

	<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/63/01</b>		Vedtak i EFTAs overvåkningsorgan nr. 303/09/COL av 8. juli 2009 om ordning i forbindelse med sjøtransport, i form av ordninger for tonnasjeavgift og refusjon for sysselsetting av sjøfolk (Island) . . . . .	<b>1</b>
<b>2010/EØS/63/02</b>		Ikke statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61 (Norge) . . . . .	<b>13</b>
<b>2010/EØS/63/03</b>		Ikke statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61 (Norge) . . . . .	<b>14</b>
<b>2010/EØS/63/04</b>		Ikke statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61 (Norge) . . . . .	<b>15</b>
	3.	<b>EFTA-domstolen</b>	
	<b>III</b>	<b>EF-ORGANER</b>	
	1.	<b>Rådet</b>	
	2.	<b>Kommisjonen</b>	
<b>2010/EØS/63/05</b>		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5996 – Thomas Cook/Travel business of Co-operative Group/Travel business of Midlands Co-operative Society) . . . . .	<b>16</b>
<b>2010/EØS/63/06</b>		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6007 – Nokia Siemens Network/Motorola Network Business) . . . . .	<b>17</b>
<b>2010/EØS/63/07</b>		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6036 – Barclays/BPCE/Hexagone France 3) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte . . . . .	<b>18</b>
<b>2010/EØS/63/08</b>		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6057 – Carlyle/CommScope) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte . . . . .	<b>19</b>

<b>2010/EØS/63/09</b>	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6075 – DHC/ Vue Entertainment Investment) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte . . . . .	20
<b>2010/EØS/63/10</b>	Vedtak om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH). . . . .	21
<b>2010/EØS/63/11</b>	Vedtak om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5936 – EADS DS/Atlas/JV) . . . . .	21
<b>2010/EØS/63/12</b>	Vedtak om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5959 – Carlyle/NBTY) . . . . .	22
<b>2010/EØS/63/13</b>	Vedtak om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5963 – Econocom/ECS) . . . . .	22
<b>2010/EØS/63/14</b>	Vedtak om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5967 – PHL/CSI) . . . . .	23
<b>2010/EØS/63/15</b>	Vedtak om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5987 – Zublin/VMT/ITC JV) . . . . .	23
<b>2010/EØS/63/16</b>	Vedtak om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak COMP/M.5990 – Investor/Mölnlycke) . . . . .	24
<b>2010/EØS/63/17</b>	Vedtak om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6001 – Aker/Lindsay Goldberg/Epax Holding) . . . . .	24
<b>2010/EØS/63/18</b>	Vedtak om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6008 – IK/GHD) . . . . .	25
<b>2010/EØS/63/19</b>	Vedtak om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6016 – Sun Capital/Divisie Vroom & Dreesmann). . . . .	25
<b>2010/EØS/63/20</b>	Statsstøtte – Tyskland – Statsstøtte C 15/09 (tidl. N 196/09) og N 380/10 Hypo Real Estate (HRE) – Utvidelse av formell gransking: avviklingsforetak og ytterligere SoFFin-garantier – Innbydelse til å sende inn merknader i henhold til artikkel 108 nr. 2 TEUV . . . . .	26
<b>2010/EØS/63/21</b>	Statsstøtte – Irland – Statsstøtte C 25/2010 (tidl. N212/2010) – Omstrukturering av Educational Building Society – Innbydelse til å sende inn merknader i henhold til artikkel 108 nr. 2 TEUV . . . . .	26
<b>2010/EØS/63/22</b>	Statsstøtte – Tyskland – Statsstøtte C 22/10 (tidl. E 701/09) – Støtte til nyskappingsassistenter (FoU) – Innbydelse til å sende inn merknader i henhold til artikkel 108 nr. 2 TEUV . . . . .	27
<b>2010/EØS/63/23</b>	Innbydelse til å sende inn forslag – EACEA/27/10 – MEDIA 2007 – Utvikling, distribusjon, markedsføring og opplæring –i2i audiovisual . . . . .	28
<b>2010/EØS/63/24</b>	Kommisjonsmelding i forbindelse med gjennomføringen av europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/42/EF av 17. mai 2006 om maskiner, og om endring av direktiv 95/16/EF (omarbeiding) . . . . .	29

### 3. Domstolen

# EFTA-ORGANER

## EFTAs OVERVÅKNINGSORGAN

VEDTAK I EFTAs OVERVÅKNINGSORGAN  
nr. 303/09/COL

2010/EØS/63/01

av 8. juli 2009

**om ordning i forbindelse med sjøtransport, i form av ordninger for tonnasjeavgift  
og refusjon for sysselsetting av sjøfolk**

(Island)

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

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde<sup>(2)</sup>, særlig artikkel 61–63 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 protokoll 3 del II artikkel 4 nr. 4, artikkel 6 og artikkel 7 nr. 5<sup>(4)</sup>,

under henvisning til Overvåkningsorganets retningslinjer for anvendelse og fortolkning av EØS-avtalens artikkel 61 og 62<sup>(5)</sup>, særlig kapittelet om støtte til sjøtransport<sup>(6)</sup>,

under henvisning til Overvåkningsorganets vedtak av 14. juli 2004 om gjennomføringsbestemmelsene omhandlet i protokoll 3 del II artikkel 27<sup>(7)</sup>,

etter å ha oppfordret interesserte parter til å inngi kommentarer i henhold til disse bestemmelser<sup>(8)</sup>, og ut fra følgende betraktninger:

### I. FAKTISKE FORHOLD

#### 1 Framgangsmåte

Ved brev av 23. mars 2007 (dok. nr. 415003) ga islandske myndigheter melding til Overvåkningsorganet, i henhold til protokoll 3 del I artikkel 1 nr. 3, om planlagt støtte til sjøtransportsektoren.

Etter diverse brevveksling med de islandske myndigheter<sup>(9)</sup> underrettet Overvåkningsorganet ved brev av 19. desember 2007 om sitt vedtak om å innlede behandling i henhold til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del I artikkel 1 nr. 2 med hensyn til statsstøtte til sjøtransportsektoren på Island i form av ordninger for tonnasjeavgift og refusjon for sysselsetting av sjøfolk.

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

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

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

<sup>(4)</sup> Heretter kalt protokoll 3.

<sup>(5)</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 Overvåkningsorganet 19. januar 1994, kunngjort i EFT L 231 av 3.9.1994, s. 1, og EØS-tillegget nr. 32 av 3.9.1994, s. 1. Heretter kalt retningslinjene for statsstøtte. En oppdatert versjon av retningslinjene for statsstøtte er tilgjengelig på Overvåkningsorganets nettsted: <http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/guidelines>.

<sup>(6)</sup> Heretter kalt retningslinjene for sjøtransport.

<sup>(7)</sup> Vedtak 195/04/COL av 14. juli 2004, kunngjort i EUT C 139 av 25.5.2006, s. 57, og EØS-tillegget nr. 26 av 25.5.2006, s. 1, som endret ved vedtak 319/05/COL av 14. desember 2005, kunngjort i EUT C 286 av 23.11.2006, s. 9, og EØS-tillegget nr. 57 av 23.11.2006, s. 31.

<sup>(8)</sup> Kunngjort i EUT C 96 av 17.4.2008, s. 37, og EØS-tillegget nr. 20 av 17.4.2008, s. 17.

<sup>(9)</sup> For nærmere opplysninger om de forskjellige brevvekslinger mellom Overvåkningsorganet og islandske myndigheter henvises til Overvåkningsorganets vedtak 721/07/COL om å innlede formell gransking, kunngjort i EUT C 93 av 17.4.2008, s. 37, og EØS-tillegget nr. 20 av 17.4.2008, s. 17.

Overvåkningsorganets vedtak nr. 721/07/COL om å innlede fremgangsmåte for formell granskning ble kunngjort i *Den europeiske unions tidende* og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*<sup>(10)</sup>. Overvåkningsorganet oppfordret interesserte parter til å sende sine merknader.

Det ble ikke mottatt kommentarer fra interesserte parter.

## 2 Beskrivelse av de foreslåtte tiltakene

Meldingen omfattet to separate tiltak: en ordning med tonnasjeavgift og en særlig ordning med refusjon til skipsrederne. De to tiltakene er beskrevet i det følgende.

### 2.1 De meldte ordningenes navn og formål

Ordnningen ”*Ríkisstyrkur vegna kaupskipaútgærdar á Íslandi*”, dvs. statsstøtte til sjøtransport på Island, omfatter begge de meldte tiltakene. Formålet med ordningen er å styrke sjøtransporten på Island ved å gi fordeler til skipsrederne for å oppmuntre dem til å registrere sine skip på Island, heller enn under bekvemmelighetsflagg.

### 2.2 Nasjonalt rettslig grunnlag for de meldte ordningene

Det rettslige grunnlaget for de ovennevnte tiltakene er Lov 86/2007 om skattlegging av drift av handelsskip (*”Lög um skattlagningu kaupskipaútgærdar”*, heretter kalt ”Lov om tonnasjeavgift”). Loven ble vedtatt av Alltinget 17. mars 2007 og kunngjort i islandsk lovtidende 30. mars 2007. I samsvar med artikkel 17 i Lov om tonnasjeavgift trådte den i kraft 1. januar 2008.

Lov om tonnasjeavgift må sees i sammenheng med Lov 38/2007 *um íslenska alþjóðlega skipaskrá* om Islandsk internasjonalt skipsregister<sup>(11)</sup> (heretter kalt ”IIS”) som trådte i kraft 1. januar 2008<sup>(12)</sup>.

### 2.3 Tonnasjeavgiften

Vanlig sats for selskapsskatt på Island er 15 %<sup>(13)</sup>. Lov om tonnasjeavgift fastsetter at skipsrederier i stedet for den vanlige selskapsskatten på 15 % på overskudd kan benytte seg av en gunstigere tonnasjeavgift, som gir rederiene mulighet til å beregne sin fortjeneste ut fra et anslått overskudd per dag avhengig av tonnasjen på det aktuelle skipet. Dersom et rederi ønsker å følge de vanlige reglene for selskapsskatt og betale skatt av fortjenesten, er dette mulig.

Det anslåtte overskuddet som beregnes ut fra den faktiske tonnasjen, blir så underlagt den vanlige selskapsskatten.

Ordnningen for tonnasjeavgift fritar de aktuelle foretakene fra ordinær selskapsskatt på overskudd som stammer fra sjøfart, så lenge overskuddet blir beholdt i foretakene innenfor ordningen. Ordnningen gjelder ikke renter, fortjeneste fra aksjesalg, eller inntekter fra andre kilder.

#### 2.1.1 Aktiviteter som kan finansieres

##### Hovedaktiviteter

Ordnningen omfatter skip i IIS på minst 100 brt som brukes til transport av personer eller gods utenlands og transport av gods innenlands. Lov om tonnasjeavgift artikkel 3 angir at transport av gods eller passasjerer skal skje med:

<sup>(10)</sup> Se fotnote 8 for referanse til EUT.

<sup>(11)</sup> Det finnes allerede et islandsk skipsregister som omfatter fiskefartøyer, seilfartøyer, ferjer osv., som ikke vil bli erstattet av det nyinnførte IIS. De to registrene vil bli drevet parallelt.

<sup>(12)</sup> Islandske myndigheter har angitt at regjeringen hadde framlagt et lovforslag for Alltinget som ville utsette ikrafttredelsen av lov nr. 38/2007 til 1. januar 2009. Forslaget ble framlagt for Alltinget 28. november 2007 og ble drøftet 4. desember 2007. Lovforslaget ble imidlertid ikke vedtatt og gikk derfor ikke videre til annen gangs behandling i Alltinget. Både lov nr. 86/2007 og 38/2007 trådte derfor i kraft 1. januar 2008.

<sup>(13)</sup> Da ordningen ble meldt var satsen for selskapsskatt 18 %. Satsen ble endret til 15 % ved lov av 7. juni 2007 (*”Lög um breytingu á lögum nr. 90/2003, um tekjuskatt, með síðari breytingum, og lögum nr. 86/2007, um skattlagningu kaupskipaútgærdar”*).

1. handelsskip eid av operatøren
2. handelsskip leid uten mannskap (bareboat-certeparti)
3. handelsskip leid med mannskap (tids-certeparti)

Drift av handelsskip omfatter ikke leie på bareboat-certeparti i lengre perioder enn tre år. Islandske myndigheter har angitt at det ikke finnes noen egen bestemmelse for andelen av handelsskip som kan leies med og uten mannskap, sammenlignet med antallet skip eid av operatøren selv.

Lov om tonnasjeavgift artikkel 4 fastsetter at følgende aktiviteter ikke faller inn under loven: fiske, havnebygging, dykking, losvirksomhet og berging, utdannings- og opplæringsaktiviteter eller annen sosial aktivitet, idrett, underholdning og fritidsaktiviteter, inkludert hvalskue og passasjertransport mellom islandske havner som ikke er internasjonale havner.

Islandske myndigheter har bekreftet at sleping og mudring ikke faller inn under loven.

#### Tilleggsaktiviteter

Lov om tonnasjeavgift artikkel 3 fastsetter at følgende tilleggsaktiviteter faller inn under loven:

1. bruk av containere i godstransport
2. drift av laste-, losse- og vedlikeholdsfasiliteter
3. drift av billettsalg og passasjerterminaler
4. drift av kontorer og forvaltningsfasiliteter
5. salg av forbrukerprodukter om bord på handelsskip

#### 2.1.2 Registrering i IIS og fullt skatteansvar

Lov om tonnasjeavgift artikkel 1 fastsetter at:

*"[a]ksjeselskaper og allmennaksjeselskaper som er underlagt skattlegging i henhold til Lov 90/2003 om inntektsskatt artikkel 2 annet ledd nr. 1, og som driver handelsskip registrert i Islandsk internasjonalt skipsregister (IIS), kan beslutte å betale skatt på driften av sine handelsskip i henhold til denne lov i stedet for Lov nr. 90/2003."*

I tillegg til kravene når det gjelder hvilke aktiviteter som kan dekkes, fastsetter Lov om tonnasjeavgift at de to følgende vilkårene må være oppfylt:

- For det første må **fartøyene være registrert i IIS**. Islandske myndigheter argumenterer med at registrering i IIS ikke anses å være en såkalt flaggforbindelse. Det kreves ingen direkte flaggforbindelse med Island i streng forstand. Lov nr. 38/2007 om IIS artikkel 6 fastslår da også at "et handelsskip som er registrert i Islandsk internasjonalt skipsregister er å anse som et islandsk fartøy, og har rett til å seile under Islands nasjonalflagg". Islandske myndigheter beskriver derfor flaggforbindelsen som en rettighet, og ikke en plikt for at man skal falle inn under ordningen.

Et skip som ikke fører islandsk flagg kan fortsatt ha tilgang til tonnasjeavgiften så lenge det er registrert i IIS. I den forbindelse fastsetter artikkel 4 i samme lov at registrering er mulig når "eieren av handelsskipet er islandsk statsborger, borger av en annen stat i Det europeiske økonomiske samarbeidsområde eller de grunnleggende medlemmene i Det europeiske frihandelsforbund, statsborger av Færøyene, eller en juridisk person registrert på Island".

- For det annet må **aksjeselskaper og allmennaksjeselskaper være underlagt skattlegging** i henhold til Lov 90/2003 om inntektsskatt artikkel 2 første ledd nr. 1 (heretter kalt Lov om inntektsskatt). Denne bestemmelsen fastsetter at foretak med sete på Island er skattepliktige på Island for hele sin inntekt (fullt skatteansvar). En juridisk person anses for å ha sete på Island dersom foretaket er registrert på Island, anser Island som sitt sete i henhold til vedtektene, eller det reelle setet for driften ligger på Island. Artikkel 3 i Lov om inntektsskatt fastsetter at foretak som ikke har sete på Island, er skattepliktige på Island for inntekt som

har opphav der (kildeskatt). Islandske myndigheter har bekreftet at foretak ikke trenger være stiftet som islandske foretak under islandsk selskapsrett for å falle inn under ordningen. Foretak som er stiftet i henhold til selskapslovgivningen i en annen EØS-stat kan derfor være berettiget til ordningen med tonnasjeavgift så sant de andre kravene er innfridd.

### *2.1.3 Beregning av skattegrunnlaget*

I henhold til artikkel 6 i Lov om tonnasjeavgift blir skattegrunnlaget (det beregnede overskuddet) fastsatt som følger:

- Til og med 25 000 NT: ISK 30 per 100 NT
- Fra 25 001 NT: ISK 10 per 100 NT.

Det kan ikke gjøres fradrag fra skattegrunnlaget.

### *2.1.4 Skattlegging under Lov om inntektsskatt og separat bokføring*

Artikkel 4 i Lov om tonnasjeavgift fastsetter at dersom en operatør også er engasjert i andre aktiviteter enn de som gir rett til tonnasjeavgift, skal skattleggingen av disse aktivitetene skje i samsvar med Lov om inntektsskatt.

Artikkel 7 i Lov om tonnasjeavgift fastsetter at inntekter og utgifter ved drift av handelsskip skal holdes adskilt fra inntekter og utgifter fra andre aktiviteter, proporsjonalt med den regnskapsmessige verdien av eiendeler som benyttes til drift av handelsskip på den ene side, og eiendeler som benyttes til andre formål på den annen side.

Artikkel 9 i Lov om tonnasjeavgift fastsetter at kostnader ved drift av handelsskip ikke kan trekkes fra den andelen av operatørens inntekt som er skattepliktig i henhold til Lov om inntektsskatt. Kostnader, unntatt finanskostnader, som samtidig vedrører både inntektsgivende arbeid ved drift av handelsskip og annet inntektsgivende arbeid, fordeles forholdsmessig. Dersom renteutgifter, avskivning og valutatap i henhold til artikkel 49 i Lov om inntektsskatt samtidig vedrører både inntektsgivende arbeid ved drift av handelsskip og annet inntektsgivende arbeid, skal slike finanskostnader fordeles proporsjonalt med den regnskapsmessige verdien av eiendeler som benyttes til drift av handelsskip på den ene side, og eiendeler som benyttes til andre formål på den annen side. Kostnader som anses å stamme fra annet inntektsgivende arbeid enn drift av handelsskip, faller inn under Lov om inntektsskatt.

Artikkel 11 i Lov om tonnasjeavgift fastsetter at tap i forbindelse med drift av handelsskip ikke kan gi fradrag ved skattelegging av andre aktiviteter i henhold til Lov om inntektsskatt.

### *2.1.5 Ordningens varighet og bindingstid*

Islandske myndigheter har indikert at ordningene meldes med ubegrenset varighet, men at de er villige til å melde dem på nytt etter et tidsrom som avtales med Overvåkningsorganet.

I henhold til artikkel 2 i Lov om tonnasjeavgift, har ordningen for tonnasjeavgift en bindingstid på tre år. Det betyr at en reder som velger å benytte seg av ordningen med tonnasjeavgift, må fortsette med dette i tre år.

### *2.4 Særlig refusjon av inntektsskatt for sjøfolk*

Islandske myndigheter har også gitt melding om et system med bruttolønnskudd for sjøfolk, der redere kan få tilskudd på 90 % av inntektsskatten som beregnes av bruttolønnen til de ansatte sjøfolkene. For å ha rett til dette tilskuddet, må rederiet være et aksjeselskap eller et allmennaksjeselskap med full skatteplikt på Island, fartøyene må være registrert i IIS, og rederiet må ansette sjøfolk som er skattepliktige på Island.

Artikkel 16 i Lov om tonnasjeavgift fastsetter at:

”Aksjeselskaper og allmennaksjeselskaper som er underlagt skattlegging i henhold til Lov 90/2003 om inntektsskatt artikkel 2 første ledd nr. 1, og som driver handelsskip, jf. artikkel 3, registrert i Islandsk internasjonalt skipsregister (IIS), skal subsidieres tilsvarende 90 % av korrekt beregnet inntektsskatt og kommunal inntektsskatt på skattetrekket på mannskapet på de aktuelle handelsskipene, idet det tas hensyn til personlige skattefradrag og sjømannsfradrag. *Skattetrekket skal i øvrig henseende disponeres slik at 5 % betales til statskassen og 5 % til kommunen til det aktuelle mannskapsmedlemmet. Denne ordningen skal erstatte ordningen for skattetrekk og fordeling i henhold til Lov om skattetrekk, Lov om inntektsskatt og Lov om grunnlag for kommuneskatt.*

*Finansministeren skal ved forskrift spesifisere gjennomføringen av betalinger i henhold til nr. 1, herunder hvordan det søkes om subsidier, betalingstidspunkter og motregning mot offentlige avgifter.”*

Islandske myndigheter har bekreftet at det ikke er noen kriterier for hvilke sjøfolk som kan omfattes av ordningen, bortsett fra at de må være ansatt av et rederi som driver handelsfartøyer, og være skattepliktige på Island. Refusjonen gis bare for inntektsskatt, beregnet av sjøfolkernes lønn. Den omfatter ikke eventuelle trygdebidrag. Islandske myndigheter har også bekreftet at islandsk nasjonalitet ikke er relevant i denne sammenheng. Sjøfolkene trenger ikke være bosatt på Island for at rederen skal kunne nyte godt av tilskuddet.

#### **2.5 Støtemottakere, budsjett, varighet og ikrafttredelse av de meldte tiltakene**

Islandske myndigheter har ikke oversendt nøyaktige tall for hvor stor reduksjon i statens inntekter ordningen med tonnasjeavgift vil medføre, sammenlignet med skatteinntektene man ville fått dersom alminnelig selskapsskatt var blitt brukt.

Islandske myndigheter har angitt at kostnadene ved de meldte tiltakene vil avhenge av hvor mange fartøyer som registreres i IIS. De forventet at 12 fartøyer, der tonnasjeavgiften forventes å bli i gjennomsnitt ISK 120 000, ville bli registrert. Tonnasjeavgiften vil i så fall være på ISK 1 440 000. Det foreløpige anslaget sier imidlertid ikke noe om hvor mye selskapsskatt som normalt ville blitt betalt for disse 12 fartøylene.

Islandske myndigheter har angitt at det ikke er foretatt noen anmodninger om registrering i Det islandske skipsregister.

Islandske myndigheter har ikke begrenset varigheten av de to ordningene.

#### **2.6 Kumulasjon**

I henhold til avsnitt 11 i retningslinjene for sjøtransport er nullbeskatning med hensyn til inntektsskatt og trygdeavgifter for sjøfolk, og reduksjon av selskapsskatt for skipsfartsvirksomhet i tråd med ordningene som allerede er godkjent i andre EØS-stater, det høyeste støttenivå som kan tillates. For å unngå konkurransevridning, må andre støtteordninger ikke gi større fordeler enn dette. Støtten skal uansett ikke overskride de samlede skatter og trygdebidrag innkrevd fra skipsfartsvirksomhet og sjøfolk.

Islandske myndigheter har bekreftet at islandske myndigheter vil holde oppsyn med kumulering av de to ordningene med andre støttetiltak, og at maksimal støtteintensitet vil bli overholdt.

#### **2.7 Informasjon om den forventede makroøkonomiske avkastningen for den maritime klyngen**

I henhold til avsnitt 12 nr. 2 i retningslinjene for sjøtransport har islandske myndigheter analysert kostnader og virkninger for å fastslå den makroøkonomiske avkastning av de meldte skatteordningene. Analysen viser at det er vanskelig å forutsi de økonomiske virkningene av Lov om tonnasjeavgift, ettersom de vil avhenge av antallet skip som registreres i IIS. Når det gjelder

vurderingen av arbeidsplasser som opprettes eller redde, anslår myndighetene at virkningen av begge støttetiltakene vil være at 200 sjøfolk vil bli nyansatt på kvalifiserte handelsskip i løpet av de neste seks årene.

### 3. **Betenkeligheter uttrykt i åpningsvedtaket**

Den 19. desember 2007 besluttet Overvåkningsorganet å innlede formell granskning i forbindelse med den foreslåtte støtten til sjøtransport på Island, i form av ordninger for tonnasjeavgift og refusjon for sysselsetting av sjøfolk<sup>(14)</sup>.

I sitt åpningsvedtak uttrykte Overvåkningsorganet betenkeligheter i forbindelse med ordningen med tonnasjeavgift, i forbindelse med at kravet om registrering i IIS ville utelukke skip registrert i andre EØS-stater fra ordningen, samt kravet om full skatteplikt, som ville utelukke aktiviteter som er underlagt kildeskatt fra å falle inn under tonnasjeavgiften.

Overvåkningsorganet hadde også betenkeligheter i forbindelse med kravet om at bare juridiske personer registrert på Island kan registrere seg i IIS, behandlingen av skipsforvaltningsselskaper, beregningen av skattegrunnlaget og varigheten av perioden som rederen må bli værende innenfor ordningen (bindingstiden).

Når det gjelder ordningen med skattefradrag for sjøfolk, uttrykte Overvåkningsorganet tvil i forbindelse med kravet om registrering i IIS og full skatteplikt. Når det gjelder rutemessig passasjertrafikk mellom havner i EØS, var Overvåkningsorganet også i tvil om støtten bare ville bli gitt til sysselsetting av EØS-sjøfolk.

### 4 **Kommentarer fra islandske myndigheter**

Islandske myndigheter har ved brev av 15. februar 2008 (dok. nr. 465550) oversendt en del kommentarer til Overvåkningsorganet, både i forbindelse med ordningen for tonnasjeavgift og ordningen med refusjon for sjøfolk.

Islandske myndigheter har gitt følgende kommentarer:

- ingen skipsredere hadde meldt interesse for registrering i IIS
- for å falle inn under ordningen, må foretak være skattepliktige på Island, men de trenger ikke være registrert etter islandsk selskapslov som islandske foretak
- det gjelder ingen spesielle regler for forholdet mellom skip som eies av rederen og de som bare drives med et mannskap
- fartøyer eid av juridiske personer i andre EØS-stater med begrenset skatteplikt på Island, kan ikke registreres i IIS
- artikkel 3 i Lov om tonnasjeavgift fastsetter at skattlegging i henhold til loven omfatter drift av alle handelsfartøyer som innfrir vilkårene for registrering i IIS. Når et selskap velger å gå for ordningen med tonnasjeavgift, betyr det alle deres kvalifiserte fartøyer og tilknyttede aktiviteter faller inn under ordningen (alt eller ingenting-regelen).
- skattesatser: islandske myndigheter har argumentert med at satsene for tonnasjeavgift er på linje med de Overvåkningsorganet har godkjent ved tilsvarende norske ordninger
- ordningens varighet: islandske myndigheter har angitt at de er villige til å melde ordningene på nytt som avtalt med Overvåkningsorganet.
- kumulering: islandske myndigheter har angitt at de vil påse at reglene for kumulering blir overholdt.

Islandske myndigheter har ikke gitt noen kommentarer om lengden på bindingstiden.

<sup>(14)</sup> For en detaljert analyse av Overvåkningsorganets betenkeligheter, se vedtak nr. 721/07/COL, avsnitt 3.



## II. VURDERING

### 1 Om det foreligger statsstøtte

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.”*

De enkeltstående kriteriene vil bli gjennomgått nedenfor.

#### 1.1 Bruk av statsmidler

Støtten må gis av staten eller ved bruk av statsmidler.

Det at tonnasjeavgiften innebærer lavere skatt enn alminnelig selskapsskatt, medfører tap av inntekter for staten. Ordningen for sjøfolk innebærer på samme måte tap av inntekter, ettersom staten gir direkte tilskudd til rederne på 90 % av inntektsskatten fra sjøfolkene som skulle vært betalt av rederne på deres vegne. Som følge av de to ordningene gir staten avkall på skatteinntekter som den normalt ville fått fra de aktuelle foretakene. Fraværet av disse midlene innebærer en belastning av statens ressurser fra midler som vanligvis betales fra de deltagende foretakenes budsjetter.<sup>(15)</sup> Tap av skatteinntekt oppfattes som tilsvarende bruk av statsmidler i form av utgifter.<sup>(16)</sup>

#### 1.2 Favorisere visse foretak eller produksjon av visse varer

De to tiltakene favoriserer redere gjennom subsidier og skattereduksjoner. De to tiltakene er begrenset til den maritime sektor, og favoriserer derfor bare visse foretak. De må følgelig oppfattes som selektive i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1<sup>(17)</sup>.

#### 1.3 Vridning av konkurransen og påvirkning av samhandelen mellom avtalepartene

Støttetiltaket må kunne vri konkurransen og påvirke samhandelen mellom avtalepartene.

Rederne som nyter godt av ordningene, driver økonomisk aktivitet i konkurranse med skipsredere/foretak fra andre EØS-land. Tonnasjeavgiften og ordningen med skatterefusjon for sjøfolk styrker redernes stilling overfor konkurrentene innenfor EØS, og mellom Island og andre EØS-stater og tredjeland. Følgelig påvirker tiltaket samhandelen mellom avtalepartene.

#### 1.4 Konklusjon

Overvåkningsorganet er derfor av den oppfatning at de meldte støttetiltakene (tonnasjeavgift og ordning for skatterefusjon) utgjør statsstøtte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1.

Retningslinjene for sjøtransport fastsetter da også spesifikt at *”slik skattelettelse rettet spesielt mot skipsfarten anses som statsstøtte. På samme måte utgjør en ordning der den ordinære selskapsskatten erstattes med en tonnasjeavgift, også statsstøtte.”*

### 2 Krav til framgangsmåte

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”.*

<sup>(15)</sup> Sak C-156/98 *Tyskland mot Kommisjonen*, [2000] saml. I-6857, nr. 26.

<sup>(16)</sup> Se bl.a. avsnitt 3 nr. 3 i retningslinjene for statsstøtte om tiltak knyttet til direkte beskatning av foretak.

<sup>(17)</sup> Sak C-75/97 *Belgia mot Kommisjonen*, [1999] saml. I-3671, nr. 33.

Ved å gi melding om de to støtteordningene, oversendt ved brev fra den islandske delegasjon til Den europeiske union datert 23. mars 2007 (dok. nr. 415003) har islandske myndigheter etterfulgt kravet om forhåndsmelding.

Islandske myndigheter har imidlertid satt i verk de aktuelle tiltakene før Overvåkningsorganet hadde gjort et endelig vedtak. Overvåkningsorganet anser derfor at islandske myndigheter ikke har overholdt sine forpliktelser i henhold til protokoll 3 del I artikkel 1 nr. 3.

### 3 Støttens forenlighet

I henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c) kan støtte som har til formål å lette utviklingen av enkelte næringsgrener eller på enkelte økonomiske områder anses som forenlig med EØS-avtalens funksjon, forutsatt at støtten ikke endrer vilkårene for samhandelen i et omfang som strider mot felles interesser. Overvåkningsorganet anser at EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c), sammen med retningslinjene for sjøtransport, utgjør det rettslige grunnlaget for vurderingen av de meldte tiltakene.

Retningslinjene for statsstøtte avsnitt 1.2 bokstav c) nr. 4 tillater EFTA-statene å støtte sjøtransport: *”maritim industri er uløselig knyttet til sjøtransport. Denne forbindelsen er et sterkt argument for positive tiltak med hensikt å opprettholde en flåte avhengig av EØS-skipsfarten. Ettersom sjøtransport er et ledd i transportkjeden generelt sett, og i den maritime industrikjeden spesielt, vil tiltak med henblikk på å opprettholde den europeiske flåtens konkurransevne også ha ringvirkninger når det gjelder investeringer på land i næringer tilknyttet sjøfart, på bidraget sjøtransport gir til EØS-økonomien som helhet, og på sysselsettingen generelt.”*

De to meldte tiltakene gjelder driftsstøtte, dvs. støtte som fritar et foretak fra utgifter som foretaket normalt måtte dekke i den daglige driften av sine vanlige aktiviteter. Driftsstøtte er vanligvis ikke tillatt dersom det ikke er uttrykkelig godkjent i henhold til Overvåkningsorganets retningslinjer for statsstøtte. Overvåkningsorganets retningslinjer for statsstøtte åpner for muligheten for å gi driftsstøtte i form av tonnasjeavgift i avsnitt 3.1, og i form av reduserte lønnsrelaterte kostnader i avsnitt 3.2.

I sin analyse har Overvåkningsorganet vurdert vilkårene som er felles både for ordningen med tonnasjeavgift og ordningen for skatterefusjon (3.1) og deretter de vilkårene som er spesifikke for henholdsvis tonnasjeavgiften (3.2) og ordningen for skatterefusjon (3.3).

#### 3.1 *Vilkår som er felles både for ordningen med tonnasjeavgift og ordningen for skatterefusjon for sjøfolk: krav om at skipet skal være registrert i IIS, som dermed utelukker skip registrert i andre EØS-stater*

Kravet i artikkel 1 i Lov om tonnasjeavgift om at skipene må være registrert i IIS for å få tilgang til ordningen med tonnasjeavgift, fører til at skip som ikke er registrert på Island blir utelukket. Denne innskrenkningen gjelder selv om driften av slike fartøyer er underlagt islandsk skatt. Dette innebærer at en reder som har to skip, der det ene er registrert i IIS og det andre i en annen EØS-stat, kan bli skattlagt på Island av overskuddet fra driften av begge skipene.<sup>(18)</sup> Bare skipet som er registrert i IIS vil imidlertid kunne nyte godt av tonnasjeavgiften.

Det er et etablert prinsipp at skjønt direkte skattlegging hører inn under EØS-statenes kompetanse, må de likevel utøve denne kompetansen i tråd med EØS-retten.<sup>(19)</sup> Etableringsretten omfatter retten for innbyggere (fysiske og juridiske personer) i én EØS-stat til å opprette og forvalte foretak i en annen EØS-stat på de samme vilkår som vertsstatens rett gir landets egne innbyggere. Det at restriksjoner på etableringsrett avskaffes, gjelder restriksjoner for å etablere agenturer,

<sup>(18)</sup> Der det finnes avtaler om dobbelt beskatning vil retten til skattlegging vanligvis bli gitt til staten der selskapets faktiske forvaltningssted ligger, deriblant for aktiviteter som utøves i andre EFTA-stater gjennom en avdeling eller lignende. I det ovennevnte eksempelet vil da et selskap som er permanent etablert på Island bli skattlagt på Island, også for inntekter som genereres utenfor islandsk territorium. Det vil likevel bare være overskuddet fra skip registrert i Islandsk internasjonalt skipsregister som er underlagt ordningen med tonnasjeavgift. Overskudd fra drift av andre skip vil bli skattlagt i henhold til den normale ordningen for selskapskatt. Islandske myndigheter har bekreftet denne forståelsen.

<sup>(19)</sup> Sak E-6/98 *Den norske stat mot EFTAs overvåkningsorgan* [1999] EFTA Court Report, s. 74, nr. 34; sak E-1/04 *Fokus Bank* [2004] EFTA Court Report, s. 11, nr. 20..

avdelinger eller datterselskaper.<sup>(20)</sup> Forbudet mot begrensning av etableringsretten gjelder også skattebestemmelser<sup>(21)</sup>. Følgelig omfatter dette rett for et foretak som er etablert i én EØS-stat, og som har sete, registrert kontor, sentraladministrasjon eller hovedaktiviteter innen EØS, å drive sine aktiviteter i en annen EØS-stat gjennom et datterselskap eller agentur, og være underlagt samme skatteregler som foretak etablert i den aktuelle staten. Forskjell i skattemessig behandling kan bare være forenlig med EØS-avtalens bestemmelser dersom det gjelder situasjoner som ikke er objektivt sammenlignbare, eller er berettiget av overordnede hensyn i allmennhetens interesse.<sup>(22)</sup>

Registrering av et skip kan utgjøre en etablering der skipet utgjør et middel for å drive en økonomisk aktivitet som omfatter en fast etablering. Restriksjoner på registrering av skip i andre EØS-stater kan derfor være i strid med etableringsretten i henhold til EØS-avtalens artikkel 31.<sup>(23)</sup>

Som vist ovenfor vil en reder med full skatteplikt på Island og handelsfartøyer registrert i en annen EØS-stat være underlagt mindre gunstige skatteregler enn en reder med full skatteplikt på Island som har sine handelsfartøyer registrert i IIS. Denne forskjellsbehandlingen utgjør en begrensning av etableringsretten ettersom det avskrekker redere fra å registrere skip i andre EØS-stater.

Islandske myndigheter har ikke fremlagt noen overbevisende overordnede hensyn i allmennhetens interesse som kan rettferdiggjøre en slik begrensning av redernes etableringer i andre EØS-stater. Overvåkningsorganet har heller ikke kunnet se noen grunn til at en slik begrensning av etableringsretten er nødvendig for å innfri målene med tonnasjeavgiften, nemlig å forbedre islandske reders konkurransevilkår sammenliknet med forholdene i jurisdiksjoner utenfor EØS.

Videre anser Overvåkningsorganet at kravet om registrering på Island ikke er forenlig med avsnitt 3.1 nr. 7 i retningslinjene for sjøtransport, som fastsetter at ordninger som gir skattelette bør kreve tilknytning til et "EØS-flagg". Retningslinjene for sjøtransport forklarer at en slik regel har til formål å "*fremme EØS-flåtenes konkurransevne på verdens skipsfartsmarked*". Sett i lys av denne ordlyden gir ikke formuleringen "en EØS-stat" støtte til å innføre et krav om registrering i den konkrete EFTA-staten som gir støtten. Den støtter heller synet om at registrering i en hvilken som helst EØS-stat bør være kriteriet.<sup>(24)</sup>

Islandske myndigheter har argumentert med at de ikke krever hva de kaller en "flaggforbindelse" ettersom ethvert skip som er registrert i IIS står fritt til å føre et annet flagg. Som nevnt i punkt 2.3.2 ovenfor, fastsetter lov 38/2007 om IIS artikkel 6 at et handelsskip som er registrert i IIS er å anse som et islandsk fartøy uansett om det fører islandsk flagg.

Overvåkningsorganet anser at argumentet om frivillig bruk av det islandske flagget ikke er relevant, ettersom begrensningen i etableringsfriheten som nevnt ovenfor har sammenheng med registreringskravene. Det innebærer at selv om en reder kan føre et annet flagg enn det islandske, er han fortsatt forpliktet til å registrere seg i IIS for å nyte godt av den gunstigere tonnasjeavgiften. Til tross for anmodningene fra Overvåkningsorganet har islandske myndigheter ikke fremlagt noen argumenter for å rettferdiggjøre hvorfor et slikt dobbelt registreringskrav er nødvendig og forholdsmessig for å innfri målene med tonnasjeavgiften.

Overvåkningsorganet konkluderer derfor med at registreringskravet ikke er forenlig med EØS-avtalen, og da særlig etableringsretten i henhold til avtalens artikkel 31, og derfor ikke kan godkjennes under statsstøttereglene i EØS.

<sup>(20)</sup> Se f.eks. sak C-270/83 *Kommisjonen mot Frankrike* [1986] saml. 273, nr. 13, og sak C-311/97 *Royal Bank of Scotland* [1999] saml. 2651, nr. 22.

<sup>(21)</sup> Sak C-471/04 *Keller Holding* [2006] saml. I-2017, nr. 49.

<sup>(22)</sup> Sak 270/83 *Kommisjonen mot Frankrike* [1986] saml. 273, nr. 13; sak C-311/97 *Royal Bank of Scotland* sitert ovenfor, nr. 23–31 og sak C-253/03 *CLT-UFA SA* [2006] saml. I-1831, nr. 14–17.

<sup>(23)</sup> Sak C-221/89 *Factortame Ltd. m.fl.* [1991] saml. I-3905, nr. 22–23.

<sup>(24)</sup> Slik det var tilfelle i vedtak 755/98/COL av 3. desember 2008, der ordningen fastsatte et krav om tilknytning til flagget til en av EØS-statene.

I lys av det ovenstående ser Overvåkningsorganet det ikke som nødvendig å foreta en detaljert analyse av betenkelighetene uttrykt i vedtak 721/07/COL om kravet om fullt skatteansvar for å nyte godt av ordningene med tonnasjeavgift og skatterefusjon for sjøfolk. Uansett vil, som nevnt i ovenstående fotnote 18, avtalene om dobbeltbeskatning mellom EØS-statene normalt innebære at skipsrederier beskattes i det landet der selskapets faktiske forvaltningssted ligger. Skipsrederier som er etablert i EØS med begrenset skatteplikt på Island vil normalt bare bli underlagt skatteplikt i EØS-staten der de er etablert.

### 3.2 *Vilkår som er spesifikke for ordningen med tonnasjeavgift*

#### 3.2.1 *Fastsettelse av skattegrunnlag*

Retningslinjene for statsstøtte til sjøtransport avsnitt 3.1 nr. 18 fastsetter at Kommisjonen bare vil godta ordninger som medfører en skattebelastning for samme tonnasje ”som er i rimelig overensstemmelse med allerede godkjente ordninger. På grunnlag av sine erfaringer merker Overvåkningsorganet seg at i stedet for å beregne antatt overskudd og benytte ordinær selskapsskatt på dette, kan enkelte stater beslutte å fastsette bestemte tonnasjesatser direkte. Overvåkningsorganet vil også søke å opprettholde en rimelig balanse i forhold til allerede godkjente systemer.”

Overvåkningsorganet har sammenliknet de satsene som er meldt av islandske myndigheter, med ordninger som er godkjent i andre EØS-stater:

Island	Danmark	Litauen	Italia	Norge (*)
<b>Ethvert beløp opptil 25 000 NT</b> ISK 30 (EUR 0,17) per 100 NT	<b>Opptil 1000 NT</b> EUR 0,90 per 100 NT  <b>Fra 1001 NT til 10 000 NT</b> EUR 0,70 per 100 NT  <b>Fra 10 001 til 25 000 NT</b> EUR 0,40 per 100 NT	<b>Opptil 1000 NT</b> EUR 0,93 per 100 NT  <b>Fra 1001 NT til 10 000 NT</b> EUR 0,67 per 100 NT  <b>Fra 10 001 til 25 000 NT</b> EUR 0,43 per 100 NT	<b>Opptil 1000 NT</b> EUR 0,90 per 100 NT  <b>Fra 1001 NT til 10 000 NT</b> EUR 0,70 per 100 NT  <b>Fra 10 001 til 25 000 NT</b> EUR 0,40 per 100 NT	<b>Ingen skatt for de første 1000 NT</b>  <b>Fra 1001 NT til 10 000 NT</b> EUR 0,22 per 100 NT  <b>Fra 10 001 til 25 000 NT</b> EUR 0,15 per 100 NT
<b>Mer enn 25 000 NT</b> 10 ISK (EUR 0,06) per 100 NT	<b>Mer enn 25 000 NT</b> EUR 0,30 per 100 NT	<b>Mer enn 25 000 NT</b> EUR 0,27 per 100 NT	<b>Mer enn 25 000 NT</b> EUR 0,20 per 100 NT	<b>Mer enn 25 000 NT</b> EUR 0,07 per 100 NT

Alle tallene gjelder per dag.

(\*) I Norge beregnes det ikke noe anslått overskudd. Tonnasjeavgiften beregnes direkte ved å multiplisere skattesatsene med den faktiske tonnasjen. Satsene for Island, Danmark, Litauen og Italia er basert på anslått overskudd, som den vanlige innenlandske selskapsskatten så beregnes ut fra. Til tross for at satsene i Norge og på Island synes å være svært like, fører de til en klar forskjell i hvor mye skatt rederen faktisk betaler. Eksempelvis ville en reder med tonnasje på 30 000 NT betale en tonnasjeavgift på ca. EUR 46 i Norge og ca. EUR 7 på Island.<sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Se også Overvåkningsorganets vedtak nr. 755/08/COL av 3. desember 2008 om den norske ordningen med tonnasjeavgift.

Som tabellen over viser, benytter den islandske ordningen et langt lavere skattegrunnlag enn i de fire andre EØS-statene<sup>(25)</sup>.

Kommisjonen har godkjent lavere skattesatser bare under svært spesielle omstendigheter.<sup>(26)</sup> Islandske myndigheter har ikke gitt Overvåkningsorganet opplysninger som godtgjør at det foreligger eksepsjonelle omstendigheter som ville rettferdiggjøre lavere satser.

Overvåkningsorganet anser at nivået på det islandske skattegrunnlaget ikke er i tråd med satsene som gjelder i andre EØS-stater, ettersom det er betydelig lavere enn disse, og følgelig ikke i samsvar med retningslinjene for statsstøttes avsnitt 3.1 nr. 18.

<sup>(25)</sup> Satsene som er nevnt er de som var gjeldende på datoen vedtaket ble gjort, de gjenspeiler aktuelle valutakurser. Overvåkningsorganet anser imidlertid at selv for finanskrisen påvirket den islandske kronkursen, var det islandske skattegrunnlaget ikke i tråd med satsene som gjaldt i de andre EØS-statene, jf. vedtak 721/07/COL.

<sup>(26)</sup> Se kommisjonsvedtak av 30. juni 2004 om en serie skattemessige tiltak som Belgia planla å innføre i forbindelse med sjøtransport (EUT L 150 av 10.6.2005, s. 1.) Belgiske myndigheter ønsket å tilby lavere skatt for større fartøyer som ble ført tilbake til belgisk flagg. I dette tilfellet var det en redusert sats for fartøyer over 40 000 tonn, som ble godtatt under forutsetning av at skipet var nytt eller hadde vært registrert under et tredjelands flagg i fem år før det ble ført over i det belgiske systemet. Kommisjonens betenkeligheter i forbindelse med dette skattegrunnlaget gikk på at et lavt skattegrunnlag kunne føre til konkurransevridning dersom det oppmuntret ikke-belgiske redere til å overføre fartøyer fra et annet register i Fellesskapet til det belgiske registeret.

### 3.2.2 *Periode der rederen må holde seg innenfor ordningen for tonnasjeavgift*

Periode der rederen må holde seg innenfor den islandske ordningen for tonnasjeavgift er tre år.

Overvåkningsorganet har vært av den oppfatning at en tiårsperiode skal gjelde i EFTA-statene.<sup>(27)</sup>

Dette synet er i tråd med Kommisjonens tilnærming. Minstevarigheten for slike perioder i andre ordninger for tonnasjeavgift som er godkjent i EU, er ti år. Kommisjonen understreker at dersom man tillater forskjellige kriterier for forskjellige ordninger med tonnasjeavgift, er det fare for at det skapes urimelige fordeler, og at det kan oppstå konkurranse mellom medlemsstatene når det gjelder tonnasjeavgift. Følgelig uttrykte Kommisjonen tvil i forbindelse med en polsk skatteordning med minstevarighet på fem år, og påpekte at dette kunne føre til et skadelig skille mellom ordningene for tonnasjeavgift ved å gjøre det polske skattesystemet mer attraktivt, og føre til omflagging innenfor Fellesskapet.<sup>(28)</sup>

Overvåkningsorganet anser at dette aspektet av den meldte ordningen ikke er forenlig med EØS-avtalens artikkel 61.

### 3.2.3 *Behandling av skipsforvaltningsselskaper*

I sitt vedtak 755/08/COL indikerte Overvåkningsorganet tvil om at det meldte ordningen var forenlig med EØS-avtalen med tanke på behandlingen av skipsforvaltningsselskaper.

Islandske myndigheter har ikke gitt Overvåkningsorganet opplysninger som fjerner denne tvilen.

I lys av de ovennevnte aspektene som viser at ordningen ikke er forenlig med EØS-avtalen, ser Overvåkningsorganet det ikke som nødvendig å analysere i detalj den tvil som kom til uttrykk i vedtak 721/07/COL om skipsforvaltningsselskaper.

## 3.3 *Vilkår som er spesifikke for ordningen med skatterefusjon for sjøfolk*

### 3.3.1 *Rutemessig passasjertransport mellom havner i EØS: Støtte skal bare gis til sysselsetting av EØS-sjøfolk*

I henhold til avsnitt 3.2 nr. 2 i retningslinjene for sjøtransport kan det gis støtte i form av reduserte trygdeavgiftssatser for EØS-sjøfolk som arbeider om bord på skip registrert i en EØS-stat, samt reduserte satser for inntektsskatt for EØS-sjøfolk som arbeider om bord på skip registrert i en EØS-stat. Islandske myndigheter har meldt en ordning med støtte der 90 % av trygdebidragene kan refunderes til skipsrederen.

I henhold til avsnitt 3.2 nr. 2 i retningslinjene for sjøtransport defineres EØS-sjøfolk som:

- statsborgere i EØS-stater, når det gjelder sjøfolk som arbeider om bord på fartøyer (inkludert ro-ro-ferger) som driver regelmessig passasjertrafikk mellom havner i EØS,
- i alle andre tilfeller: alle sjøfolk som er underlagt skattlegging i en EØS-stat.

Islandske myndigheter har ikke gitt noen skriftlig definisjon av begrepet sjøfolk i lov eller forskrift, men har bekreftet at nasjonalitet ikke er noen forutsetning, heller ikke sjøfolkens bosted. Statsborgere fra tredjeland vil også kunne falle inn under ordningen. Overvåkningsorganet har i sitt vedtak 721/07/COL indikert at i henhold til retningslinjene for sjøtransport avsnitt 3.2 nr. 2 skal støtte, når det gjelder passasjertransport mellom havner i EØS, bare gis til ansettelse av EØS-sjøfolk.

Islandske myndigheter har ikke gitt Overvåkningsorganet opplysninger som har kunnet endre denne vurderingen.

På bakgrunn av de opplysninger som er mottatt anser Overvåkningsorganet derfor at dette aspektet av ordningen ikke er forenlig med EØS-avtalen.

<sup>(27)</sup> Se vedtak nr. 755/08/COL av 3. desember 2008 om melding av endringer i den særlige norske skatteordningen for skipsfart.

<sup>(28)</sup> Vedtak N 93/2006 – Polen.

#### 4 **Konklusjon**

På grunnlag av de ovenstående vurderinger anser Overvåkningsorganet at ordningen for støtte til sjøtransport i form av ordninger for tonnasjeavgift og refusjon for sysselsetting av sjøfolk, ikke er forenlig med EØS-avtalens statsstøtteregele.

Overvåkningsorganet forstår at selv om det faktum at lovgivningen ble vedtatt, i seg selv utløste den meldeplikt det er vist til ovenfor, har det ikke blitt foretatt utbetalinger under de ordningene som er underlagt granskning, og at det derfor ikke vil være nødvendig å kreve tilbakebetaling.

GJORT DETTE VEDTAK:

*Artikkel 1*

Ordnningen for støtte til sjøtransport i form av ordninger for tonnasjeavgift og refusjon for sysselsetting av sjøfolk, er ikke forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1.

*Artikkel 2*

Islandske myndigheter skal innen to måneder fra det er gitt melding om dette vedtaket, underrette EFTAs overvåkningsorgan om de tiltak som treffes for å overholde vedtaket.

*Artikkel 3*

Dette vedtak er rettet til republikken Island.

*Artikkel 4*

Bare den engelske utgaven av vedtaket har gyldighet.

Utferdiget i Brussel, 8. juli 2009

For EFTAs overvåkningsorgan

***Per Sanderud***

President

***Kristján Andri Stefánsson***

Medlem av kollegiet

**Ikke statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61****2010/EØS/63/02**

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

**Vedtaksdato:** 16.6.2010

**Saksnr.:** 66330

**Vedtaks nr.:** 236/10/COL

**EFTA-stat:** Norge

**Tittel (og/eller navnet på mottakeren):** Overføring av eiendom fra Narvik kommune til LKAB i 2004, salg av utgravd materiale og overføring av eiendom i utviklingsavtalen av 26. februar 2009 – Luossavaara Kiirunavaara Norge AS

**Type tiltak:** Ikke relevant

**Økonomisk sektor:** Salg av eiendom

**Navn og adresse til myndigheten som gir støtten:** Narvik kommune, Ordføreren i Narvik, Postmottak, 8512 Narvik, Norge

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

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

**Ikke statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61****2010/EØS/63/03**

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

**Vedtaksdato:** 14. juli 2010

**Saksnummer:** 57847

**Vedtaksnummer:** 326/10/COL

**EFTA-stat:** Norge

**Tittel (og/eller navnet på mottakeren):** Den norske tollforskriften § 4-23-6 nr. 4

**Rettslig grunnlag:** EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1

**Type tiltak:** Skattefritak

**Økonomisk sektor:** Ferjedrift

**Navn og adresse til myndigheten som gir støtten:** Finansdepartementet, Postboks 8008 Dep., N-0030 Oslo

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

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



**Ikke statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61****2010/EØS/63/04**

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

**Vedtaksdato:** 14. juli 2010

**Saksnummer:** 59391

**Vedtaksnummer:** 323/10/COL

**EFTA-stat:** Norge

**Tittel (og/eller navnet på mottakeren):** Transaksjonene mellom Halden kommune og FUAS i forbindelse med grunn i områdene Svingenskogen og Langbrygga. Fredriksten Utvikling AS

**Type tiltak:** Ikke aktuelt

**Navn og adresse til myndigheten som gir støtten:** Halden kommune, Storgt. 8, N-1771 Halden

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/63/05

#### (Sak COMP/M.5996 – Thomas Cook/Travel business of Co-operative Group/Travel business of Midlands Co-operative Society)

1. Kommisjonen mottok 9. november 2010 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der det britiske foretaket Thomas Cook plc ("Thomas Cook") ved kjøp av aksjer overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele reisearrangørvirksomheten til de britiske foretakene Co-operative Group Limited ("CGL") og Midlands Co-operative Society Limited ("Midlands").
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - Thomas Cook: integrert ferie- og fritidsreiseforetak med virksomhet innenfor levering og salg av reisetjenester over hele Europa, Nord-Amerika, India og Egypt
  - CGL: reisearrangør med fokus på detalj- og Internett-salg av ferieprodukter i Det forente kongerike
  - Midlands: reisearrangør med fokus på detalj- og Internett-salg av ferieprodukter hovedsakelig i Midlands i Det forente kongerike
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. 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 309 av 13.11.2010. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse COMP/M.5996 – Thomas Cook/Travel business of Co-operative Group/Travel business of Midlands Co-operative Society, 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 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 ("Fusjonsforordningen").

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning****2010/EØS/63/06****(Sak COMP/M.6007 – Nokia Siemens Network/Motorola Network Business)**

1. Kommisjonen mottok 11. november 2010 melding i henhold til artikkel 4 og etter henvisning i henhold til artikkel 4 nr. 5 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der det nederlandske foretaket Nokia Siemens Networks B.V. ("NSN"), som kontrolleres av Nokia Corporation (Finland), ved kjøp av aksjer overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hoveddelen av Motorola, Inc.'s virksomhet innenfor offentlige trådløse nettverk ("Motorola Network Business", USA).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - NSN: leverer infrastruktur til mobile og faste nett, plattformer for kommunikasjons- og nettverkstjenester samt profesjonelle tjenester til operatører og tjenesteytere
  - MNB: utforming, framstilling, salg og vedlikehold av trådløse nettverkssystemer til leverandører av trådløse tjenester
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. 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 314 av 18.11.2010. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse COMP/M.6007 – Nokia Siemens Network/Motorola Network Business, 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 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 ("Fusjonsforordningen").

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**  
**(Sak COMP/M.6036 – Barclays/BPCE/Hexagone France 3)**  
**Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

2010/EØS/63/07

1. Kommisjonen mottok 9. november 2010 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der det britiske foretaket Barclays Bank PLC ("Barclays") og det franske foretaket Crédit Foncier de France ("CFF"), som tilhører det franske konsernet BPCE, ved kjøp av aksjer i fellesskap overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over det franske foretaket Hexagone France 3 SARL ("Hexagone").
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - Barclays: global leverandør av finanstjenester innenfor privat- og forretningsbankvirksomhet, investeringsbankvirksomhet, formuesforvaltning og investeringsforvaltning
  - CFF: realkredittbank tilknyttet BPCE-konsernet – et banknettverk i Frankrike med virksomhet innenfor investeringsbanktjenester, privat- og forretningsbanktjenester samt forsikrings- og eiendomstjenester
  - Hexagone: spesialforetak som eier to forretningsbygg i det franske departementet Seine-Saint-Denis (93) i regionen Île-de-France
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. 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 fusjonsforordningen<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 311 av 16.11.2010. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse COMP/M.6036 – Barclays/BPCE/Hexagone France 3, 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 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 ("Fusjonsforordningen").

<sup>(2)</sup> EUT C 56 av 5.3.2005, s. 32 ("Melding om behandling etter forenklet framgangsmåte").













































































































