

	<b>I</b>	<b>EØS-ORGANER</b>	
	1.	<b>EØS-komiteen</b>	
	<b>II</b>	<b>EFTA-ORGANER</b>	
	1.	<b>EFTA-statenes faste komité</b>	
	2.	<b>EFTAs overvåkningsorgan</b>	
2011/EØS/47/01		Vedtak i EFTAs overvåkningsorgan nr. 328/09/COL av 15. juli 2009 om de islandske havnelovene (Island) . . . . .	1
2011/EØS/47/02		Melding fra EFTAs overvåkningsorgan i samsvar med artikkel 16 nr. 4 i forordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet – Innføring av forpliktelser til offentlig tjenesteytelse for regionale ruteflyginger i Norge. . . . .	10
2011/EØS/47/03		Melding fra EFTAs overvåkningsorgan i samsvar med artikkel 17 nr. 5 i forordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet – Anbudsinvitasjon i samsvar med forpliktelser til offentlig tjenesteytelse for regionale ruteflyginger i Norge. . . . .	11
	3.	<b>EFTA-domstolen</b>	
	<b>III</b>	<b>EF-ORGANER</b>	
	1.	<b>Kommisjonen</b>	
2011/EØS/47/04		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6185 – Flabeg/Schott/SBPS/JV) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte . . . . .	12
2011/EØS/47/05		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6301 – Eurazeo/Moncler) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte . . . . .	13
2011/EØS/47/06		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6317 – BNP Paribas/Fortis Luxembourg-Vie) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte . . . . .	14
2011/EØS/47/07		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6347 – Dow/Ube/JV) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte . . . . .	15
2011/EØS/47/08		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6353 – CIE/COMHEM) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte . . . . .	16

<b>2011/EØS/47/09</b>	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6371 – OTPP/Macquarie/Copenhagen Airports) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte .....	17
<b>2011/EØS/47/10</b>	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6372 – OTPP/Macquarie/SFPI-FPIM The Brussels Airport Company) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte .....	18

# EFTA-ORGANER

## EFTAs OVERVÅKNINGSORGAN

### VEDTAK I EFTAs OVERVÅKNINGSORGAN

2011/EØS/47/01

nr. 328/09/COL

av 15. juli 2009

om de islandske havnelovene

(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 del II artikkel 4 nr. 4, artikkel 6, artikkel 7 nr. 2 og 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 statsstøtte til skipsbygging og kapittelet om nasjonal regionalstøtte,

under henvisning til Overvåkningsorganets vedtak nr. 195/04/COL av 14. juli 2004 om gjennomføringsbestemmelsene nevnt i overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del II artikkel 27<sup>(6)</sup>,

etter å ha oppfordret berørte parter til å framlegge sine merknader i henhold til disse bestemmelsene<sup>(7)</sup>, under henvisning til deres merknader og

ut fra følgende betraktninger:

### I. FAKTISKE FORHOLD

#### 1. Saksbehandling

Ved brev av 7. mai 2007 (dokument nr. 420581) ga islandske myndigheter i henhold til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del I artikkel 1 nr. 3 melding om endringer i de islandske havnelovene som (blant annet) omfattet støtte til kaianlegg og bruk av losfartøyer, og erstatning for skade på skipsheis/-vinsjinnretninger, kaianlegg og losfartøyer. Støtten gis gjennom et "Harbour Improvement Fund" opprettet i 1984 (heretter kalt fondet).

<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 overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 artikkel 1, vedtatt og utstedt av EFTAs overvåkningsorgan 19. januar 1994, offentliggjort i EFT L 231 av 3.9.1994, s. 1, og EØS-tillegget nr. 32 av 3.9.1994, s. 1 (kalt retningslinjene for statsstøtte). Den ajourførte utgaven av retningslinjene for statsstøtte er offentliggjort på Overvåkningsorganets nettside: <http://www.efasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

<sup>(6)</sup> Vedtak nr. 195/04/COL av 14. juli 2004, offentliggjort i EUT L 139 av 25.5.2006, s. 37, og EØS-tillegget nr. 26 av 25.5.2006, s. 1, med endringer. Se Overvåkningsorganets nettside: <http://www.efasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

<sup>(7)</sup> Offentliggjort i EUT C 96 av 17.4.2008, s. 3, og EØS-tillegget nr. 20 av 17.4.2008, s. 2.

Etter omfattende korrespondanse<sup>(8)</sup> underrettet Overvåkningsorganet ved brev av 12. desember 2007 islandske myndigheter om at det hadde vedtatt å innlede framgangsmåten fastsatt i protokoll 3 del I artikkel 1 nr. 2 med hensyn til disse tiltakene.

Overvåkningsorganets vedtak nr. 658/07/COL om å innlede formell undersøkelse ble offentliggjort i Den europeiske unions tidende og EØS-tillegget til denne<sup>(9)</sup>, og som ledd i denne prosessen oppfordret Overvåkningsorganet berørte parter til å framlegge sine merknader.

Islandske myndigheter svarte ved brev av 15. februar 2008 (dokument nr. 465549).

Overvåkningsorganet mottok én merknad fra en berørt part 23. april 2008 (dokument nr. 476888). Ved brev av 20. mai 2008 (dokument nr. 477796) oversendte Overvåkningsorganet merknaden til islandske myndigheter, som fikk mulighet til å svare. Det ble ikke mottatt noe formelt (skriftlig) svar på dette brevet.

## 2. Beskrivelse av det foreslåtte tiltaket

Innenfor rammen av den islandske havneloven – havnelov nr. 61/2003 (endret ved lov nr. 11/2006 og lov nr. 28/2007) tillates<sup>(10)</sup> finansiering av kommunalt eid islandsk havneinfrastruktur og -innretninger samt erstatning for skade på slike.

En nærmere forklaring av de relevante lovbestemmelsene knyttet til islandske havner finnes i Overvåkningsorganets vedtak nr. 658/07/COL av 12. desember 2007 om å innlede formell undersøkelse. Overvåkningsorganet vil heretter rette oppmerksomheten mot de spesifikke bestemmelsene som forårsaket tvil og som ble gjenstand for den formelle undersøkelsen.

De spesifikke bestemmelsene er følgende:

- a) **Losfartøyer:** En bestemmelse i artikkel 24 nr. 2 bokstav a) i havneloven av 2003 (heretter kalt 2003-loven) som tillater at "*førstegangsutgifter for losfartøyer når forhold i og i nærheten av havnen gjør slikt sikkerhetsutstyr påkrevet*" kan dekkes av fondet. Fondet kan dekke opptil 75 % av disse førstegangsutgiftene i henhold til denne bestemmelsen.
- b) **Kaianlegg:** Bestemmelser i artikkel 24 nr. 2 bokstav b) og c) i 2003-loven knyttet til anvendelse av fondet for å betale for "*kaiianlegg*". Finansiering kan ytes for opptil 90 % av kostnadene for kaiianleggene i henhold til underavsnitt b) og opptil 40 % i henhold til underavsnitt c).
- c) **Erstatning for skade:** En bestemmelse i artikkel 26 nr. 3 i 2003-loven som tillater at havnene som er berettiget til støtte fra fondet i henhold til artikkel 24 i 2003-loven, kan kreve erstatning for skader på driftsanlegg. Det finnes ingen grense for erstatningsbeløpet som kan utbetales.
- d) **Skipsvinsj/-heisinnretninger:** En bestemmelse inntatt i artikkel 26 nr. 3 i 2003-loven gjennom en endringslov av 2007, som har til hensikt å utvide utvalget av skader som havneoperatører kan motta erstatning for slik at det omfatter skade på skipsvinsj/-heisinnretninger. Heller ikke her finnes en grense for erstatningsbeløpet.

### 2.1 Grunnlag for å innlede undersøkelsen

I vedtak nr. 658/07/COL uttrykte Overvåkningsorganet tvil om støtte til losfartøyene kunne anses som et generelt tiltak og en gyldig utgift som har påløpt for staten i forbindelse med utviklingen av et maritimt transportsystem i allmennhetens interesse. Det kunne ikke utelukke at støtten til losfartøyer kunne anses som selektiv ettersom offentlig støtte til investeringer i flyttbare eiendeler og driftstjenester vanligvis begunstiger enkelte foretak.

På grunnlag av de tilgjengelige opplysningene kunne Overvåkningsorganet heller ikke trekke en konklusjon med hensyn til om støtte for kaiianlegg kunne anses som et generelt tiltak.

<sup>(8)</sup> Nærmere opplysninger om brevvekslingen mellom Overvåkningsorganet og islandske myndigheter finnes i vedtaket om å innlede formell undersøkelse.

<sup>(9)</sup> Se fotnote 7 og 8 ovenfor.

<sup>(10)</sup> Det er foreløpig ikke ytt finansiering i henhold til de nye bestemmelsene.

Overvåkningsorganet var av den foreløpige oppfatning at kompensasjon for skade kunne utgjøre statsstøtte dersom den kunne gis til installasjoner som ikke er generelle tiltak.

Overvåkningsorganet uttrykte også tvil om det aktuelle tiltaket kunne anses som forenlig med EØS-avtalen. Grunnen til dette var (først og fremst) at unntaket i artikkel 61 nr. 2 bokstav b) ikke syntes å få anvendelse ettersom erstatningen for skade ikke var begrenset til å erstatte skade forårsaket av naturkatastrofer, og at det var åpenbart at verken kapitlet om regionalstøtte eller skipsbygging i retningslinjene for statsstøtte fikk anvendelse. Overvåkningsorganet bemerket også at støtte fra fondet ikke var tilgjengelig for privateide havner, og at det ikke fantes noen åpenbart gyldig begrunnelse for en slik forskjellsbehandling.

### 3. Merknader fra tredjeparter

En merknad ble mottatt fra en tredjepart i et brev til Overvåkningsorganet av 23. april 2008. Stálsmiðjan, en privateid havneoperatør med base i Reykjavik, var enig i de innledende oppfatningene som Overvåkningsorganet uttrykte i sitt åpningsvedtak.

### 4. Merknader fra islandske myndigheter

I et brev av 15. februar 2008 hevdet islandske myndigheter for det første at til tross for endringer i lovgivningen, innebar midlertidige bestemmelser i 2003-loven at bestemmelsene knyttet til støtte fra fondet "*kunne utsettes*", og at lovbestemmelsen i havneloven av 1994 skulle anvendes til slutten av 2008. Overvåkningsorganet ble også underrettet om at denne midlertidige bestemmelsen ble forlenget ved lov nr. 145/2007, slik at den nå får anvendelse til slutten av 2010.

Det er også islandske myndigheters oppfatning at "*dokkinnretninger*" ("*hafnarmannvirki*") – et begrep som sies å omfatte tiltakene som undersøkes – i Island anses som offentlig infrastruktur med et offentlig formål og åpen tilgang, og utgjør en integrert del av en havn.

Mer spesifikt med hensyn til tiltakene som er gjenstand for formell undersøkelse, hevdet islandske myndigheter at losfartøyer er en vesentlig del av virksomheten og infrastrukturen i en havn der forholdene krever slike. Det hevdes at de brukes utelukkende for sikkerhetsformål (herunder i nødsituasjoner) og at de under visse omstendigheter er pålagt ved lov. Myndighetene understreker også at bruken av dem er en byrde som bæres av havnene på grunn av kostnadene de medfører. Når det gjelder kaianlegg, hevder islandske myndigheter igjen at de utgjør en del av den generelle infrastrukturen i en havn, og kaller dem "*forankringskonstruksjoner*".

Islandske myndigheter hevder også at tiltakene ikke vrir konkurransen eller påvirker samhandelen mellom EØS-statene. Grunnlaget for dette argumentet er geografisk, og det vises til reisetiden (47 timer) mellom Island og fastlands-Europa samt til opplysninger fra Industriforbundet i Island om at det er "*for det meste ukjent for utenlandske fartøyer [å] komme til Island for reparasjonsarbeid*". Islandske myndigheter erkjenner at det er internasjonal konkurranse på området skipsreparasjon (og derfor med hensyn til bruk av skipsvinsjer og –heiser og tørrdokker), men hevder at slik konkurranse ikke forekommer i Island.

## II. VURDERING

### 1. Statsstøtte

Statsstøtte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1

EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1 lyder som følger:

*"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."*

### 1.1 Statsmidler

Støtten må gis av staten eller av statsmidler.

Hensikten er at hvert av tiltakene gir støtte til havnene gjennom fondet, som tildeles midler fra den islandske statskassen. Budsjettdelingen fra statskassen utgjør statsmidler i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1. Klassifiseringen som statsmidler endres ikke av det faktum at statens penger kanaliseres gjennom fondet. Artikkel 26 nr. 1 i 2003-loven fastsetter at fondet eies av staten, og at havnerådet (hafnaráð) opptre som fondets styre på vegne av transportministeren. Havnerådet utpekes av transportministeren i henhold til artikkel 4 i lov nr. 7/1996 om sjøfartsbyrået ("Lög um Siglingastofnun Íslands"). Fondet er derfor en offentligrettslig innretning. En del av finansieringen av fondet kommer direkte fra statsbudsjettet som vedtas av parlamentet. I henhold til artikkel 26 nr. 3 i 2003-loven fordeler havnerådet fondets inntekter etter anbefalinger fra sjøfartsbyrået og med forbehold for transportministerens godkjenning slik det videre er fastsatt i underavsnitt 1-3. Sjøfartsbyrået har ansvar for forvaltningen av fondet i henhold til nr. 4 i nevnte artikkel. Fondet utfører også offentlige oppgaver som fastsatt i 2003-loven.

Overvåkningsorganet konkluderer derfor med at støtte gitt av fondet kan tilskrives staten og utgjør statsmidler i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1.

### 1.2 Begunstigelse av enkelte foretak eller produksjonen av enkelte varer

#### Selektivitet

Støttetiltaket må være selektivt ved at det begunstiger "enkelte foretak eller produksjonen av enkelte varer".

Spørsmålet i denne sammenheng er om de islandske kommunene, som mottakere av statsstøtte, er foretak som driver økonomisk virksomhet, eller om de opptre som offentlig myndighet. Som nevnt i Kommisjonens vedtak om "Finansiell støtte til infrastrukturarbeid i flamske havner"<sup>(11)</sup> er sjøhavner ikke bare involvert i det offentlige ansvaret for å opprettholde et velfungerende sjøtransportsystem, men også stadig mer engasjert i kommersiell virksomhet som levering av havneanlegg og -tjenester.

At en enhet gjennom lovgivning er tildelt visse beføyelser med sikte på å utøve visse deler av sin virksomhet, hindrer ikke i seg selv at det karakteriseres som et foretak i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1. På konkurranserettens område omfatter begrepet foretak enhver enhet som driver økonomisk virksomhet, uavhengig av rettslig status og hvordan den finansieres<sup>(12)</sup>. For å avgjøre om den aktuelle virksomheten drives av et foretak i henhold til artikkel 61 nr. 1, er det nødvendig å fastslå virksomhetens art<sup>(13)</sup>. Det er fast rettspraksis at enhver virksomhet som går ut på å tilby varer og tjenester på et gitt marked, er økonomisk virksomhet<sup>(14)</sup>. I det omfang havneoperatørene driver økonomisk virksomhet, er Overvåkningsorganet derfor av den oppfatning at tiltakene er selektive dersom de begunstiger et visst antall operatører innenfor en spesifikk sektor.

I Kommisjonens melding om styrking av kvalitetstjenester i sjøhavner<sup>(15)</sup> skiller Kommisjonen mellom "offentlig (allmenn)" infrastruktur, "brukerspesifikk" infrastruktur og "superstrukturer". Disse distinksjonene er nyttige ved vurderingen av om havnemyndigheter, -eiere eller -operatører driver økonomisk virksomhet. Holdningen er imidlertid i ferd med å bli endret, og Overvåkningsorganet har tatt i betraktning ikke bare Kommisjonens melding, men også senere avgjørelser fra Kommisjonen (herunder særlig ovennevnte sak om støtte for flamske havner) samt opplysningene fra islandske myndigheter.

<sup>(11)</sup> Statsstøttesak nr. N 520/2003, s. 7–8.

<sup>(12)</sup> Se blant annet forente saker C-159/91 og C-160/91 *Poucet og Pistre*, [1993] saml. I-637, nr. 17.

<sup>(13)</sup> Se blant annet sak C-364/92 *SAT Fluggesellschaft*, [1994] saml. I-43, nr. 19.

<sup>(14)</sup> Se blant annet sak C-35/96 *Kommisjonen v Italia*, [1998] saml. I-3851, nr. 36 og sak C-475/99 *Glöckner*, [2001] saml. I-8089, nr. 19.

<sup>(15)</sup> Melding fra Kommisjonen til Europaparlamentet og Rådet: Styrking av kvalitetstjenester i sjøhavner; En nøkkel for europeisk transport, COM (2001) 35 endelig, avsnitt 3.3.

Offentlig finansiering av transportinfrastruktur kan medføre spørsmål om statsstøtte på to ulike nivåer; på nivået for sluttbrukerne av infrastrukturen og på nivået for forvalteren eller operatøren av den aktuelle infrastrukturen. Overvåkningsorganet er av den oppfatning at det generelt ikke foreligger statsstøtteelementer i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1 på brukernivå når transportinfrastruktur finansieres og forvaltes direkte av staten og er åpen for alle potensielle brukere på like og ikke-diskriminerende vilkår, ettersom det ikke kan påvises at et bestemt foretak eller en bestemt produksjon begunstiges på en måte som vrir konkurransen og påvirker samhandelen mellom medlemsstatene<sup>(16)</sup>. Overvåkningsorganet er tilfreds med at dette er tilfelle når det gjelder de islandske havnene.

På nivået for forvalteren eller operatøren av transportinfrastrukturen – i dette tilfelle de islandske kommunalt eide havnemyndighetene – må Overvåkningsorganet vurdere hvorvidt organet som forvalter infrastrukturen, driver økonomisk virksomhet. Som nevnt ovenfor utøver en havneforvalter mange ulike former for virksomhet, hvorav mange kan anses å være av økonomisk art. Der det er mulig, må man derfor skille mellom former for virksomhet som er av økonomisk art og de som ikke er det, og vurdere finansieringen av hver enkelt virksomhet objektivt.

- a) **Losfartøyer.** Overvåkningsorganet anser at losfartøyer utgjør en type navigeringsstøtte som er vesentlig for sikkerhetsformål i enkelte havner. Det godtar at utgifter til losfartøyer er en vesentlig funksjon for staten som handler i allmennhetens interesse. Overvåkningsorganet konkluderer derfor med at støtte som gis til havneoperatørene for losfartøyer, ikke tildeles dem i egenskap av foretak som utøver en økonomisk virksomhet. Tiltaket utgjør derfor ikke statsstøtte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1.
- b) **Kaianlegg.** Selv om kaianlegg kan sies å være av offentlig art og nødvendige for at en havn som tjener allmennhetens interesse, skal fungere godt, kan de også tjene kommersielle formål. I lys av Kommisjonens tilnærming til ”*fortøyningsinfrastruktur*” (herunder kaier) i saken om de flamske havnene<sup>(17)</sup> inntok Overvåkningsorganet det innledende standpunkt at kaianlegg utgjør en del av havnens innretninger som kan skape kommersielle inntekter for havnemyndighetene. Islandske myndigheter har ikke framlagt opplysninger som tyder på at bruken av kaianlegg er en vesentlig funksjon for staten som handler i allmennhetens interesse, og på at den ikke er av økonomisk art. Overvåkningsorganet er derfor av den oppfatning at kaianleggene letter økonomisk virksomhet som begunstiger havneoperatøren som opptrer som et foretak.
- c) **Skadeserstatning for skipsvinsj/-heisinnretninger og for kaianlegg.** Overvåkningsorganet er fortsatt av den oppfatning at skipsvinsj/-heisinnretninger er eiendeler som anvendes for økonomisk virksomhet, som havneoperatører kan bruke for å lette for eksempel reparasjon av skip. I den utstrekning skadeserstatningsmidlene finansierer havnemyndighetene for å betale for skade på innretninger som anvendes for økonomisk virksomhet, utgjør de derfor et selektivt tiltak som begunstiger et foretak (havnemyndigheten). Overvåkningsorganet konkluderer derfor med at utvidelsen av skadeserstatningsmidlene til å omfatte skade på skipsheiser og –vinsjer samt kaianlegg, begunstiger enkelte foretak.

#### *Fordel*

Tiltaket må gi en mottaker fordel som fritar den for utgifter som vanligvis må dekkes over budsjettet.

Havneiere vil måtte dekke noen av kostnadene i tillegg til støtten i henhold til havneloven ettersom statsstøtte kan gis for opptil mellom 40 og 60 % av investeringen som er nødvendig for kaianlegg. Disse foretakene vil imidlertid ha lavere investeringskostnader enn andre foretak som ikke drar nytte av ordningen. Havneierne får derfor en fordel gjennom tiltaket.

En slik fordel foreligger også når det gjelder skadeserstatning. Havnemyndighetene kan motta statsstøtte for reparasjon av skade på skipsvinsj/-heisinnretninger og for kaianlegg. Dette gir mottakerne av midler vederlag for en kostnad de vanligvis hadde måttet dekke.

<sup>(16)</sup> Jf. Kommisjonens hvitbok COM (1998) 466 endelig av 22.7.1998, *Rettferdig betaling for bruk av infrastruktur: En trinnsvis tilnærming til en felles ramme for prising av transportinfrastruktur i EU*, kapittel 5, nr. 42–43.

<sup>(17)</sup> Nr. 46-50, sak N 520/2003.

### 1.3 Konkurranservedridning og påvirkning på samhandelen mellom avtalepartene

For at et tiltak skal anses som støtte, må det vri konkurransen og påvirke samhandelen mellom avtalepartene.

Overvåkningsorganet er fortsatt av den oppfatning at operatører av skipsheiser og –vinsjer samt tørrdokker som skipsreparasjonsanlegg deltar i den internasjonale konkurransen. Som nevnt i vedtaket om å innlede formell undersøkelse er dessuten markedet for havnetjenester gradvis blitt åpnet for konkurranse<sup>(18)</sup>. Kommisjonen fastslo i sitt program LeaderSHIP 2015<sup>(19)</sup> at kommersiell skipsbygging og skipsreparasjon foregår i et reelt globalt marked og er utsatt for verdensomspennende konkurranse.

Overvåkningsorganet er av den oppfatning at statsstøtten vrir eller kan vri konkurransen, og dette framgår tydelig av svaret som ble mottatt fra tredjepart. Islandske myndigheter godtar også (til tross for at de hevder at det ikke foreligger konkurranservedridning) at 2003-loven skiller mellom statside havner (som mottar statsstøtte) og privateide havner (som ikke mottar støtte). Gitt at noen typer virksomhet som de statsstøttede havnene driver, er av økonomisk art, kan det fastslås at det er mulighet for at konkurransen kan vris i et slikt tilfelle.

Overvåkningsorganet godtar at konkurranservedridningen av geografiske grunner sannsynligvis vil ha mindre påvirkning på samhandelen enn tilfellet hadde vært i fastlands-Europa, men Overvåkningsorganet er ikke enig med islandske myndigheter i at det ikke foreligger noen påvirkning (eller potensiell påvirkning) på samhandelen. Disse virksomhetene, spesielt tjenester som ytes til skipsfarts- og fraktforetak, er ikke av rent lokal art ettersom disse foretakene er bevegelige. Det finnes etablerte skipsfartsruter mellom Island og andre EØS-stater, og mottakerne av havnetjenester kan derfor til en viss grad velge hvor de (for eksempel) vil foreta rutinemessig vedlikehold eller gå i dokk i perioder uten virksomhet.

Det er også verd å legge merke til (som Kommisjonen nevner i saken om *JadeWeserPort*-prosjektet<sup>(20)</sup>) at private investeringer i sjøhavner øker, slik at et foretak fra en annen EØS-stat kan eie eller drive konkurrerende havner i Island. Tildeling av statsstøtte til islandske havneoperatører kan derfor også påvirke samhandelen ved å påvirke privatinvestering.

Overvåkningsorganet konkluderer derfor med at tiltaket ettersom det vil styrke mottakerens stilling overfor andre konkurrenter i EØS, er av en slik art at det vrir eller truer med å vri konkurransen og påvirke samhandelen mellom avtalepartene.

### 1.4 Konklusjon

Av ovennevnte grunner anser Overvåkningsorganet at finansiering av kaianlegg og skadeserstatning for kaianlegg og skipsheisinretninger utgjør statsstøtte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1.

Overvåkningsorganet konkluderer videre med at støtte gitt til havneoperatørene for losfartøyer, ikke utgjør statsstøtte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1.

## 2. Krav til framgangsmåte

I henhold til protokoll 3 del I artikkel 1 nr. 3 ”skal EFTAs overvåkningsorgan underrettes i tide til å uttale seg om planer som går ut på å innføre eller endre støtteordninger (...). Den berørte stat skal ikke iverksette de foreslåtte tiltakene før framgangsmåten har resultert i et endelig vedtak”.

Som nevnt i vedtaket om å innlede formell undersøkelse meldte ikke islandske myndigheter 2003-loven med hensyn til støtten til kaianlegg og skadeserstatning til kaianlegg til Overvåkningsorganet for tiltaket ble iverksatt. Videre trådte den meldte endringen som inntok skipsvinsjer i skadeserstatnings-

<sup>(18)</sup> Havnemelding, sitert i fotnote 15, avsnitt 2.

<sup>(19)</sup> Melding fra Kommisjonen til Rådet, Europaparlamentet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen, LeaderSHIP 2015, ”Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry, Competitiveness through Excellence”, COM(2003) 717 endelig, avsnitt 2.1.

<sup>(20)</sup> Statsstøttesak nr. N 110/2008.



ordningen i 2007, i kraft 29. mars 2007. I sine merknader til Overvåkningsorganets vedtak om å innlede formell undersøkelse, hevdet imidlertid islandske myndigheter at den midlertidige bestemmelse II i 2003-loven fastslo at lovens bestemmelser med hensyn til statsstøtte ikke ville få anvendelse før slutten av 2008. Ved lov 145/2007 ble utsettelsen av anvendelsen av statsstøttebestemmelsene forlenget til slutten av 2010. Selv om loven hadde trådt i kraft, ble altså anvendelsen av lovens statsstøttebestemmelser utsatt i påvente av et endelig vedtak i Overvåkningsorganet. Overvåkningsorganet konkluderer derfor med at islandske myndigheter har overholdt sine forpliktelser i henhold til protokoll 3 del I artikkel 1 nr. 3 med hensyn til disse tiltakene.

Støtten til losfartøyer utgjør ikke statsstøtte, og det forelå derfor ingen forpliktelse til å melde dette tiltaket.

### 3. Spørsmålet om støtten er forenlig med EØS-avtalen

Støttetiltak som omfattes av EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1, er uforenlige med EØS-avtalens virkemåte med mindre de omfattes av unntak i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 2 eller 3.

Overvåkningsorganet har derfor vurdert tiltakene som omfattes av EØS-avtalens artikkel 61 nr. 2 og 3, i sammenheng med retningslinjene for statsstøtte<sup>(21)</sup>.

#### *Investeringer i kaianlegg*

I henhold til retningslinjene for nasjonal regionalstøtte for 2007–2013 og regionalstøttekartet for Island kan førstegangs investeringsstøtte tildeles for berettigede kostnader for havner som er på regionalstøttekartet opptil 15 % av brutto støtteekvivalent (med en bonus på 20 % av brutto støtteekvivalent for støtte gitt til små foretak og 10 % av brutto støtteekvivalent for støtte gitt til mellomstore foretak). Støtte som går ut over disse tersklene kan ikke anses som forenlige i henhold til retningslinjene for regionalstøtte for 2007–2013. Disse tersklene er ikke overholdt i dette tilfellet.

#### *Skadeserstatning for kaianlegg og skipsheis/-vinsjinnretninger*

Støtten som gis i form av skadeserstatning, er ikke knyttet til investering, men er et middel som kan redusere (eller fjerne) kostnader som et foretak vanligvis hadde måttet dekke som en del av den daglige virksomheten. Overvåkningsorganet anser derfor denne støtten som driftsstøtte.

Etter Overvåkningsorganets oppfatning omfattes denne driftsstøtten ikke av virkeområdet for EØS-avtalens artikkel 61 nr. 2 bokstav b), ettersom den ikke er begrenset til naturkatastrofer eller ekstraordinære hendelser.

Overvåkningsorganet anser at skadeserstatning for skipsheiser og -vinsjer må vurderes i henhold til Overvåkningsorganets retningslinjer for statsstøtte til skipsbygging. Som *lex specialis* utelukker retningslinjene for statsstøtte til skipsbygging anvendelsen av retningslinjene for regionalstøtte<sup>(22)</sup>. Retningslinjene for statsstøtte til skipsbygging omfatter støtte til "ethvert skipsverft, enhver tilknyttet enhet, skipseier og tredjepart som tildeles direkte eller indirekte for bygging, reparasjon eller ombygging av skip"<sup>(23)</sup>. Retningslinjene for statsstøtte til skipsbygging tillater at støtte gis til skipsreparasjonsanlegg i form av støtte til forskning, utvikling og nyskaping, støtte til nedlegging, støtte til sysselsetting, eksportkreditter, utviklingsstøtte og regional investeringsstøtte. Overvåkningsorganet er imidlertid av den oppfatning at skadeserstatning for skipsheiser og -vinsjer ikke hører inn under noen av disse kategoriene, og derfor ikke kan anses som forenlige i henhold til bestemmelsene i retningslinjene for statsstøtte til skipsbygging.

Driftsstøtte for å kompensere for skade på kaianlegg må vurderes som regionalstøtte. Tiltaket må vurderes i henhold til både retningslinjene for nasjonal regionalstøtte 2000–2006 og retningslinjene for nasjonal regionalstøtte 2007–2013. De tidligere retningslinjene åpnet ikke opp for driftsstøtte til ordninger som denne. I henhold til bestemmelsene i avsnitt 5 i de gjeldende retningslinjene

<sup>(21)</sup> <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

<sup>(22)</sup> Se Overvåkningsorganets retningslinjer for statsstøtte, om nasjonal regionalstøtte 2007–2013, punkt 2 nr. 8, fotnote 8.

<sup>(23)</sup> Statsstøttesak N 554/06 – Tyskland, Rolandwerft, som gjaldt tilpasning av en skipsheis for å løfte tyngre skip, og statsstøttesak C 612/06 – Tyskland, Volkswerft Stralsund, EUT L 151 av 13.6.2007, s. 33, som også dreide seg om forlengelse av en skipsheis.

må driftsstøtte vanligvis være midlertidig og reduseres over tid (nr. 68), eller tildeles tynt befolkede regioner (nr. 69), eller tildeles for å kompensere tilleggskostnader for transport (nr. 70). Ifølge opplysningene som er tilgjengelige for Overvåkningsorganet, er den foreslåtte støtten for skadeserstatning ikke begrenset på denne måten og kan derfor ikke anses som forenlig med retningslinjene for regionalstøtte 2007–2013.

***Pålegging av en tjeneste av allmenn økonomisk interesse i henhold til EØS-avtalens artikkel 59 nr. 2***

I den utstrekning det aktuelle tiltaket innebærer ytelse av tjenester av økonomisk art er det mulig at de kan anses som tjenester av allmenn økonomisk interesse. Slike tjenester av allmenn økonomisk interesse utgjør kanskje ikke statsstøtte i henhold til *Altmark-prinsippene*<sup>(24)</sup>, eller de kan utgjøre støtte som kan anses som forenlig med EØS-avtalen i henhold til artikkel 59 nr. 2). Islandske myndigheter hevder imidlertid ikke at finansiering er gitt for å sikre ytelse av tjenester av allmenn økonomisk interesse; og Overvåkningsorganet merker seg at havneoperatørene ikke er særskilt pålagt å yte slike tjenester og at finansiering ikke tildeles i form av vederlag til operatørene for kostnader som påløper i forbindelse med ytelse av tjenestene. Tiltakene er derfor ikke forenlige med EØS-avtalen i henhold til artikkel 59 nr. 2.

***Forenlighet direkte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c)***

EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c) fastsetter at Overvåkningsorganet kan anse støtte som har til formål å lette utviklingen av enkelte næringsgrener, som forenlige med EØS-avtalen, forutsatt at støtten ikke endrer vilkårene for samhandelen i et omfang som strider mot felles interesser.

Overvåkningsorganet merker seg at sjøhavner spiller en viktig rolle i EØS i kraft av at de er nødvendige for å lette utviklingen av et balansert og bærekraftig transportsystem, og som sentre for regional utvikling. Overvåkningsorganet merker seg også at havnene spiller en viktig rolle for å lette samhandelen og kan bidra i prosessen med å flytte frakttransporten bort fra veiene til mer miljøvennlige transportmåter. Overvåkningsorganet erkjenner også at det er usannsynlig at bedre havneinfrastruktur oppstår gjennom markedskreftene alene, og at en viss form for statlig inngripen sannsynligvis er uunngåelig.

Havneloven skiller imidlertid mellom privateide og kommunalt eide havner ettersom bare de sistnevnte kan søke om støtte gjennom ordningen. Selv om det ikke synes som om dette skillet medfører et brudd på bestemmelsene om fri bevegelighet i henhold til EØS-avtalen, ble spørsmålet om forskjellsbehandling av offentlig og privat sektor med hensyn til støtte i henhold til EF-traktaten undersøkt av Domstolen i forbindelse med dommen i *Falck*-saken. Etter å ha understreket at ansvaret for tildeling av støtte først og fremst påhviler den berørte regjering, forklarte Domstolen Kommisjonens rolle på følgende måte: ”[d]et er sant ... at selv om ethvert støttetiltak kan begunstige ett foretak framfor et annet, kan Kommisjonen ikke godkjenne støtte dersom tildelingen kan føre til en tydelig forskjellsbehandling av offentlig og privat sektor. I et slikt tilfelle ville tildelingen av støtte innebære konkurransevridning i et omfang som strider mot felles interesser”<sup>(25)</sup>.

Av denne grunn anser Overvåkningsorganet at selv om støtten kunne godkjennes i henhold til EØS-avtalen, kan ordningen ikke være forenlig med EØS-avtalens virkemåte ettersom den begunstiger bare foretak som er statseide, uten noen objektiv begrunnelse.

På bakgrunn av ovennevnte vurdering konkluderer Overvåkningsorganet med at investeringen i kaianlegg og skadeserstatningen for skipsheiser og –vinsjer samt kaianlegg ikke er forenlig med EØS-avtalens virkeområde.

<sup>(24)</sup> Sak C-280/00 *Altmark Trans GmbH*, [2003] saml. I-7747.

<sup>(25)</sup> Sak 304/85 *Falck v Kommisjonen*, [1987] saml. 871, nr. 27. Se også sak T-244/94 *Wirtschaftsvereinigung Stahl*, [1997] saml. II-1963, og sak T-239/94 *EISA*, [1997] saml. II-1839, nr. 100.

#### 4. Konklusjon

Med unntak av finansiering av losfartøyer, som ikke utgjør statsstøtte, er støttetiltakene ikke forenlige med EØS-avtalens virkemåte av de grunner som er forklart ovenfor.

Ifølge opplysningene som er tilgjengelige for Overvåkningsorganet, er ordningen ennå ikke iverksatt, i den forstand at ingen støtte er utbetalt til noen av de potensielle mottakerne av støtte gjennom ordningen.

GJORT DETTE VEDTAK:

##### *Artikkel 1*

EFTAs overvåkningsorgan anser at havnelovens artikkel 24 nr. 2 bokstav a), som godkjenner støtte til "førstegangsutgifter for losfartøyer når forhold i og i nærheten av havnen gjør slikt sikkerhetsutstyr påkrevet", ikke medfører statsstøtte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61.

##### *Artikkel 2*

Havnelovens artikkel 24 nr. 2 bokstav b) og c) med hensyn til investeringsstøtte til kaianlegg og havnelovens artikkel 26 nr. 3 med hensyn til skadeserstatning for havnekonstruksjoner som omfattes av artikkel 24 nr. 2 bokstav b), og for skipsheiser og -vinsjer, utgjør statsstøtte i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1.

Disse støttetiltakene er ikke forenlige med EØS-avtalens virkemåte.

##### *Artikkel 3*

Tiltakene nevnt i artikkel 2 ovenfor kan ikke iverksettes.

##### *Artikkel 4*

Dette vedtak er rettet til republikken Island.

##### *Artikkel 5*

Dette vedtak har gyldighet i engelsk språkversjon.

Utferdiget i Brussel 15. juli 2009

For EFTAs overvåkningsorgan,

**Per Sanderud**

President

**Kristján Andri Stefánsson**

Medlem av kollegiet

**Melding fra EFTAs overvåkningsorgan i samsvar med artikkel 16 nr. 4 i forordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet**

2011/EØS/47/02

**Innføring av forpliktelser til offentlig tjenesteytelse for regionale ruteflyginger i Norge**

Medlemsstat	Norge
Berørte flyruter	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lakselv–Tromsø v.v.</li> <li>2. Andenes–Bodø v.v., Andenes–Tromsø v.v.</li> <li>3. Harstad/Narvik – Tromsø v.v.</li> <li>4. Svolvær–Bodø v.v.</li> <li>5. Leknes–Bodø v.v.</li> <li>6. Røst–Bodø v.v.</li> <li>7. Narvik (Framnes)–Bodø v.v.</li> <li>8. Brønnøysund–Bodø v.v., Brønnøysund–Trondheim v.v.</li> <li>9. Sandnessjøen–Bodø v.v., Sandnessjøen–Trondheim v.v.</li> <li>10. Mo i Rana–Bodø v.v., Mo i Rana–Trondheim v.v.</li> <li>11. Mosjøen–Bodø v.v., Mosjøen–Trondheim v.v.</li> <li>12. Namsos–Trondheim v.v., Rørvik–Trondheim v.v.</li> <li>13. Florø–Oslo v.v., Florø–Bergen v.v.</li> <li>14. Førde–Oslo v.v., Førde–Bergen v.v.</li> <li>15. Sogndal–Oslo v.v., Sogndal–Bergen v.v.</li> <li>16. Sandane–Oslo v.v., Sandane–Bergen v.v.</li> <li>17. Ørsta–Volda–Oslo v.v., Ørsta–Volda–Bergen v.v.</li> <li>18. Fagernes–Oslo v.v.</li> <li>19. Røros–Oslo v.v.</li> </ol>
Dato for ikrafttredelse av forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse	1. april 2012
Adresse hvor teksten og eventuelle relevante opplysninger og/eller dokumentasjon om forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse kan fås	<p>Samferdselsdepartementet Postboks 8010 Dep 0030 Oslo, Norge</p> <p>Telefon 22 24 83 53, telefaks 22 24 56 09</p> <p><a href="http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/andre/anbud.html">http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/andre/anbud.html</a></p>

**Melding fra EFTAs overvåkningsorgan i samsvar med artikkel 17 nr. 5 i forordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet**

2011/EØS/47/03

**Anbudsinvitasjon i samsvar med forpliktelser til offentlig tjenesteytelse for regionale ruteflyginger i Norge**

Medlemsstat	Norge
Berørte flyruter	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lakselv–Tromsø v.v.</li> <li>2. Andenes–Bodø v.v., Andenes–Tromsø v.v.</li> <li>3. Harstad/Narvik – Tromsø v.v.</li> <li>4. Svolvær–Bodø v.v.</li> <li>5. Leknes–Bodø v.v.</li> <li>6. Røst–Bodø v.v.</li> <li>7. Narvik (Framnes)–Bodø v.v.</li> <li>8. Brønnøysund–Bodø v.v., Brønnøysund–Trondheim v.v.</li> <li>9. Sandnessjøen–Bodø v.v., Sandnessjøen–Trondheim v.v.</li> <li>10. Mo i Rana–Bodø v.v., Mo i Rana–Trondheim v.v.</li> <li>11. Mosjøen–Bodø v.v., Mosjøen–Trondheim v.v.</li> <li>12. Namsos–Trondheim v.v., Rørvik–Trondheim v.v.</li> <li>13. Florø–Oslo v.v., Florø–Bergen v.v.</li> <li>14. Førde–Oslo v.v., Førde–Bergen v.v.</li> <li>15. Sogndal–Oslo v.v., Sogndal–Bergen v.v.</li> <li>16. Sandane–Oslo v.v., Sandane–Bergen v.v.</li> <li>17. Ørsta–Volda–Oslo v.v., Ørsta–Volda–Bergen v.v.</li> <li>18. Fagernes–Oslo v.v.</li> <li>19. Røros–Oslo v.v.</li> </ol>
Avtalenes gyldighetsperiode	<p>For rutene 1 – 12: 1. april 2012 – 31. mars 2017</p> <p>For rutene 13 – 19: 1. april 2012 – 31. mars 2016</p>
Anbudsfrist	25. oktober 2011
Adresse hvor anbudsinvitasjonen og eventuelle relevante opplysninger og/eller dokumentasjon om anbudskonkurransen og forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse kan fås	<p>Samferdselsdepartementet Postboks 8010 Dep 0030 Oslo, Norge</p> <p>Telefon 22 24 83 53, telefaks 22 24 56 09</p> <p><a href="http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/andre/anbud.html">http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/andre/anbud.html</a></p>

# EF-ORGANER

## KOMMISJONEN

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning

2011/EØS/47/04

(Sak COMP/M.6185 – Flabeg/Schott/SBPS/JV)

Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte

1. Europakommisjonen mottok 16. august 2011 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der de tyske foretakene Flabeg Holding GmbH (“Flabeg”), som i siste instans kontrolleres av IK Invest B.V., Schott Solar CSP GbmH (“Schott”), som tilhører Carl-Zeiss-Stiftung, og SBP Sonne GmbH (“SBPS”), overtar felles kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) ved kjøp av aksjer i et nystiftet foretak som utgjør et fellesforetak (“JV”).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - Flabeg: spesialglass til bruk i motorvogner, til teknisk bruk og til solenergi.
  - Schott: mottakere til anlegg for konsentrert solenergi.
  - SBPS: ingeniørvirksomhet.
  - JV: utvikling og distribusjon av modeller, systemer og komponenter som konverterer sollys til varme til bruk i anlegg for konsentrert solenergi, samt tilhørende ingeniørvirksomhet.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Europakommisjonen 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. Europakommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Europakommisjonen.

Merknadene må være Europakommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 243 av 20.8.2011. Merknadene sendes til Europakommisjonen, med referanse COMP/M.6185 – Flabeg/Schott/SBPS/JV, 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  
1049 Brussels

<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”).

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning****2011/EØS/47/05****(Sak COMP/M.6301 – Eurazeo/Moncler)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Europakommisjonen mottok 12. august 2011 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der det franske foretaket Eurazeo SA (“Eurazeo”) ved kjøp av aksjer overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele det italienske foretaket Moncler S.p.A. (“Moncler”).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - Eurazeo: investeringsselskap med virksomhet innenfor en rekke sektorer, herunder bilutleie, forvaltning av parkeringsanlegg, eiendomsinvesteringer og utleie/rensing av tekstiler.
  - Moncler: design, framstilling, markedsføring og distribusjon av kvalitetsklær og tilbehør.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Europakommisjonen 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. Europakommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Europakommisjonen.

Merknadene må være Europakommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 243 av 20.8.2011. Merknadene sendes til Europakommisjonen, med referanse COMP/M.6301 Eurazeo/Moncler, 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  
1049 Brussels

<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”).

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**  
**(Sak COMP/M.6317 – BNP Paribas/Fortis Luxembourg-Vie)**

2011/EØS/47/06

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

1. Europakommisjonen mottok 11. august 2011 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket Cardif Lux International SA, som kontrolleres av BNP Paribas Cardif, som tilhører BNP Paribas SA Group (alle i Frankrike), ved kjøp av aksjer overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele foretaket Fortis Luxembourg-Vie S.A. (Luxembourg).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - Cardif Lux International SA: livsforsikringsprodukter.
  - Fortis Luxembourg-Vie S.A.: livsforsikringsprodukter.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Europakommisjonen 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. Europakommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Europakommisjonen.

Merknadene må være Europakommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 243 av 20.8.2011. Merknadene sendes til Europakommisjonen, med referanse COMP/M.6317 – BNP Paribas/Fortis Luxembourg-Vie, 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  
1049 Brussels

<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").



**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning****2011/EØS/47/07****(Sak COMP/M.6347 – Dow/Ube/JV)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Europakommisjonen mottok 18. august 2011 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der foretakene The Dow Chemical Company ("Dow", USA) og Ube Advanced Materials Inc., som tilhører konsernet Ube Industries, Ltd. (til sammen kalt "Ube", Japan) overtar felles kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over et nystiftet foretak som utgjør et fellesforetak ("JV", USA).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - Dow: levering av plast, kjemikalier, landbruksprodukter samt hydrokarbon- og energiprodukter og –tjenester.
  - Ube: levering av spesialkjemikalier, andre kjemikalier, plast, sement, byggematerialer, maskiner, metallvarer samt kullagringsløsninger.
  - JV: framstilling og salg av elektrolytter til litium-ionebatterier.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Europakommisjonen 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. Europakommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Europakommisjonen.

Merknadene må være Europakommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 249 av 26.8.2011. Merknadene sendes til Europakommisjonen, med referanse COMP/M.6347 – Dow/Ube/JV, 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  
1049 Brussels

<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").

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning****2011/EØS/47/08****(Sak COMP/M.6353 – CIE/COM HEM)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Europakommisjonen mottok 17. august 2011 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket CIE Management IX Limited (“CIE”, Guernsey), som i siste instans kontrolleres av det britiske foretaket BC Partners Holdings Limited (“BC Partners Holdings”), ved kjøp av aksjer overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele det svenske foretaket Nordic Cable Acquisition Company Sub-Holding AB (“COM HEM”).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - CIE og BC Partners Holdings: egenkapitalinvesteringer.
  - COM HEM: leverandør av fjernsynstjenester, Internett-tilgang via bredbånd samt telefonitjenester i Sverige.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Europakommisjonen 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. Europakommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Europakommisjonen.

Merknadene må være Europakommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 244 av 23.8.2011. Merknadene sendes til Europakommisjonen, med referanse COMP/M.6353 – CIE/COM HEM, 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  
1049 Brussels

<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”).

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**  
**(Sak COMP/M.6371 – OTPP/Macquarie/Copenhagen Airports)**  
**Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

2011/EØS/47/09

1. Europakommisjonen mottok 17. august 2011 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket Ontario's Teachers Pension Plan (Canada) i fellesskap med Macquarie Group (Australia) ved kjøp av aksjer overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele foretaket Copenhagen Airports A/S (Danmark).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - Ontario's Teachers Pension Plan: administrasjon og forvaltning av pensjonsfondet for aktive og pensjonerte lærere i Ontario samt investering av fondets midler.
  - Macquarie Group: bank- og finansieringstjenester, rådgivning, investeringer og fondsforvaltning.
  - Copenhagen Airports A/S: eier og driver lufthavnene i Kastrup og Roskilde, Danmark.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Europakommisjonen 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. Europakommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Europakommisjonen.

Merknadene må være Europakommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 244 av 23.8.2011. Merknadene sendes til Europakommisjonen, med referanse COMP/M.6371 – OTPP/Macquarie/Copenhagen Airports, 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  
1049 Brussels

<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").

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning****2011/EØS/47/10****(Sak COMP/M.6372 – OTPP/Macquarie/SFPI-FPIM/The Brussels Airport Company)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Europakommisjonen mottok 17. august 2011 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket Ontario's Teachers Pension Plan (Canada) i fellesskap med Macquarie Group (Australia) og La Société Fédérale de Participations et d'Investissement/ De Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij ("SFPI/FPIM", Belgia) ved kjøp av aksjer overtar felles kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele foretaket The Brussels Airport Company (Belgia).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - Ontario's Teachers Pension Plan: administrasjon og forvaltning av pensjonsfondet for aktive og pensjonerte lærere i Ontario samt investering av fondets midler.
  - Macquarie Group: bank- og finansieringstjenester, rådgivning, investeringer og fondsforvaltning.
  - SFPI/FPIM: gjennomfører på eget initiativ investeringer som gagnar den belgiske økonomi, og fungerer på oppdrag av staten som et holdingselskap med forvaltning av egne midler.
  - The Brussels Airport Company SA: eier og driver lufthavnen i Brussel, Belgia.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Europakommisjonen 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. Europakommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Europakommisjonen.

Merknadene må være Europakommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 244 av 23.8.2011. Merknadene sendes til Europakommisjonen, med referanse COMP/M.6372 OTPP / MACQUARIE / SFPI-FPIM / THE BRUSSELS AIRPORT COMPANY, 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  
1049 Brussels

<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").