgiveravgift<sup>(13)</sup>.

Betalingen ville innebære at hurtigruteselskapene fikk kompensasjon for den delen av kostnadene ved økt arbeidsgiveravgift som ikke allerede var kompensert gjennom ordningen med den treårige overgangsperioden, godkjent ved Overvåkningsorganets vedtak 12. november 2003.

Kompensasjonen som ble gitt til hurtigruteselskapene hadde til hensikt å kompensere fullt ut for økningen av kostnadene ved arbeidsgiveravgift i 2004. Det ble ikke skilt mellom den del av arbeidsgiveravgiften som gjaldt selskapenes kommersielle aktivitet, og den aktivitet som kan oppfattes som tjenester i allmennhetens interesse i henhold til EØS-avtalens artikkel 59 nr. 2.

I denne sammenheng ble et beløp på NOK 7,352 millioner (ca. EUR 900 000) utbetalt til hurtigruteselskapene i 2004. Dette tilsvarer de økte kostnadene selskapene pådro seg som følge av endringene i den differensierte arbeidsgiveravgiften.

#### 4. Vedtak om å innlede formell undersøkelse

I sitt vedtak 215/06/COL om å innlede formell undersøkelse, kom Overvåkningsorganet til den foreløpige konklusjon at vederlaget for økt arbeidsgiveravgift utgjorde statsstøtte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1.

Overvåkningsorganet uttrykte tvil om den norske statens støttetiltak kunne anses som forenlige med EØS-avtalens virkemåte, og mer spesifikt om støtten var i samsvar med EØS-avtalens artikkel 59 nr. 2. Tvilen dreide seg særlig om hvorvidt støtten var nødvendig for at hurtigruteselskapene skulle kunne oppfylle sine forpliktelser til å yte offentlig tjeneste.

#### 5. Kommentarer fra norske myndigheter

Norske myndigheter er av den oppfatning at vederlaget lå innenfor grensene for hva Overvåkningsorganet hadde godkjent i sitt vedtak av 2001, og derfor burde klassifiseres som "eksisterende støtte" i tråd med definisjonen i overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del II artikkel 1 bokstav b) romertall ii).

Norske myndigheter anser at utbetalingen var dekket av hurtigruteavtalen som gjaldt da utbetalingen ble foretatt. I denne sammenheng støtter de seg på hurtigruteavtalens paragraf 10, en bestemmelse som gir begge avtalepartene rett til å kreve avtalen reforhandlet ved betydelige endringer i forutsetningene for hurtigruteavtalen. Norske myndigheter anser at endringene i den differensierte arbeidsgiveravgiften oppfyller dette kriteriet. Hurtigruteselskapene kunne ikke forutsett disse. Etter forhandlinger med selskapene ble vederlaget for disse kostnadene fastsatt til NOK 7,352 millioner for 2004, dvs. den faktiske økningen i kostnadene som følge av endringene i arbeidsgiveravgiften. Hensikten med å kompensere for endringene i arbeidsgiveravgiften var, i henhold til norske myndigheter, å sikre status quo for det avtalte nivået av transport langs den norske kystlinjen, ved å gjøre hurtigruteselskapene i stand til å fortsette å utføre forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste som de er pålagt i henhold til avtalen.

Etter norske myndigheters oppfatning utgjør hurtigruteavtalens paragraf 10 et rettslig grunnlag for reforhandling av avtalen, og denne paragrafen ble godkjent av Overvåkningsorganet i sitt vedtak av 2001. På dette grunnlag vil vederlag for økt arbeidsgiveravgift, i henhold til norske myndigheter, ikke utgjøre ny støtte forutsatt at støtten var i samsvar med EØS-avtalens regler om statsstøtte.

<sup>(13)</sup> Kommentarene til post 70 lyder: "Av budsjettforslaget på 200,8 mill. kr for 2004, er 192,3 mill. kr direkte relatert til den gjeldende avtalen med hurtigruterederiene. Restbeløpet på 8,5 mill. kr er knyttet til ev. kompensasjon som følge av endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift. Endelig kompensasjonsbeløp vil bli bestemt når forhandlingene mellom hurtigruteselskapene og departementet er avsluttet."

Når det gjelder støttens forenlighet, hevder norske myndigheter at vederlaget for endringene i arbeidsgiveravgiften ble gitt til hurtigruteselskapene for å opprettholde transportstandarden som er fastsatt av Stortinget. Uten vederlaget ville standarden på den offentlige tjenesten selskapene tilbyr gått ned, enten ved at de måtte sette opp prisene eller redusere antallet anløp. Sett på denne bakgrunn anser norske myndigheter vederlaget for å være nødvendig.

Norske myndigheter viser til hurtigruteavtalens paragraf 1, som fastsetter at en betydelig del av overskuddet som hurtigruteselskapene genererer i sommersesongen, skal benyttes til å finansiere den ulønnsomme aktiviteten i vintersesongen. Kompensasjonen for offentlig tjeneste skal deretter beregnes på grunnlag av resultatet for hele året. Norske myndigheter er av den oppfatning at Overvåkningsorganet, ved å godta prinsippet som er fastsatt i hurtigruteavtalens paragraf 1, har godtatt det faktum at man ikke kan skille klart mellom hurtigruteselskapenes kommersielle og ikke-kommersielle aktiviteter. I henhold til norske myndigheter ga dette systemet med overføring av overskudd fra den lønnsomme til den ulønnsomme sesongen hurtigruteselskapene en ulempe sammenliknet med andre foretak som yter maritime tjenester, ettersom det økte risikoen for at andre foretak kunne "skumme fløten" i den lønnsomme sesongen. Denne risikoen økte ytterligere som følge av endringene i arbeidsgiveravgiften, og norske myndigheter ser det som legitimt å motvirke dette ved å øke kompensasjonen.

Videre er norske myndigheter av den oppfatning at det å skille mellom lønnsomme og ulønnsomme aktiviteter ikke er avgjørende når krysssubsidieringen er så åpenbart til støtte for den ulønnsomme aktiviteten, som i dette tilfellet. I denne sammenheng viser norske myndigheter til årsmeldingen for hurtigruteselskapene for 2004 og de månedlige resultatene, der vintermånedene, etter at kompensasjonen for å yte offentlig tjeneste var tatt med, hadde et underskudd på ca. NOK 211 millioner. Det samlede underskuddet var på ca. NOK 45 millioner. Videre understreker norske myndigheter at kompensasjonen som ble gitt for 2004 ikke endrer det faktum at de kommersielle tjenestene som omfattes av hurtigruteavtalen støtter aktivitetene knyttet til forpliktelsene hurtigruteselskapene har til å yte offentlig tjeneste.

Endelig viser norske myndigheter til det faktum at etter anbudsprosedyren i 2004 er den årlige gjennomsnittlige kompensasjonen for perioden 1. januar 2005–31. desember 2012 på NOK 237,5 millioner, altså betydelig høyere enn for perioden fra 1. januar 2002 til 31. desember 2004. I henhold til norske myndigheter viser dette at nivået av kompensasjon i 2004 var nødvendig og ikke uproporsjonalt høyt.

Som et ytterligere argument legger norske myndigheter til at NOK 4,29 millioner av kompensasjonen som er gitt gjelder økt arbeidsgiveravgift for vintersesongen, mens de resterende NOK 3,06 millioner utgjør ytterligere kompensasjon for offentlig tjeneste i den samme sesongen, ettersom forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste viste seg å innebære høyere kostnader for hurtigruteselskapene enn begge parter i hurtigruteavtalen hadde forventet. Samferdselsdepartementet fastholder dette synet til tross for at statsbudsjettet for 2004 refererte til kompensasjonen som "*ev. kompensasjon som følge av endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift*"<sup>(14)</sup>. Norske myndigheter anser at navnet på overføringen i statsbudsjettet ikke bør være avgjørende når det vurderes om kompensasjonen er lovlig.

<sup>(14)</sup> Denne fotnoten er ikke relevant for den norske oversettelsen.

## II. VURDERING

### 1. Eventuell statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1

EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1 lyder:

*”Med de unntak som er fastsatt i denne avtale, skal støtte gitt av EFs medlemsstater eller EFTA-statene eller støtte gitt av statsmidler i enhver form, som vrir eller truer med å vri konkurransen ved å begunstige enkelte foretak eller produksjonen av enkelte varer, være uforenlig med denne avtales funksjon i den utstrekning støtten påvirker samhandelen mellom avtalepartene.”*

Kompensasjonen til hurtigruteselskapene for økt arbeidsgiveravgift er finansiert direkte gjennom en tildeling over statsbudsjettet, og ytes følgelig av staten. Videre fritar kompensasjonen selskapene for arbeidsgiveravgift som de normalt måtte betale som del av sin ordinære forretningsdrift, og styrker følgelig disse selskaperes stilling sammenliknet med andre foretak som driver handel innenfor EØS. Dessuten er hurtigruteselskapene aktive på markedet for passasjer- og godstransport og på turistmarkedet, særlig ved å tilby cruise og rundturer langs norskekysten. Hurtigruten trekker i stor grad til seg utenlandske turister, og hurtigruteselskapene konkurrerer dermed med andre foretak som tilbyr tilsvarende tjenester for å trekke til seg slike kunder. Kompensasjonen gitt til hurtigruteselskapene kan derfor vri konkurransen på disse markedene og kan påvirke handelen mellom partene i EØS-avtalen.

Overvåkningsorganet anser følgelig at utbetalingen av NOK 7,352 millioner (ca. EUR 900 000) til hurtigruteselskapene utgjør statsstøtte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1.

### 2. Ny eller eksisterende støtte

I henhold til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del II artikkel 1 nr. c) skal ”ny støtte” bety ”all støtte, dvs. støtteordninger eller individuell støtte som ikke er eksisterende støtte, herunder endringer i eksisterende støtte”.

I sitt vedtak av 2001 fastslo Overvåkningsorganet at støtten som ble gitt til hurtigruteselskapene under hurtigruteavtalen kunne anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte, ettersom tjenestene ble oppfattet som tjenester av allmenn økonomisk betydning, og vilkårene i EØS-avtalens artikkel 59 nr. 2 var overholdt.

Støtte som er blitt godkjent av Overvåkningsorganet, er eksisterende støtte. Imidlertid tildelte norske myndigheter i 2004 ytterligere NOK 7,352 millioner til hurtigruteselskapene. Støtten ble gitt for å kompensere selskapene for økt arbeidsgiveravgift i 2004, og var ikke del av støtten til hurtigruteselskapene som ble godkjent som del av Overvåkningsorganets vedtak av 2001.

Norske myndigheter argumenterer med at kompensasjonen var i tråd med Overvåkningsorganets vedtak av 2001, ettersom hurtigruteavtalens paragraf 10 inneholder en bestemmelse der begge avtalepartene kan kreve avtalen reforhandlet ved betydelige endringer i forutsetningene for hurtigruteavtalen. Norske myndigheter har angitt at de anser at endringene i den differensierte arbeidsgiveravgiften utgjør en slik betydelig endring. I henhold til norske myndigheter bør kompensasjonen derfor oppfattes som eksisterende støtte.

Overvåkningsorganet vil påpeke at den årlige kompensasjonen på NOK 170 millioner, uttrykt i 1999-priser, i henhold til hurtigruteavtalen var godkjent av Overvåkningsorganet. Overvåkningsorganets vedtak behandlet imidlertid ikke hurtigruteavtalens paragraf 10 som sådan, og ingenting i Overvåkningsorganets vedtak tilsier at eventuelle framtidige endringer av hurtigruteavtalen basert på denne bestemmelsen automatisk ville bli ansett som å være i samsvar med EØS-avtalens bestemmelser om statsstøtte, slik norske myndigheter hevder.



Avtalens paragraf 10 åpner bare for muligheten for å endre avtalen som følge av uforutsette betydelige endringer av omstendighetene. Den medfører ikke noen automatisk økning i kompensasjonen til hurtigruteselskapene i tilfelle økte kostnader, men åpner bare for at begge partene i hurtigruteavtalen kan kreve den reforhandlet, uten å foregripe resultatene av en slik reforhandling. Videre nevner ikke bestemmelsen spesifikt økte kostnader som følge av avgiftsøkning som en grunn til reforhandling, langt mindre som et faktum som ville medføre en automatisk justering av avtalen med det nøyaktige beløpet som avgiftsøkningen tilsier. En endring i skattesituasjonen for én av avtalepartene, er normalt ikke en faktor som den andre parten er forpliktet til å dekke. Det følger av dette at selv om den opprinnelige hurtigruteavtalen ble meldt i sin helhet til Overvåkningsorganet i 2000 og godkjent i 2001, kunne Overvåkningsorganet ikke med rimelighet forventes å forutsi alle mulige virkninger av bestemmelsen, og det at Overvåkningsorganet ikke kommenterer bestemmelsen i sitt vedtak av 2001 kan ikke innebære at enhver senere bruk av bestemmelsen vil være akseptabel sett fra et statsstøttesynspunkt.

Det er Overvåkningsorganets oppfatning at eksistensen av avtalebestemmelsen må skilles fra det separate spørsmålet om den nye tilpasningen som er valgt, er i samsvar med EØS-avtalen, og da særlig med bestemmelsene om statsstøtte. Hvert spørsmål må vurderes for seg i hvert tilfelle avtalen blir tilpasset på nytt, og bare det første spørsmålet er avgjørende for om støtten er ny eller eksisterende.

Overvåkningsorganet observerer at som følge av økningen i arbeidsgiveravgiften ble ytterligere NOK 7,352 millioner utbetalt til hurtigruteselskapene i 2004. Dette utgjorde en økning, og følgelig også en endring, av statsstøtten til hurtigruteselskapene som var godkjent ved Overvåkningsorganets vedtak av 2001. Overvåkningsorganet anser derfor støtten for å være ny støtte i henhold til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del II artikkel 1 bokstav c).

### **3. Krav til framgangsmåte**

Overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del I artikkel 1 nr. 3 fastsetter at *”EFTAs overvåkningsorgan skal underrettes i tide til å kunne uttale seg om planer som går ut på å innføre eller endre støtteordninger (...). Vedkommende stat kan ikke sette i verk de planlagte tiltak før prosedyren har ført til et endelig vedtak”*.

Som angitt over anser Overvåkningsorganet støtten til hurtigruteselskapene for å være ny støtte i henhold til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del II artikkel 1 bokstav c). Dette innebærer at støtten burde vært meldt til Overvåkningsorganet i henhold til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del I artikkel 1 nr. 3 og del II artikkel 2, og ikke burde vært satt i verk før og inntil Overvåkningsorganet eventuelt hadde godkjent støtten. Norske myndigheter besluttet imidlertid å gi støtten i strid med denne forpliktelsen. Støtten anses derfor for å være *”ulovlig støtte”* i henhold til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del II artikkel 1 bokstav f).

### **4. Støttens forenlighet**

#### **4.1 Innledning**

Direkte støtte for å dekke driftstap er generelt sett ikke forenlig med EØS-avtalens virkemåte. Ettersom den økte støtten til hurtigruteselskapene omfatter kostnader i forbindelse med den daglige driften av hurtigrutetjenesten, må denne betalingen anses som driftsstøtte. Slik driftsstøtte kan imidlertid godkjennes i særlige tilfeller dersom den oppfyller unntaksbestemmelsene i EØS-avtalen.

I sitt vedtak av 2001 kom Overvåkningsorganet til at støtten til hurtigruteselskapene ikke kvalifiserte til unntak fra det generelle forbudet mot statsstøtte i EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1 på bakgrunn av avtalens artikkel 61 nr. 2 eller nr. 3. Overvåkningsorganet konkluderte imidlertid med at støtten var forenlig med EØS-avtalens virkemåte ettersom vilkårene i avtalens artikkel 59 nr. 2 var oppfylt.

I sitt vedtak om å innlede formell undersøkelse i den foreliggende saken, uttrykte Overvåkningsorganet tvil om den økte støtten til hurtigruteselskapene var i samsvar med EØS-avtalens artikkel 59 nr. 2.

I løpet av undersøkelsen har Overvåkningsorganet kommet til at spørsmålet om støtten til hurtigruteselskapene som kompensasjon for økte kostnader som følge av endringer i systemet for arbeidsgiveravgift er forenlig med EØS-avtalen, først må vurderes på grunnlag av avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c).

#### 4.2 *Rettslig grunnlag for vurderingen av forenlighet*

EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c) fastsetter at støtte som har til formål å lette utviklingen av enkelte næringsgrener kan anses som forenlig med EØS-avtalens funksjon, forutsatt at støtten ikke endrer vilkårene for samhandelen mellom avtalepartene i et omfang som strider mot felles interesser. Overvåkningsorganet har gitt retningslinjer for anvendelsen av EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c) med hensyn til statsstøtte til sjøtransport (heretter kalt "retningslinjene for sjøtransport").

Avsnitt 3.2 i retningslinjene for sjøtransport omhandler statsstøtte til lønnsrelaterte kostnader. I henhold til avsnitt 3.2 nr. 1 bør støttetiltak for den maritime sektor primært søke å redusere skattemessige og andre kostnader og byrder som belastes EØS-redere og EØS-sjøfolk, og bringe dem ned på nivåer på linje med normene på verdensplan.

I henhold til samme avsnitt nr. 2 bør følgende tiltak knyttet til lønnskostnader tillates skipsfarten i EØS-statene:

- reduserte trygdeavgiftssatser for EØS-sjøfolk som arbeider om bord på skip registrert i en EØS-stat,
- reduserte satser for inntektsskatt for EØS-sjøfolk som arbeider om bord på skip registrert i en EØS-stat.

I denne forbindelse forstås med "EØS-sjøfolk":

- statsborgere i EØS-stater, når det gjelder sjøfolk som arbeider om bord på fartøyer (inkludert roroferger<sup>(15)</sup>) som driver regelmessig passasjertrafikk mellom havner i EØS,
- i alle andre tilfeller: alle sjøfolk som er underlagt skattlegging og/eller trygdebidrag i en EØS-stat.

I nr. 3 klargjøres det videre at enkelte EØS-stater, av nasjonale skattemessige hensyn, foretrekker å ikke gi skattereduksjon som nevnt ovenfor, men i stedet gir godtgjørelse – helt eller delvis – til rederne for kostnadene i forbindelse med slike skatter. Denne framgangsmåten kan generelt regnes som likeverdig med systemet med redusert skatt som beskrevet ovenfor, forutsatt at det foreligger en klar tilknytning til disse skatter og avgifter, at det ikke er noe element av overkompensasjon og at systemet er gjennomiktig og ikke åpent for misbruk.

#### 4.3 *Vurdering*

Som beskrevet i avsnitt 1.3 ovenfor fikk hurtigruteselskapene et tilskudd på NOK 7,352 millioner (ca. EUR 900 000) for å kompensere for økte kostnader i forbindelse med arbeidsgiveravgift for året 2004. I henhold til statsbudsjettet for 2004 var dette tilskuddet til hurtigruteselskapene knyttet til kompensasjon "som følge av endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift".<sup>(16)</sup>

<sup>(15)</sup> Roroferger er definert som sjøgående passasjerfartøy[er] utstyrt for å gjøre vei- eller skinnegående kjøretøyer i stand til å kjøre av og på fartøyet, og med plass til mer enn 12 passasjerer, jf. retningslinjenes fotnote 22 som henviser til rådsdirektiv 1999/35/EF av 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk (EFT L 138 av 1.6.1999, s. 1), innlemmet i EØS-avtalen i vedlegg XIII nr. 56 ca).

<sup>(16)</sup> Denne fotnoten er ikke relevant for den norske oversettelsen.

Det følger av det ovenstående at støtten ble gitt til hurtigruteselskapene for å kompensere dem for økt arbeidsgiveravgift betalt i 2004. Støtten som er gitt må derfor anses som refunderte trygdebidrag til sjøfolk i henhold til retningslinjene for sjøtransport avsnitt 3.2 nr. 2 og 3.

Avsnitt 3.2 nr. 2 i retningslinjene for sjøtransport åpner bare for støtte i form av reduserte trygdeavgiftssatser for EØS-sjøfolk som arbeider om bord på skip registrert i en EØS-stat.

Norske myndigheter har bekreftet at alle skipene som ble brukt av Hurtigruten i 2004 var registrert i Norge. Overvåkningsorganet anser derfor at registreringskravet er oppfylt.

Når det gjelder betingelsen om at trygden må være til "EØS-sjøfolk" er dette definert som *enten* statsborgere i EØS-stater, når det gjelder sjøfolk som arbeider om bord på fartøyer (inkludert roroferge) som driver regelmessig passasjertrafikk mellom havner i EØS, *eller* alle sjøfolk som er underlagt skattlegging og/eller trygdebidrag i en EØS-stat, i alle andre tilfeller.

I hurtigruteavtalen ble Hurtigruten definert som tjeneste med kombinert transport av passasjerer og gods mellom Bergen og Kirkenes. I henhold til opplysninger gitt av norske myndigheter var ca. 92 % av hurtigruteselskapenes omsetning for 2004 knyttet til passasjertransport, mens ca. 8 % var knyttet til godstransport. Noen av hurtigruteskipene er utstyrt for at personbiler kan kjøre av og på fartøyet. Det var imidlertid ikke mulig for nyttekjøretøy (lastebiler osv.) å kjøre av og på fartøyene. Videre yter Hurtigruten, som forklart i avsnitt I.2 ovenfor, regelmessig transporttjeneste langs norskekysten, og følgelig innenfor EØS.

På dette grunnlag anser Overvåkningsorganet at hurtigruteselskapenes skip må falle inn under den første alternative definisjonen ovenfor, dvs. fartøyer som driver regelmessig passasjertrafikk mellom havner i EØS. Dette innebærer at kompensasjonen for økt arbeidsgiveravgift som er gitt hurtigruteselskapene bare er i samsvar med avsnitt 3.2 i retningslinjene for sjøtransport i den utstrekning kompensasjonen er gitt med henblikk på sjøfolk som er statsborgere i en EØS-stat.

Norske myndigheter har opplyst at alle ansatte på hurtigruteskipene i 2004 var statsborgere i en EØS-stat.

Det ble uttrykkelig oppgitt i statsbudsjettet at tilleggsstøtten til hurtigruteselskapene ble gitt for å dekke ekstra arbeidsgiveravgift for selskapene. Det var derfor en klar forbindelse mellom tilskuddet og arbeidsgiveravgiften. Videre tilsvarte størrelsen på tilskuddet nøyaktig økningen i selskapenes kostnader til arbeidsgiveravgift. Som det vil framgå av avsnitt II.4.4 nedenfor, innebar støtten ikke overkompensasjon. Støtten var dessuten en engangsutbetaling som ble kunngjort i statsbudsjettet. Støtten ble derfor gitt på en måte som er gjennomiktig og ikke åpent for misbruk. Følgelig er vilkårene for å anse refundert arbeidsgiveravgift som tilsvarende et system med reduserte trygdebidrag, til stede.

På dette grunnlag konkluderer Overvåkningsorganet med at støtten gitt til hurtigruteselskapene for økt arbeidsgiveravgift er i tråd med avsnitt 3.2 i retningslinjene for sjøtransport.

#### **4.4 Overkompensasjon og kumulering**

I henhold til retningslinjene for sjøtransport avsnitt 11 nr. 2 kan reduksjon av trygdeavgifter for EØS-sjøfolk godkjennes opptil et nivå på 100 %, dvs. nedsettelse av trygdebidrag til null. I det foreliggende tilfellet hadde hurtigruteselskapene blitt avkrevd høyere arbeidsgiveravgift i 2004 enn i tidligere år.

Overvåkningsorganet anser at omfanget av støtten gitt under avsnitt 3 til 6 i retningslinjene for sjøtransport ikke overskrider de samlede skatter og trygdebidrag innkrevd fra skipsfartsvirksomhet og sjøfolk, og at kriteriet i retningslinjenes avsnitt 11 nr. 2 derfor er oppfylt.

I tillegg til støtten til lønnsrelaterte kostnader som hurtigruteselskapene mottok på grunnlag av retningslinjene for sjøtransport, har selskapene også mottatt støtte etter hurtigruteavtalen i forbindelse med kjøp av transporttjenester, og i henhold til Overvåkningsorganets vedtak av 12. november 2003 om å godkjenne overgangsperioden for differensiert arbeidsgiveravgift. For å sikre at det ikke har forekommet overkompensasjon, må det verifiseres at hurtigruteselskapene ikke fikk kompensasjon for de samme kostnadene under hvert av disse tiltakene.

I dette tilfellet merker Overvåkningsorganet seg at økningen i arbeidsavgiften for selskapene er et resultat av Overvåkningsorganets vedtak 172/02/COL om å foreslå formålstjenlige tiltak til Norge i forbindelse med det norske systemet for differensiert arbeidsgiveravgift. Den norske stat ga melding om en plan for å håndtere overgangen til ikke-differensiert arbeidsgiveravgift. Denne planen ble godkjent av Overvåkningsorganet gjennom vedtak av 12. november 2003, og innebar at hurtigruteselskapenes trygdekostnader ville øke i 2004 sammenliknet med hva som var tilfelle da hurtigruteavtalen ble framforhandlet. Følgelig er det klart at ekstrakostnadene som følge av arbeidsgiveravgift for hurtigruteselskapene i 2004 ikke var omfattet av hurtigruteavtalen, dvs. at kompensasjonen som ble gitt på grunnlag av hurtigruteavtalen ikke omfattet disse tilleggskostnadene. Videre ville overføringen av ytterligere midler i 2004 bare innebære at hurtigruteselskapene ble kompensert for den delen av kostnadene ved økt arbeidsgiveravgift som ikke allerede var kompensert gjennom ordningen med den treårige overgangsperioden. Følgelig førte kompensasjonen for økt arbeidsgiveravgift for 2004 gitt på grunnlag av retningslinjene for sjøtransport, ikke til overkompensasjon.

På grunnlag av det ovenstående konkluderer Overvåkningsorganet med at kompensasjonen for økt arbeidsgiveravgift som ble gitt til hurtigruteselskapene for 2004, er forenlig med EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c) sett i sammenheng med retningslinjene for sjøtransport.

## 5. Konklusjon

Sett i lys av de ovenstående betraktninger konkluderer Overvåkningsorganet med at kompensasjonen på NOK 7,352 millioner (ca. EUR 900.000) gitt til hurtigruteselskapene, er forenlig med EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c).

Overvåkningsorganet beklager imidlertid at norske myndigheter ikke oppfylte sin plikt i henhold til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del I artikkel 1 nr. 3 om å melde tiltaket til Overvåkningsorganet og ikke sette det i verk før det var godkjent.

GJORT DETTE VEDTAK:

### *Artikkel 1*

Kompensasjonen på NOK 7,352 millioner til hurtigruteselskapene utgjør statsstøtte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1. Støtten ble gitt i strid med prosedyrekravene i overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del I artikkel 1 nr. 3. Støtten er forenlig med EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c) sett i sammenheng med retningslinjene for sjøtransport.

### *Artikkel 2*

Dette vedtak er rettet til Norge.

*Artikkel 3*

Dette vedtak har gyldighet i engelsk språkversjon.

Utferdiget i Brussel 12. desember 2007

For EFTAs overvåkningsorgan

***Kristján Andri Stefánsson***

Medlem av kollegiet

***Kurt Jaeger***

Medlem av kollegiet

**VEDTAK I EFTAs OVERVÅKNINGSORGAN****2010/EØS/9/02****nr. 433/09/COL****av 30. oktober 2009****om syttitredje endring av saksbehandlingsregler og materielle regler på statsstøtteområdet**

EFTAs OVERVÅKNINGSORGAN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 61–63 og protokoll 26,

under henvisning til avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et overvåkningsorgan og en domstol<sup>(2)</sup>, særlig artikkel 24 og artikkel 5 nr. 2 bokstav b), 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 eller retningslinjer om spørsmål som EØS-avtalen omhandler, dersom EØS-avtalen eller overvåknings- og domstolsavtalen uttrykkelig bestemmer det eller EFTAs overvåkningsorgan anser det nødvendig.

Det vises til saksbehandlingsregler og materielle regler på statsstøtteområdet<sup>(3)</sup>, vedtatt av EFTAs overvåkningsorgan 19. januar 1994<sup>(4)</sup>.

Kapittelet i EFTAs overvåkningsorgans retningslinjer for statsstøtte til krisestøtte og omstrukturingsstøtte til foretak i vanskeligheter<sup>(5)</sup> utløper 30. november 2009<sup>(6)</sup>.

Dette kapittelet tilsvarer Det europeiske fellesskaps retningslinjer for statsstøtte til krisestøtte og omstrukturingsstøtte til foretak i vanskeligheter<sup>(7)</sup>, som skal utløpe 9. oktober 2009<sup>(8)</sup>.

Kommisjonen vedtok 9. juli 2009 en melding om forlengelse av Fellesskapets retningslinjer for statsstøtte til krisestøtte og omstrukturingsstøtte til foretak i vanskeligheter, til 9. oktober 2012. Meldingen ble offentliggjort i Den europeiske unions tidende av 9. juli 2009.

Kommisjonskunngjøringen om forlengelse av Fellesskapets retningslinjer for statsstøtte til krisestøtte og omstrukturingsstøtte til foretak i vanskeligheter er også relevant for Det europeiske økonomiske samarbeidsområde.

Det må sikres ensartet anvendelse av statsstøttereglene for EØS i hele Det europeiske økonomiske samarbeidsområde.

I henhold til avsnitt II under overskriften "GENERELT" på slutten av vedlegg XV til EØS-avtalen, skal EFTAs overvåkningsorgan, etter samråd med EF-kommisjonen, vedta tilsvarende rettsakter som dem EF-kommisjonen vedtar.

Ettersom det nåværende kapittelet om statsstøtte til krisestøtte og omstrukturingsstøtte til foretak i vanskeligheter utløper 30. november 2009, er det følgelig behov for å forlenge dette kapittelet.

Det er holdt samråd med EF-kommisjonen.

<sup>(1)</sup> Heretter kalt EØS-avtalen.

<sup>(2)</sup> Heretter kalt overvåknings- og domstolsavtalen.

<sup>(3)</sup> Heretter kalt retningslinjene for statsstøtte.

<sup>(4)</sup> Opprinnelig kunngjort i EFT L 231 av 3.9.1994 og EØS-tillegget til EFT nr. 32 av 3.9.1994.

<sup>(5)</sup> EFTAs overvåkningsorgans vedtak nr. 305/04/COL, kunngjort i EUT L 107 av 28.4.2005, s. 28, og EØS-tillegget nr. 21 av 28.4.2005, s. 1.

<sup>(6)</sup> Vedtak 305/04/COL nr. 89, se referanse i fotnote 5.

<sup>(7)</sup> EUT C 244 av 1.10.2004, s. 2–17.

<sup>(8)</sup> Nummer 102 i dokumentet som det refereres til i fotnote 7.

Det er holdt samråd med EFTA-statene.

GJORT DETTE VEDTAK:

*Artikkel 1*

Kapitlet i EFTAs overvåkningsorgans retningslinjer for statsstøtte til krisestøtte og omstrukturingsstøtte til foretak i vanskeligheter forlenges til 30. november 2012.

*Artikkel 2*

Bare den engelske utgaven av vedtaket har gyldighet.

Utferdiget i Brussel, 30. oktober 2009

For EFTAs overvåkningsorgan

***Per Sanderud***

President

***Kristján Andri Stefánsson***

Medlem av kollegiet

**Ikke statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61****2010/EØS/9/03**

EFTAs overvåkningsorgan anser at følgende tiltak ikke utgjør statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1:

**Vedtaksdato:** 7. oktober 2009

**Saksnummer:** 55120

**EFTA-stat:** Norge

**Tittel (og/eller navnet på mottakeren):** Påstått støtte i forbindelse med salg av aksjer i selskapet Youngstorget 2 AS

**Type tiltak:** Ikke støtte

**Økonomiske sektorer:** Forvaltning av næringseiendom

**Navn og adresse til myndigheten som gir støtten:** Oslo kommune, Rådhuset, NO-0037 Oslo

**Andre opplysninger:**

Teksten til vedtaket, der alle fortrolige opplysninger er fjernet, foreligger på EFTAs overvåkningsorgans nettsider:

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



# EF-ORGANER

## KOMMISJONEN

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**

**2010/EØS/9/04**

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

**Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommisjonen mottok 17. februar 2010 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket HAVI Global Logistics GmbH ("HAVI", Tyskland) som tilhører HAVI Group LP (USA), og McKey Luxembourg S.à.r.l ("KeyLux", Luxembourg) som tilhører Keystone group (USA), ved kjøp av aksjer i et nylig opprettet fellesforetak overtar felles kontroll i henhold til rådsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over STI Freight Management GmbH ("STI Freight", Tyskland).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - HAVI: logistikk og distribusjon av næringsmidler og non food-produkter, foredling av næringsmidler, emballering og administrative tjenester samt markedsføring.
  - KeyLux: spedisjon, logistikk og distribusjon innen næringsmiddelsektoren.
  - STI Freight: overtar virksomhetene fra "STI Global Network"-foretakene
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for rådsforordning (EF) nr. 139/2004. Det er imidlertid ikke gjort endelig vedtak på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(2)</sup>.
4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 47 av 25.2.2010. Merknadene sendes til Kommisjonen per faks (faksnr. +32 (0)2 296 43 01, per e-post ([COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)) eller per post, med referanse COMP/M.5554 – HAVI/KeyLux/STI Freight JV, til følgende adresse:

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

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT C 56 av 5.3.2005, s. 32.

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning****2010/EØS/9/05****(Sak COMP/M.5733 – Gestamp Automoción/Edscha Hinge & Control Systems)**

1. Kommisjonen mottok 12. februar 2010 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket Gestamp Automoción, S.L. ("Gestamp", Spania) som tilhører det spanske konsernet Corporación Gestamp, S.L., ved kjøp av eiendeler og aksjer overtar kontroll i henhold til rådsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over deler av den enhet hos Edscha AG ("Edscha", Tyskland) som har ansvar for gangjerns- og kontrollsystemer for bilindustrien.
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - Gestamp: levering av metallkomponenter, herunder kontrollsystemer for bilindustrien, samt bearbeiding av stål,
  - Edscha: levering av gangjerns- og kontrollsystemer for bilindustrien.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for rådsforordning (EF) nr. 139/2004. Det er imidlertid ikke gjort endelig vedtak på dette punkt.
4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 44 av 20.2.2010. Merknadene sendes til Kommisjonen per faks (faksnr. +32 (0)2 296 43 01, per e-post ([COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)) eller per post, med referanse COMP/M.5733 – Gestamp Automocion/Edscha Hinge & Control Systems, til følgende adresse:

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

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning****2010/EØS/9/06****(Sak COMP/M.5761 – EON/Masdar/JV)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommisjonen mottok 18. februar 2010 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der foretakene E.ON AG ("E.ON", Tyskland) gjennom sitt direkte datterforetak E.ON Carbon Sourcing GmbH (Tyskland) og Abu Dhabi Future Energy Company ("Masdar", Abu Dhabi, Forente arabiske emirater) har til hensikt å opprette et fellessforetak for å slå sammen sin kapasitet innenfor reduksjon av karbondioksidutslipp og for å utvikle prosjekter for reduksjon av karbondioksidutslipp innenfor bestemte regioner og på bestemte teknologiske områder.
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - E.ON : Tjenester innenfor produksjon og levering av elektrisitet og gass.
  - Masdar: Et Abu Dhabi-basert foretak innenfor sektoren for fornybar energi. Foretaket er et heleid datterforetak av Mubadala Development Company PJSC, Abu Dhabi, Forente arabiske emirater.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for rådsforordning (EF) nr. 139/2004. Det er imidlertid ikke gjort endelig vedtak på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(2)</sup>.
4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 48 av 26.2.2010. Merknadene sendes til Kommisjonen per faks (faksnr. +32 (0)2 296 43 01), per e-post ([COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)) eller per post, med referanse COMP/M.5761 – EON/ Masdar/JV, til følgende adresse:

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

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT C 56 av 5.3.2005, s. 32.

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**  
**(Sak COMP/M.5799 – Faurecia/Plastal)**

2010/EØS/9/07

1. Kommisjonen mottok 17. februar 2010 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket Faurecia Exteriors GmbH (Tyskland) som er et datterselskap av Faurecia S.A. ("Faurecia", Frankrike) som kontrolleres av PSA Peugeot Citroën SA (Frankrike), ved kjøp av Plastals forretningsvirksomhet og eiendeler overtar full kontroll i henhold til rådsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over Plastal GmbH ("Plastal", Tyskland).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - Faurecia: konstruksjon, produksjon og levering av bilutstyr, særlig seter, interiør, fronter og avgassystemer (over hele verden).
  - Plastal: konstruksjon, produksjon og levering av termoplastiske komponenter i plast til bilindustrien, særlig støtfangere og frontfangere (EØS-området).
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for rådsforordning (EF) nr. 139/2004. Det er imidlertid ikke gjort endelig vedtak på dette punkt.
4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 48 av 26.2.2010. Merknadene sendes til Kommisjonen per faks (faksnr. +32 (0)2 296 43 01, per e-post ([COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)) eller per post, med referanse COMP/M.5799 – Faurecia/Plastal, til følgende adresse:

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

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning  
(Sak COMP/M.5809 – Mitsubishi/JGC/Ebara/EES)**

2010/EØS/9/08

**Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommisjonen mottok 17. februar 2010 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der foretakene Mitsubishi Corporation ("Mitsubishi", Japan), JGC Corporation ("JGC", Japan) og Ebara Corporation ("Ebara", Japan) ved kjøp og salg av aksjer overtar felles kontroll som definert i rådsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over Ebara Engineering Service Co. Ltd ("EES", Japan).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - Mitsubishi: et konglomerat med verdensomfattende virksomhet innen flere forretningsområder, herunder energi, metallindustri, maskinindustri, kjemikalier, næringsmidler og andre produkter,
  - JGC: prosjektering, konstruksjon og drift av industrianlegg og raffinierier
  - Ebara: maskiner til overføring av væsker (pumper, kompressorer mm.) samt presisjonsmaskiner til halvlederindustrien,
  - EES: prosjektering, konstruksjon og drift av vannbehandlingsanlegg og yting av tilhørende tjenester.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for rådsforordning (EF) nr. 139/2004. Det er imidlertid ikke gjort endelig vedtak på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(2)</sup>.
4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 46 av 24.2.2010. Merknadene sendes til Kommisjonen per faks (faksnr. +32 (0)2 296 43 01), per e-post ([COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)) eller per post, med referanse COMP/M.5809 – Mitsubishi/JGC/Ebara/EES, til følgende adresse:

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

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT C 56 av 5.3.2005, s. 32.

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**  
**(Sak COMP/M.5812 – Société Lyonnaise des Eaux/  
Sociétés de Distribution d'Eau et d'Assainissement (II))**

2010/EØS/9/09

1. Kommisjonen mottok 16. februar 2010 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket Lyonnaise des Eaux (Frankrike) som kontrolleres av foretaket GDF Suez (Frankrike), ved bytte av aksjer overtar full kontroll i henhold til rådsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over foretakene Société des Eaux du Nord (Frankrike), Société Provençale Des Eaux (Frankrike), Société d'Exploitation du Réseau d'Assainissement de Marseille (Frankrike), Société des Eaux de Versailles et de Saint-Cloud (Frankrike), Société Martiniquaise des Eaux (Frankrike), Société Guyanaise des Eaux (Frankrike), Société Stéphanoise des Eaux (Frankrike) og Société Nancéenne des Eaux (Frankrike).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - Lyonnaise des Eaux: oppsamling, rensing og distribusjon av vann,
  - De åtte målforetakene: oppsamling, rensing og distribusjon av vann (bortsett fra Société d'Exploitation du Réseau d'Assainissement de Marseille som udelukkende er aktivt innenfor vannrensing).
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for rådsforordning (EF) nr. 139/2004. Det er imidlertid ikke gjort endelig vedtak på dette punkt.
4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 46 av 24.2.2010. Merknadene sendes til Kommisjonen per faks (faksnr. +32 (0)2 296 43 01, per e-post ([COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)) eller per post, med referanse COMP/M.5812 – Société Lyonnaise des Eaux/Sociétés de Distribution d'Eau et d'Assainissement (II), til følgende adresse:

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

---

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1