

	I	EØS-ORGANER	
	1.	EØS-komiteen	
	II	EFTA-ORGANER	
	1.	EFTA-statenes faste komité	
	2.	EFTAs overvåkningsorgan	
2013/EØS/57/01		Vedtak i EFTAs overvåkningsorgan nr. 519/12/COL av 19. desember 2012 om avslutning av den formelle undersøkelsen av mulig støtte til AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene (Norge)	1
	3.	EFTA-domstolen	
	III	EU-ORGANER	
	1.	Kommisjonen	
2013/EØS/57/02		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6944 – Thermo Fisher Scientific/Life Technologies)	31
2013/EØS/57/03		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.6954 – KNB/UWI/Mitsui/Medini Iskandar Malaysia) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	32
2013/EØS/57/04		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.7046 – Parkwind/Summit Renewable Energy Belwind 1/Belwind) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	33
2013/EØS/57/05		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.7069 – Ares/OTPP/CPG) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	34
2013/EØS/57/06		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak COMP/M.7071 – Telenor/Schibsted/Singapore Press Holdings/JV) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	35
2013/EØS/57/07		Statsstøtte – Spania – Statsstøtte SA.34998 (2013/C) (tidl. 2012/N) – LIP – Støtte til Ford España – Innbydelse til å sende inn merknader i henhold til artikkel 108 nr. 2 TEUV	36

2013/EØS/57/08	Statsstøtte – Tyskland – Statsstøtte SA.34881 (2013/C) (tidl. 2013/NN) (tidl. 2012/CP) – Påstått støtte til tyske legemiddelselskaper i økonomiske vanskeligheter gjennom unntak for obligatoriske fradrag – Innbydelse til å sende inn merknader i henhold til artikkel 108 nr. 2 TEUV	36
2013/EØS/57/09	Statsstøtte – Slovakia – Statsstøtte SA.33797 (2013/C) (tidl. 2013/NN) – Påstått støtte til NCHZ – Innbydelse til å sende inn merknader i henhold til artikkel 108 nr. 2 TEUV	37
2013/EØS/57/10	Melding fra Slovakias miljøverndepartement i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 94/22/EF av 30. mai 1994 om vilkårene for tildeling og bruk av tillatelser til å drive leting etter og utvinning av hydrokarboner	38

EFTA-ORGANER

EFTAS OVERVÅKNINGSORGAN

[ikke-fortrolig utgave]

2013/EØS/57/01

VEDTAK I EFTAs OVERVÅKNINGSORGAN

nr. 519/12/COL

av 19. desember 2012

om avslutning av den formelle undersøkelsen av mulig støtte til AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene (Norge)

EFTAs OVERVÅKNINGSORGAN ("Overvåkningsorganet") HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde ("EØS-avtalen"), særlig artikkel nr. 49 og 61 til 63 og protokoll 26,

under henvisning til avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et overvåkningsorgan og en domstol ("overvåknings- og domstolsavtalen"), særlig artikkel 24,

under henvisning til overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 ("protokoll 3"), særlig del I artikkel 1 nr. 2 og del II artikkel 7 nr. 2,

etter å ha oppfordret berørte parter til å inngi kommentarer i henhold til disse bestemmelser,⁽¹⁾

og ut fra følgende betraktninger:

I. FAKTISKE FORHOLD

1. Framgangsmåte

1.1 Saksbehandling før Overvåkningsorganets vedtak nr. 254/10/COL

- 1) Ved brev av 11. august 2006 mottok Overvåkningsorganet en klage ("klagen") fra Konkurrenten.no AS ("klageren") som hevdet at norske myndigheter hadde gitt statsstøtte til AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene. Brevet ble registrert hos Overvåkningsorganet 16. august 2006 (dok. nr. 384017). Ved brev til klageren av 17. august 2006 bekreftet Overvåkningsorganet at klagen var mottatt (dok. nr. 384134).
- 2) Ved brev av 7. september 2006 videresendte Overvåkningsorganet klagen til norske myndigheter og ba om deres kommentar (dok. nr. 387163). Ved brev av 11. oktober 2006 svarte norske myndigheter på informasjonsforespørselen. Brevet ble registrert hos Overvåkningsorganet 19. oktober 2006 (dok. nr. 392725).
- 3) Ved brev av 20. oktober 2006 framla klageren flere kommentarer. Brevet ble registrert hos Overvåkningsorganet 23. oktober 2006 (dok. nr. 394520).
- 4) Ved brev av 29. november 2006 ba Overvåkningsorganet om ytterligere informasjon fra norske myndigheter (dok. nr. 394397). Norske myndigheter svarte ved brev av 11. januar 2007. Brevet ble registrert hos Overvåkningsorganet 12. januar 2007 (dok. nr. 406541).
- 5) Ved brev av 19. juni 2007 ba Overvåkningsorganet om ytterligere opplysninger fra norske myndigheter (dok. nr. 425271). Norske myndigheter svarte i brev oversendt elektronisk 16. august 2007 (dok. nr. 434326).

⁽¹⁾ EUT C 204 av 12.7.2012, s. 15 og EØS-tillegget nr. 37 av 5.7.2012, s. 26.

- 6) I e-post datert 20. februar 2008 framla klageren ytterligere informasjon (dok. nr. 466226).
- 7) I brev oversendt elektronisk 2. april 2008 ba Overvåkningsorganet om enda mer informasjon fra norske myndigheter (dok. nr. 471926). Norske myndigheter svarte i brev oversendt elektronisk 29. april 2008 (dok. nr. 475480).
- 8) Klageren framla ytterligere informasjon i e-poster datert 25. mai 2008 (dok. nr. 478132), 2. juni 2008 (dok. nr. 479743), 9. juli 2008 (dok. nr. 489623 og 489626), 14. august 2008 (dok. nr. 489591), 15. august 2008 (dok. nr. 488527), 20. januar 2009 (dok. nr. 505210) og 22. januar 2009 (dok. nr. 505503).
- 9) I begynnelsen av 2010 hadde Overvåkningsorganet og norske myndigheter uformell kontakt både via telefon og e-post vedrørende saken. Informasjon mottatt av Overvåkningsorganet i denne sammenhengen ble samlet i et brev som ble levert elektronisk til Overvåkningsorganet 21. april 2010 av norske myndigheter (dok. nr. 554417).
- 10) Den 21. juni 2010 gjorde Overvåkningsorganet vedtak nr. 254/10/COL som avsluttet saken med den begrunnelse at støtten utgjorde eksisterende støtte som var blitt avvirket. Ved brev av 21. juni 2010 oversendte Overvåkningsorganet kopier av vedtak nr. 254/10/COL til norske myndigheter (dok. nr. 558824) og klageren (dok. nr. 561949).

1.2 EFTA-domstolens dom i sak E-14/10 Konkurrenten.no AS mot EFTAs overvåkningsorgan

- 11) Ved brev til EFTA-domstolens kontor 2. september 2010 anla klageren søksmål om oppheving av Overvåkningsorganets vedtak nr. 254/10/COL.
- 12) Den 22. august 2011 avsa EFTA-domstolen sin dom i saken E-14/10 *Konkurrenten.no AS mot EFTAs overvåkningsorgan*, som opphevet vedtak nr. 254/10/COL i sin helhet, av følgende årsaker.
- 13) For det første fant EFTA-domstolen at vedtaket var utilstrekkelig begrunnet, da Overvåkningsorganet ikke hadde forklart hvordan fornyelsen av konsesjonen, fra og med 1. januar 2000, kunne klassifiseres som del av en eksisterende støtteordning, eller hvorfor den ikke kunne anses som en relevant endring av denne støtteordningen.⁽²⁾
- 14) For det andre fastslo EFTA-domstolen at Overvåkningsorganet ikke hadde overholdt forpliktelsen til å innlede formell undersøkelse av støtten som ble gitt i perioden 1997–2000. Domstolen fant at Overvåkningsorganet ikke kunne utelukke muligheten for at AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene hadde mottatt støtte som overskred tapene forbundet med å utføre den offentlige tjenesteytingen, og at Overvåkningsorganet mente at en slik overkompensasjon muligvis kunne ha funnet sted på et tidligere tidspunkt. EFTA-domstolen konkluderte derfor med at Overvåkningsorganet burde ha innledet formell undersøkelse for å bli fullt ut informert om fakta, så langt som mulig. Søkerens begjæring knyttet til de samme spørsmålene i perioden 2000–2008 ble også erklært velbegrunnet.⁽³⁾
- 15) For det tredje fastslo EFTA-domstolen at Overvåkningsorganet ikke hadde identifisert om kapitaltilførselen bare gjaldt ufinansierte pensjonsforpliktelser som oppstod i forbindelse med utøvelse av offentlig tjenesteyting, eller også dekket andre aktiviteter. Da EFTA-domstolen ikke kunne vurdere vedtaket med henblikk på saksøkerens påstand om at kapitaltilførselen ikke tilsvarte betaling for tilbudte transporttjenester, utgjorde dette en mangelfull begrunnelse.⁽⁴⁾

1.3 Ny behandling av klagen

- 16) Klageren har hevdet at følgende tiltak kan omfatte ulovlig statsstøtte:
 1. Krysssubsidier mellom de fire selskapene AS Oslo Sporveier, AS Sporveisbussene, Arctic Express AS og Sporveisbussenes Turbiler AS,⁽⁵⁾

⁽²⁾ Dom, nr. 55–63.

⁽³⁾ *Ibid*, nr. 76–80.

⁽⁴⁾ *Ibid*, nr. 84–91.

⁽⁵⁾ Referanser til "konsernet Oslo Sporveier" i dette vedtaket vil bli brukt for å referere til AS Oslo Sporveier og datterselskapene.

2. En kapitaltilførsel på NOK 41 499 000 foretatt i 2004 av AS Oslo Sporveier til AS Sporveisbussene,
 3. En gunstig skattesituasjon oppnådd i et ikke-konkurranseutsatt marked, som lot AS Sporveisbussene slippe å betale skatt av overskudd, og
 4. Garantier gitt av AS Sporveisbussene til fordel for datterselskapene Arctic Express AS og Sporveisbussenes Turbiler AS.
- 17) Overvåkningsorganet igangsatte en ny behandling av klagen, og ba i e-post datert 25. oktober 2011 til norske myndigheter (dok. nr. 613053) om tilleggsinformasjon. Norske myndigheter svarte i en telefonkonferanse den 28. oktober 2011. I tillegg framla norske myndigheter flere opplysninger i møter i Oslo 29. november 2011 og i Brussel 9. desember 2011 og 17. januar 2012. I e-poster av 13. desember 2011 (dok. nr. 621639) og 20. januar 2012 (dok. nr. 622816) ga norske myndigheter ytterligere informasjon.
- 18) Ved brev av 27. januar 2012 (dok. nr. 622888) ba Overvåkningsorganet om ytterligere informasjon fra norske myndigheter.⁽⁶⁾ Norske myndigheter svarte ved brev av 22. februar 2012 (dok. nr. 625908, 625916, 625949, 626065 og 626066) og e-poster av 5. mars 2012 (dok. nr. 627096 og 627097).

1.4 Formell granskning

- 19) Gjennom vedtak nr. 123/12/COL av 28. mars 2012 ("åpningsvedtaket") innledet Overvåkningsorganet den formelle granskingsprosedyren fastsatt i protokoll 3 del I artikkel 1 nr. 2 med hensyn til den mulige støtten til AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene. I brev av samme dato (dok. nr. 627869) informerte Overvåkningsorganet norske myndigheter om vedtaket og inviterte dem til å komme med kommentarer.
- 20) Ved brev av 4. juni 2012 (dok. nr. 636738) kom norske myndigheter med sine kommentarer til åpningsvedtaket. I e-post av 28. juni 2012 (dok. nr. 639422) ba Overvåkningsorganet om ytterligere informasjon. I e-post av 7. september 2012 (dok. nr. 645982) svarte norske myndigheter. I e-poster utvekslet mellom 9. og 23. november 2012 (dok. nr. 653229, 653257, 653526, 654300, 654332, 654345 og 654470), ba Overvåkningsorganet om ytterligere informasjon og mottok dette fra norske myndigheter.
- 21) Åpningsvedtaket ble offentliggjort i *Den europeiske unions tidende* og i EØS-tillegget til dette.⁽⁷⁾ Overvåkningsorganet oppfordret berørte parter til å komme med sine kommentarer til åpningsvedtaket. Overvåkningsorganet mottok kommentarer fra to berørte parter. Ved brev av 2. august 2012 (dok. nr. 643450) mottok Overvåkningsorganet kommentarer fra klageren, Konkurrenten.no AS. Ved brev av 6. august 2012 (dok. nr. 643459) mottok Overvåkningsorganet kommentarer fra Risdal Touring AS, et søsterselskap til klageren. Overvåkningsorganet videresendte disse kommentarene til norske myndigheter ved brev av 4. september 2012 (dok. nr. 645575). Ved brev av 3. oktober 2012 (dok. nr. 648581) informerte norske myndigheter Overvåkningsorganet om at de ikke hadde kommentarer til observasjonene fra de to berørte partene.

2. Vedtaket om å åpne den formelle granskningen

- 22) Norske myndigheter bekreftet at AS Oslo Sporveier ikke hadde gitt noen garantier.⁽⁸⁾ Overvåkningsorganet konkluderte derfor med at påstanden fra klageren vedrørende garantier var uten formål.⁽⁹⁾
- 23) Overvåkningsorganet var imidlertid i tvil om de øvrige tiltakene som var omfattet av klagen og vedtok derfor å innlede formell undersøkelse av de følgende tre tiltakene:

⁽⁶⁾ I brev datert 8.2.2012 (dok. nr. 624263) ba klageren om at Overvåkningsorganet skulle innlede formell undersøkelse av tiltakene som hadde vært underlagt EFTA-domstolens behandling i saken E-14/10.

⁽⁷⁾ EUT C 204 av 12.7.2012, s. 15 og EØS-tillegget nr. 37 av 5.7.2012, s. 26.

⁽⁸⁾ Se åpningsvedtaket, nr. 122–124.

⁽⁹⁾ Se artikkel 1 i åpningsvedtakets operative del.

1. godtgjøringen for rutebusstjenester i Oslo betalt til AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene i perioden 1. januar 1994–30. mars 2008 ("den årlige godtgjøringen");
2. kapitaltilførselen foretatt av Oslo kommune i 2004 ("kapitaltilførselen i 2004"), som dekket et akkumulert pensjonsfondsunderskudd knyttet til:
 - a) offentlig tjenesteyting ("kapitaltilførsel til offentlig tjenesteyting"), samt til
 - b) kommersiell virksomhet ("kapitaltilførsel til kommersiell virksomhet"), og
3. bruken av sambeskatningsreglene ("sambeskatningiltaket").

3. Bakgrunn – gjeldende lovgivning for lokal rutetransport med buss

3.1 Yrkestransportlova av 2002 og yrkestransportforskriften av 2003

- 24) For tiden er den lokale busstransportsektoren regulert av lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 2002 ("yrkestransportlova")⁽¹⁰⁾ og forskrift om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy av 2003 ("yrkestransportforskriften").⁽¹¹⁾ Yrkestransportlova opphevet og erstattet samferdselsloven av 1976.⁽¹²⁾ Yrkestransportforskriften opphevet og erstattet to forskrifter.⁽¹³⁾
- 25) Norske myndigheter har bekreftet at de relevante bestemmelsene ikke er blitt betydelig endret etter at EØS-avtalen trådte i kraft i 1994.

3.2 Fylkeskommunenes administrative ansvar

- 26) I Norge er ansvaret for å tilby lokale offentlige transporttjenester lagt til fylkeskommunene. Fylkeskommunene er imidlertid ikke forpliktet til å tilby slike tjenester.
- 27) Fylkeskommunene kan enten yte lokale busstransporttjenester gjennom egen organisasjon eller gjennom et administrasjonsselskap⁽¹⁴⁾ som fylkeskommunen etablerer. Yrkestransportlova forutsetter at når en fylkeskommune etablerer et administrasjonsselskap, så vil midlene som skal finansiere de lokale busstransporttjenestene bli bevilget til dette selskapet.⁽¹⁵⁾ Administrasjonsselskapene kan enten kjøpe busstransporttjenestene fra en tredje part, eller tilby tjenestene selv.

3.3 Samfinansiering av lokale transporttjenester mellom staten og fylkeskommunene

- 28) Fylkeskommunene finansierer delvis de lokale transporttjenestene med skatteinntekter. I tillegg mottar fylkeskommunene under yrkestransportlova statsstøtte i form av årlige rammebevilgninger.⁽¹⁶⁾ Størrelsen på bevilgningene fastsettes på grunnlag av i hvilken grad fylkeskommunene trenger tilskudd fra staten. Fylkeskommunene må derfor legge fram for Samferdselsdepartementet budsjetter, regnskaper og annen relevant informasjon som er nødvendig for å vurdere behovet for tilskudd.⁽¹⁷⁾ Norske myndigheter har fastslått at dersom en fylkeskommune reduserer størrelsen på den andelen av rammebevilgningen som brukes til å finansiere kostnadene knyttet til lokale rutetransporttjenester, så vil dette få konsekvenser for framtidige tilskudd.

3.4 Konesjoner

3.4.1 Innledning

- 29) Under yrkestransportlova kreves det konsesjon for å tilby passasjertransport med buss mot godtgjøring (dvs. brukerbetaling (fra passasjerene) for transporttjenester).⁽¹⁸⁾

⁽¹⁰⁾ Lov av 21.6.2002 nr. 45 (trådte i kraft 1.1.2003).

⁽¹¹⁾ Forskrift av 26.3.2003 nr. 401 (trådte i kraft 1.4.2003).

⁽¹²⁾ Lov av 4.6.1976 nr. 63 (trådte i kraft 1.7.1977). Opphevet og erstattet av yrkestransportlova 1.1.2003.

⁽¹³⁾ Forskrift av 12.8.1986 nr. 2170 (trådte i kraft 1.1.1987) og forskrift av 4.12.1992 nr. 1013 (trådte i kraft 1.1.1994). Begge opphevet og erstattet av yrkestransportforskriften 1.4.2003.

⁽¹⁴⁾ Denne fotnoten gjelder ikke den norske språkversjonen.

⁽¹⁵⁾ Yrkestransportlova § 23.

⁽¹⁶⁾ Yrkestransportlova § 22 nr. 3.

⁽¹⁷⁾ Yrkestransportlova § 22 nr. 4.

⁽¹⁸⁾ Yrkestransportlova §§ 4 og 6.

- 30) Både en generell og en særskilt konsesjon kreves for operatører av faste passasjertransporttjenester med buss mot godtgjøring.

3.4.2 *Generell konsesjon for passasjertransport*

- 31) Foretak som tilbyr passasjertransporttjenester mot godtgjøring må ha en generell konsesjon.⁽¹⁹⁾ For å få en generell konsesjon må søkeren i) legge fram en vandelsattest, ii) ha tilfredsstillende økonomiske midler og evner, og iii) ha tilfredsstillende faglig kompetanse.⁽²⁰⁾ Generelle konsesjoner er ikke tidsbegrenset.⁽²¹⁾

3.4.3 *Særskilte konsesjoner for passasjertransport*

- 32) I tillegg til den generelle konsesjonen, må alle foretak som ønsker å tilby rutetransport med passasjerer mot godtgjøring ha en særskilt konsesjon.⁽²²⁾ Det finnes to typer særskilte konsesjoner: i) områdekonsesjoner, og ii) rutespesifikke konsesjoner. Områdekonsesjonen har karakter av en restkonsesjon, fordi den gir innehaveren tillatelse til å tilby rutetransporttjenester i hele det aktuelle området i den grad andre rutespesifikke konsesjoner ikke er gitt i dette området. Innehaveren av en rutespesifikk konsesjon er den eneste enheten som har rett til å tilby rutebusstransport på den ruten.
- 33) Den særskilte konsesjonen gir konsesjonsinnehaveren både rett og plikt til å tilby transporttjenester slik det er fastsatt i konsesjonen.⁽²³⁾ Når det søkes om særskilt konsesjon må det leveres inn et forslag til ruteplan med tider og takster.⁽²⁴⁾ Ruteplan og takster er underlagt fylkeskommunal kontroll.⁽²⁵⁾ Fylkeskommunene kan kreve endringer i ruteplan og takster.⁽²⁶⁾
- 34) Særskilte konsesjoner kan enten tildeles i) gjennom anbudsprosesser (gitt for perioden som er fastsatt i anbudsprosessen,⁽²⁷⁾ som uansett ikke vil være for en lengre periode enn 10 år⁽²⁸⁾), eller ii) direkte uten anbud (gitt for en periode på 10 år).⁽²⁹⁾

3.5 *Billettssystemer*

- 35) Konsesjonsinnehaverne må bruke billettssystemer som er godkjent av fylkeskommunene.⁽³⁰⁾

3.6 *Kontrakter*

- 36) Som et tillegg til konsesjonene kan fylkeskommunene inngå kontrakter med konsesjonsinnehaverne om gjennomføringen av den offentlige tjenesten. Fylkeskommunene står fritt til å utforme disse kontraktene.⁽³¹⁾

⁽¹⁹⁾ Yrkestransportlova § 4 nr. 1.

⁽²⁰⁾ Yrkestransportlova § 4 nr. 2 og kapittel I i yrkestransportforskriften.

⁽²¹⁾ Yrkestransportlova § 27 nr. 1.

⁽²²⁾ Yrkestransportlova § 6 nr. 1.

⁽²³⁾ Yrkestransportforskriften § 25.

⁽²⁴⁾ Yrkestransportforskriften §§ 28 og 29. Dette er kravene som Overvåkningsorganet regner som mest relevante for å beskrive den nasjonale ordningen, men en rekke andre detaljerte krav for en særskilt konsesjon beskrives i yrkestransportforskriften.

⁽²⁵⁾ Samferdselsdepartementet har delegert myndigheten til å fastsette satser til fylkeskommunene. Enkelte rabatter fastsettes imidlertid på nasjonalt nivå. I praksis har departementet instruert alle fylkeskommunene til å sørge for at operatører av rutebusstransport gir et tilbud om 50 % rabatt til barn, alders- og uføretrygdede.

⁽²⁶⁾ Yrkestransportforskriften § 28 og § 29 nr. 2. På grunnlag av yrkestransportforskriften § 28 nr. 3 har Samferdselsdepartementet myndighet til å fastsette retningslinjer for innhold og offentliggjøring av rutetabeller. Samferdselsdepartementets rundskriv N-1/2006 inneholder supplerende retningslinjer om offentliggjøring av rutetabeller. Før 2006 regulerte § 28 i yrkestransportforskriften visse aspekter ved offentliggjøringen av rutetabeller. Dette ble tatt ut i 2006. I praksis henviser rundskrivet N-1/2006 til den gamle bestemmelsen (§ 28 i yrkestransportforskriften) slik den var før endringen, og slår fast at kravene i den gamle bestemmelsen inntil annet er oppgitt skal regnes som retningslinjer for innholdet i rutetabellen.

⁽²⁷⁾ Yrkestransportlova § 27 nr. 2.

⁽²⁸⁾ Som uttalt i forarbeidene, kapittel 10.1 av Prop. 113 L (2009–2010).

⁽²⁹⁾ Yrkestransportlova § 8. Muligheten for å anbudsette konsesjonene ble introdusert i tillegg til samferdselslova av 1976 i lov av 11.6.1993 nr. 85 (trådte i kraft 1.1.1994).

⁽³⁰⁾ Yrkestransportforskriften § 30 nr. 1. Samferdselsdepartementet har myndighet til å fastsette retningslinjer for bruken av elektroniske billettssystemer (yrkestransportforskriften § 30 nr. 2 i). Departementet har fastsatt slike retningslinjer i form av rundskriv N-1/2006. I dette rundskrivet har departementet vedtatt at det følgende dokumentet skal gjelde som standard for elektroniske billettssystemer – del 3 i håndbok 206 fra Statens Vegvesen.

⁽³¹⁾ Yrkestransportlova § 22 nr. 5. Transportavtalen i 1997 mellom AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene, henvist til nedenfor, er et eksempel på en slik kontrakt.

3.7 *Godtgjøring til konsesjonsinnehaverne*

- 37) Fylkeskommunene har ansvar for å yte godtgjøring til konsesjonsinnehaverne.⁽³²⁾ Godtgjøring gis bare til foretak/virksomheter som driver ulønnsomme ruter (dvs. der inntektene fra billettsalget ikke dekker kostnadene knyttet til driften av tjenesten).
- 38) Ifølge norske myndigheter er fylkeskommunene i henhold til yrkestransportlova § 22 forpliktet til å kompensere operatørene for å tilby transporttjenester på ulønnsomme ruter som fylkeskommunen ønsker å etablere eller opprettholde i sin region.⁽³³⁾ Fylkeskommunene står fritt til å bestemme hvilken måte konsesjonsinnehaverne skal kompenseres på. Yrkestransportlova og yrkestransportforskriften har ingen særskilte bestemmelser om hvordan godtgjøring skal gis.
- 39) Overvåkningsorganet forstår at yrkestransportlova § 22 tolkes slik at godtgjøring er tillatt for å dekke kostnadene knyttet til den offentlige tjenesten (inkludert en rimelig fortjeneste) minus billettinntektene, og at godtgjøring utover dette ikke kan baseres på yrkestransportlova.

4. **Mer bakgrunnsinformasjon – lovgivning før EØS om offentlig rutetransport – samferdselslova av 1976**

4.1 *Innledning*

- 40) Som svar på åpningsvedtaket har norske myndigheter gitt mer informasjon om historikken til systemet med godtgjøring for lokale rutetransporttjenester.

4.2 *Sentralisert statlig ansvar for lokal rutetransport*

- 41) Norske myndigheter har forklart at staten (Samferdselsdepartementet) på det tidspunktet da samferdselslova av 1976⁽³⁴⁾ trådte i kraft, var ansvarlig for lokale rutetransporttjenester. Statlige transportselskaper administrerte lokal rutetransport i alle fylker.

4.3 *Desentraliseringsprosess*

4.3.1 *Innledning*

- 42) Kort tid etter at samferdselslova av 1976 trådte i kraft ble det startet en desentraliseringsprosess. Fra 1. januar 1979 kunne fullmaktene til Samferdselsdepartementet delegeres til fylkeskommunen. På samme tidspunkt ble de statlige transportselskapene omdannet til fylkeskommunale forvaltningsorganer.
- 43) Fra 1981, med innføringen av § 24a i samferdselslova av 1976, kunne staten, ved å gi tilskudd til fylkeskommunene, overføre ansvaret for å finansiere lokal rutetransport til fylkeskommunene.⁽³⁵⁾ I Oslo fikk § 24a anvendelse fra 1983, da Oslo kommune (som også er en fylkeskommune)⁽³⁶⁾ først mottok slikt tilskudd.

4.3.2 *1980-forskriften*

- 44) Et annet viktig element i desentraliseringsprosessen var forskriften av 19. desember 1980 om godtgjøring for å tilby lokal rutetransport ("1980-forskriften"). § 1 i 1980-forskriften slår fast at fylkeskommunen har ansvaret for å finansiere lokal rutetransport. I henhold til § 3 skal godtgjøringsbeløpet fastsettes årlig på grunnlag av forskjellen mellom estimert inntekt i henhold til vedtatte takster og rabatter, og rimelige kostnader.

⁽³²⁾ Yrkestransportlova § 22 nr. 1.

⁽³³⁾ I sine kommentarer til åpningsvedtaket har norske myndigheter bekreftet dette og forklart med henvisning til juridisk litteratur (*Norsk Lovkommentar*) at den foregående bestemmelsen – § 24a i samferdselslova av 1976 – ble tolket på samme måte. *Norsk Lovkommentar* til samferdselslova av 1976 (tilgjengelig på <http://www.rettsdata.no/> (tilgang krever betalt abonnement)) om spørsmålet om kompensasjon slår fast følgende i note 43: "I rutetransporten vil det dog ofte være aktuelt å pålegge utover en større rutetjeneste som sammenholdt med de takster som godkjennes, ikke gir et forsvarlig økonomisk grunnlag. I slike tilfeller kan plikten bare opprettholdes dersom det ytes tilskudd, jf. § 24a".

⁽³⁴⁾ Lov av 4.6.1976 nr. 63 (trådte i kraft 1.7.1977). Opphevet og erstattet av yrkestransportlova 1.1.2003.

⁽³⁵⁾ Se forarbeidene til tillegget til samferdselslova av 1976 – Ot.prp. nr. 16 (1980–81) på side 2.

⁽³⁶⁾ Oslo kommune er både en fylkeskommune og en kommune. Den blir heretter kalt Oslo kommune.

- 45) 1980-forskriften inneholder også regler om kontroll og tilgang til informasjon, og den avklarer rollene til henholdsvis Samferdselsdepartementet og fylkeskommunene. § 7 utgjør det rettslige grunnlaget for at departementet kan fastsette ytterligere regler og retningslinjer for godtgjøring for lokal rutetransport.

4.3.3 1982-forskriften og hovedavtalen mellom KS og Norsk rutebileierforbund

- 46) Den 1. januar 1983 ble 1980-forskriften erstattet av en ny forskrift – forskrift av 2. desember 1982 om godtgjøring for å tilby lokal rutetransport ("1982-forskriften"). Gjennom § 4 i 1982-forskriften pålegges fylkeskommunene en forpliktelse til å inngå avtaler med konsesjonsinnehaverne om godtgjøringen for å tilby offentlig rutetransport. På dette grunnlaget utformet Kommunenes sentralforbund (KS, den norske kommunesektorens organisasjon) og Norsk rutebileierforbund⁽³⁷⁾ en standard hovedavtale ("hovedavtalen mellom KS og Norsk rutebileierforbund") og en standardavtale om årlig godtgjøring som skulle brukes av alle fylkeskommunene når de inngikk avtaler om tilbud av rutebusstransport. Når det gjaldt beregning av godtgjøringen, var standardavtalen basert på de samme prinsippene som § 3 i 1980-forskriften. Hovedavtalen laget også et skille mellom kostnader knyttet til offentlige transporttjenester og andre kommersielle tjenester.

4.3.4 1985-forskriften

- 47) Med innføringen av det nye inntektssystemet for fylkeskommunene ble en ny forskrift om godtgjøring for lokaltransport vedtatt i 1985 ("1985-forskriften"). Det nye inntektssystemet for fylkeskommunene (og kommunene) innebar at det sentrale tilskuddet til lokaltransport ble gitt som en årlig sum. Hovedfokuset i 1985-forskriften var forholdet mellom Samferdselsdepartementet og fylkeskommunene. 1985-forskriften ble opphevet 1. januar 1987.

5. Organisering av den lokale rutebusstrafikken i Oslo

- 48) Som påpekt ovenfor er ansvaret for å tilby lokale, offentlige rutetransporttjenester lagt til fylkeskommunene.
- 49) Før 1994 ble all offentlig transportadministrasjon i Oslo utført av AS Oslo Sporveier,⁽³⁸⁾ siden Oslo kommune hadde delegert oppgaven med å planlegge og tilby offentlig transport i Oslo til dette selskapet.⁽³⁹⁾ Samtidig drev AS Oslo Sporveier en intern avdeling⁽⁴⁰⁾ som gjennomførte størstedelen⁽⁴¹⁾ av rutebusstransporten i Oslo. Denne aktiviteten ble utført på grunnlag av en områdekonsesjon som ble tildelt 16. november 1992 som ga AS Oslo Sporveier tillatelse til å drive rutebusstjenester i hele Oslo-området, i den grad det ikke var gitt andre rutespesifikke konsesjoner.
- 50) Konsesjonen ble gitt for en tiårsperiode, med tilbakevirkende kraft fra 1. januar 1990.
- 51) I tillegg drev AS Oslo Sporveier fra 1984 turbusstjenester i liten skala utenom rammene for den offentlige tjenesten.
- 52) Den 23. april 1997 ble bussavdelingen, inkludert den lille turbussenheten, skilt ut fra AS Oslo Sporveier og overført til et nyetablert selskap, AS Sporveisbussene. Etter dette har AS Sporveisbussene drevet den lokale rutebusstransporten i samsvar med konsesjonen gitt til AS Oslo Sporveier.
- 53) Selskapene inngikk en transportavtale, undertegnet 23. april 1997, med tilbakevirkende kraft fra 1. januar 1997 ("transportavtalen"). Transportavtalen skulle utløpe på samme dato som den gjeldende konsesjonen (dvs. 31. desember 1999), men den ville bli automatisk forlenget for ett år av gangen så lenge AS Oslo Sporveiers områdekonsesjon ble fornyet. I henhold til denne

⁽³⁷⁾ Denne fotnoten gjelder ikke den norske språkversjonen.

⁽³⁸⁾ Siden 1934 har Oslo kommune praktisk talt vært eneste eier av AS Oslo Sporveier (med 98,8 % eierskap). Norske myndigheter har forklart at Oslo kommune i 2002 ervervet de resterende aksjene og dermed ble 100 % eier av AS Oslo Sporveier.

⁽³⁹⁾ I henhold til de norske myndighetene var Oslo kommune involvert i alle spørsmål av kommersiell interesse som gjaldt AS Oslo Sporveiers drift av kollektiv busstransport, inkludert økonomiske aspekter av avtaler med datterselskaper (som AS Sporveisbussene) eller andre tredjemenn. Oslo kommune var involvert via styret i AS Oslo Sporveier.

⁽⁴⁰⁾ I tillegg hadde AS Oslo Sporveier andre avdelinger som bl.a. drev T-bane-, trikke- og fergetjenester.

⁽⁴¹⁾ Tre andre operatører, Ing. M.O. Schøyens Bilcentraler A/S, Norgesbuss AS/Oslo og Follo Busstrafikk A/S, hadde også konsesjoner for rutebusstransport på enkelte spesifikke ruter i Oslo. Norgesbuss AS/Oslo kjøpte Follo Busstrafikk A/S i 1996 og tok med det over konsesjonene virksomheten hadde.

transportavtalen overtok AS Sporveisbussene den offentlige tjenestevirksomheten til AS Oslo Sporveier og mottok den årlige godtgjøringen direkte fra AS Oslo Sporveier for disse tjenestene.

- 54) Områdekonsesjonen ble fornyet i ytterligere ti år 20. september 2001, med tilbakevirkende kraft fra 1. januar 2000.
- 55) I 2001 vedtok Oslo kommune at all rutebusstransport i Oslo skulle legges ut på anbud. På denne bakgrunnen ble rutebusstransporten gradvis lagt ut på offentlig anbud i fem omganger i perioden 2003–2008. De respektive kontraktene trådte i kraft året etter at anbudskonkurransen var gjennomført. Den siste omgangen var på anbud i 2007 og den siste kontrakten trådte i kraft 30. mars 2008.
- 56) På grunn av sin karakter av restkonsesjon, skulle omfanget av områdekonsesjonen reduseres i henhold til den gradvise anbudsutsettelsen av rutene som tidligere ble dekket av områdekonsesjonen. Følgelig utløp områdekonsesjonen til AS Oslo Sporveier den 30. mars 2008 (da all rutebusstransport i Oslo hadde blitt anbudsutsatt). Da konsesjonen utløp, utløp også transportavtalen.
- 57) Som beskrevet overfor overtok AS Sporveisbussene i 1997 den lille turbussenheten fra AS Oslo Sporveier.
- 58) I 2003 etablerte AS Sporveisbussene et datterselskap, Nexus Trafikk AS, for å delta i anbudskonkurranser om drift av rutebusstransport i Oslo. I 2005 kjøpte AS Sporveisbussene selskapet Arctic Express AS og dets datterselskap Lavprisexpressen.no, som drev med flybusstjenester og regional busstransport. I 2006 ble turbussenheten skilt ut fra AS Sporveisbussene og gikk inn i et nyetablert selskap, Sporveisbussenes Turbiler AS, 100 % eid av AS Sporveisbussene.
- 59) Fra 1. juli 2006 til 1. januar 2007 ble administrasjonen av offentlig transport i Oslo omorganisert. Et nytt selskap ble etablert under navnet AS Oslo Sporveier (det ”nye AS Oslo Sporveier”). Det tidligere AS Oslo Sporveier endret navn til Kollektivtransportproduksjon AS (”KTP”). De administrative funksjonene til AS Oslo Sporveier ble overført til det nye AS Oslo Sporveier.
- 60) KTP beholdt den operative delen av AS Oslo Sporveier og eierskapet til AS Sporveisbussene. Sistnevnte ble omgjort til et morselskap med tre datterselskap. Datterselskapene ble omdøpt (fra Nexus Trafikk AS til Unibuss AS, Sporveisbussenes Turbiler AS til Unibuss Tur AS og Arctic Express AS til Unibuss Ekspress AS).
- 61) AS Sporveisbussene ble slått sammen med Unibuss AS i 2009. Dette selskapet beholdt navnet Unibuss AS og overtok som morselskap, med eierskap til Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspress AS.

6. Godtgjøring for offentlig tjenesteyting i Oslo

6.1 Administrativ praksis

- 62) Som nevnt ovenfor har Oslo kommune ansvar for å yte godtgjøring til operatører av offentlige tjenester som kommunen ønsker å etablere eller opprettholde i regionen.⁽⁴²⁾
- 63) I Oslo er det et felles billettsystem som gjelder for alle operatører av buss, trikk, T-bane og ferge. Operatørene av offentlige tjenester har ikke ansvar for billettsystemet. Billettsystemet er ansvarlig til KTP (tidligere AS Oslo Sporveier), og billettprisene er underlagt Oslo kommunes kontroll.
- 64) Konsesjonsinnehaveren kan beholde billettinntektene fra driften av rutebusstransporten.⁽⁴³⁾ Når billettinntektene ikke er tilstrekkelige til å dekke driftskostnadene, kan konsesjonsinnehaveren motta godtgjøring for offentlige tjenester fra Oslo kommune.

⁽⁴²⁾ Yrkestransportlova § 22.

⁽⁴³⁾ Alle billettinntekter fra direkte salg på egne busser pluss en andel av billettinntektene fra AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk (forgjengeren til Ruter AS, et offentlig eid selskap med ansvar for å administrere lokal rutetransport i Oslo) og Norges Statsbaner AS (et offentlig eid selskap med ansvar for togtransport i Norge).

- 65) Fra 1980-tallet og til kontraktene ble lagt ut på anbud, ble godtgjøringen i Oslo knyttet til de direktetildelte kontraktene fastsatt i henhold til den framgangsmåten som nå vil bli beskrevet. Kort fortalt ble et samlet tilskudd som dekket differansen mellom estimerte kostnader knyttet til å drive den aktuelle offentlige tjenesten og inntektene fra billettsalget fastsatt av Oslo kommune og konsesjonsinnehaveren.⁽⁴⁴⁾ Dette ble gjort som en del av den ordinære budsjettprosessen i Oslo kommune. Ifølge norske myndigheter kan budsjettprosessen beskrives slik:

Januar/februar	Byrådet vedtar budsjetttrammene for neste år.
Mars	De kommunale avdelingene og foretakene blir informert om budsjetttrammene og fristen for å legge fram budsjettforslag.
Mars/april	De kommunale foretakene arbeider med budsjettet for det påfølgende året.
Mai	De kommunale avdelingene og foretakene legger fram sine budsjettforslag basert på tidligere års inntekter og utgifter, aktivitetsnivå, budsjetttrammer og antakelser om framtidig kostnadsutvikling og effektiviseringsgevinster.
Juni–august	Drøftinger mellom avdelingene/foretakene og de ansvarlige myndighetene gjennomføres for å avklare budsjettet og aktivitetene det dekker.
September	Budsjettforslaget legges fram av byrådet.
Oktober	De ulike komiteene i bystyret behandler de ulike delene av budsjettet.
Oktober/november	Byrådet foreslår et revidert budsjett.
Desember	Budsjettet godkjennes av/vedtas av bystyret.

- 66) Basert på budsjettforslagene (og mulige endringer under budsjettdiskusjonene i bystyret), ble godtgjøringen bevilget i budsjettvedtak på visse forutsetninger som ble spesifisert i det enkelte vedtaket, dvs. å oppnå visse effektiviseringsgevinster og opprettholde foregående års offentlige transporttjenester. Vedtaket inneholdt også visse mål som bl.a. omfanget av transporttjenestene og kostnader per reise.
- 67) Vurderingen av størrelsen på godtgjøringen var basert på kostnadene som hadde påløpt de foregående årene, korrigert for effektiviseringsgevinster, utviklingen i den norske konsumprisindeksen, lønninger, skatter og lover og forskrifter som ville ha påvirkning på kostnadene.
- 68) Ifølge norske myndigheter ble det ført separate regnskaper for den offentlige tjenesten og de kommersielle aktivitetene (dvs. turbusstjenesten) som ble utført av AS Oslo Sporveier. Videre ble kostnadene knyttet til de kommersielle aktivitetene i AS Oslo Sporveier ikke tatt med i utregningen av den årlige godtgjøringen for offentlige tjenester.
- 69) Ifølge norske myndigheter ble beregningen av godtgjøringen under Transportavtalen inngått 1997, som utløp 30. mars 2008 da alle offentlige tjenestekontrakter hadde blitt anbudsutsatt og områdekonsesjonen hadde utløpt, foretatt på årlig grunnlag i samsvar med prinsippet beskrevet ovenfor.
- 70) Følgelig ble godtgjøringen for offentlige tjenester fastsatt i henhold til samme prosedyre. Beløpet ble beregnet på grunnlag av forskjellen mellom kostnader og inntekter fra den offentlige tjenesten, og justert i henhold til de samme korrigeringsfaktorene gjennom hele perioden som er til vurdering. Det ble ført separate regnskap for den offentlige tjenestevirksomheten og de kommersielle aktivitetene.

6.2 Lønnsomhet for offentlig tjenesteyting

- 71) Ifølge en oversikt over de årlige resultatene for bussvirksomheten til AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene som norske myndigheter har framlagt, var det gjennomsnittlige årlige overskuddet til selskapene 0,49 % i perioden fra 1994 til 2008. Dette tallet omfatter imidlertid inntekter

⁽⁴⁴⁾ Siden 1983, på grunnlag av § 24a i samferdselslova av 1976, 1982-forskriften og hovedavtalen mellom KS og Norsk rutebileierforbund. Norske myndigheter har forklart at praksisen i hovedsak forble uendret på grunnlag av § 22 i yrkestransportlova etter at den trådte i kraft 1. januar 2003.

fra kommersielle aktiviteter fra 2005 og utover. Den gjennomsnittlige årlige avkastningen for perioden 1994 til 2005, da dataene levert av norske myndigheter bare omfattet offentlige tjenester, var 1,98 %⁽⁴⁵⁾.

6.3 Innføring av kvalitetsbasert bonus/malus-system

- 72) Som forklart ovenfor begynte AS Sporveisbussene i 1997 å tilby lokale rutebusstjenester i Oslo i samsvar med konsesjonen gitt til AS Oslo Sporveier. Transportavtalen mellom AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene ble også inngått. Norske myndigheter har forklart at transportavtalen innførte et konsept med en modell som skulle utformes av AS Oslo Sporveier, der kvaliteten på busstjenestene skulle måles. Hensikten var å finne en modell for å gi AS Sporveisbussene et insentiv til å tilby busstransporttjenester av høy kvalitet. Transportavtalen forutsatte at systemet skulle være på plass senest 1. januar 2008.
- 73) I 2004 ble det avtalt et spesifikt bonus/malus-system.⁽⁴⁶⁾ Ifølge dette systemet blir ytelsen til AS Sporveisbussene vurdert i henhold til følgende kriterier: i) total kundetilfredshet, ii) punktlighet, iii) graden av sikkerhet og komfort og iv) at sjåføren er imøtekommende. Kundetilfredshet måles på grunnlag av spørreundersøkelser. Punktlighet måles på grunnlag av objektive data.
- 74) AS Oslo Sporveier ga en kvalitetsbonus til AS Sporveisbussene på NOK 3,9 millioner i 2004. Dette utgjør 0,8 % av avkastningen til AS Sporveisbussene det året (NOK 483,5 millioner). Norske myndigheter har forklart at de ser på kvalitetsbonusen som en del av en rimelig fortjeneste. Norske myndigheter har ikke informert Overvåkningsorganet om at noen andre kvalitetsbonuser er gitt.

6.4 Konserninterne tjenester og fordeling av felleskostnader

- 75) Ifølge norske myndigheter har de kommersielle busstjenestene som drives av AS Sporveisbussene bare i begrenset grad brukt tjenester fra AS Oslo Sporveier. I hovedsak har slike konserninterne tjenester blitt utvekslet mellom datterselskapene i konsernet Oslo Sporveier.
- 76) Fra 1994 ble de konserninterne tjenestene utvekslet hovedsakelig på grunnlag av avtaler mellom selskapene i gruppen. Kostnadene knyttet til tjenestene var basert på markedspriser, dersom eksterne selskaper var involvert i å tilby tjenestene. Eksempler på slike tjenester med eksterne tilbydere omfatter anslagsvis: felles innkjøp av dieselolje, motorolje eller frostvæske, framleie av busser, leie av eiendom fra private selskaper etc. For disse tjenestene inkluderte den interne prisen også en forholdsmessig andel av faste kostnader samt tilleggskostnader for å dekke administrasjonsgebyrer, der dette var aktuelt.
- 77) Når det gjelder konserninterne tjenester tilbudt av AS Oslo Sporveier til AS Sporveisbussene og datterselskapene eller mellom datterselskapene, har norske myndigheter forklart at prisene som ble betalt for slike tjenester var basert på de faktiske kostnadene (f. eks. leie av busser og sjåfører ved spesielle anledninger, rengjøring av busser) eller på det brukte volumet (f.eks. utstedelse av ID-kort) eller også per time i forhold til kompleksiteten i tjenesten som ble ytt. Den faktiske prisen omfattet kostnaden knyttet til tjenesten, i betydningen marginalkostnader, eksterne effekter/effektivitetseffekter, samt en forholdsmessig andel av faste kostnader og fortjeneste. Norske myndigheter har forklart at slike kostnadsbaserte priser tilsvarer markedsprisene.
- 78) Som forklart ovenfor etablerte AS Sporveisbussene i 2003 et datterselskap, Nexus Trafikk AS, for å kunne delta i anbudskonkurranser om rutebusstjenester i Oslo. Etableringen av datterselskapet skapte en situasjon der selskapene (AS Sporveisbussene og Nexus Trafikk AS), fordi de begge var tilbydere av busstjenester, delte visse felleskostnader. Norske myndigheter forklarte at dette førte til at selskapene etablerte et nytt system for fordeling av (de nye) felleskostnadene. Det nye systemet gjaldt fra og med 2004. Ifølge det nye systemet ble felleskostnader som IT og infrastruktur for kommunikasjon, generelle PR-kostnader, en viss fellesbemanning, konsulenttjenester knyttet til generelle kontrakter, revisjon, pensjon, forsikring, regnskapsføring og lønnstjenester dekket av alle relevante selskaper i gruppen med en viss prosent av det enkelte selskaps

⁽⁴⁵⁾ Overvåkningsorganets beregning.

⁽⁴⁶⁾ Systemet er beskrevet i vedlegget til protokollen som definerer den detaljerte kompensasjonen for busstjenester som AS Sporveisbussene var berettiget til i 2004.

omsetning. Metoden for å beregne disse administrasjonskostnadene er basert på identifisering av alle felleskostnader gjennom budsjettprosessen hvert år. Disse kostnadene summeres og de generelle administrasjonskostnadene beregnes ved å dele de identifiserte felleskostnadene på den totale omsetningen til AS Sporveibussene og datterselskapene. Summen av de budsjetterte administrasjonskostnadene for det enkelte selskapet skal dekke felleskostnadene som er inkludert i det totale budsjettet. Satsen var [...] ⁽⁴⁷⁾ % for 2004, [...] ⁽⁴⁸⁾ % for 2005 og 2006, og [...] ⁽⁴⁹⁾ % for 2007 og 2008.

7. Kapitaltilførsel per 2. april 2004

7.1 Klagen

79) Klageren oppgir at AS Oslo Sporveier overførte NOK 41 499 000 i ny kapital til AS Sporveibussene i 2004, og hevder at denne transaksjonen kan ha omfattet statsstøtte siden ingen privat markedsinvestor ville ha skutt inn kapital i et selskap som gikk med underskudd. Klageren stiller videre spørsmål om kapitalen har blitt skutt inn for å kunne finansiere ny virksomhet i et konkurranseutsatt marked.

80) Norske myndigheter har bekreftet at Oslo kommune tilførte ny kapital til konsernet Oslo Sporveier 2. april 2004, og at dette tiltaket var relatert til et engangsbidrag til pensjonsfondet til gruppen (Oslo Sporveiers Pensjonskasse)⁽⁵⁰⁾ for å dekke opparbeidet underskudd i det eksisterende pensjonskasseregnskapet. Størrelsen på kapitaltilførselen til AS Sporveibussene var NOK 111 760 000. Norske myndigheter har videre forklart at på samme tid som kapitaltilførselen fant sted, endret AS Sporveibussene regnskapsprinsipper for beregning av framtidige pensjonsforpliktelser, med det resultat at slike forpliktelser ble vist i regnskapet fra og med 2004.⁽⁵¹⁾

81) I lys av informasjonen fra norske myndigheter kan Overvåkningsorganet bare forstå det slik at klageren, når det vises til overførselen av NOK 41 499 000 i korrespondansen med Overvåkningsorganet, har sammenlignet 2003- og 2004-regnskapene til AS Sporveibussene, og trukket NOK 39 501 000 (total egenkapital i 2003) fra NOK 81 millioner (total egenkapital i 2004). I dette vedtaket vil Overvåkningsorganet vurdere den faktiske kapitaltilførselen på NOK 111 760 000, som er beløpet som er bevilget for å dekke pensjonsforpliktelsene til AS Sporveibussene (i motsetning til NOK 41 499 000 som klageren henviser til).

82) Norske myndigheter har gitt forklaringer angående årsaken til denne kapitaltilførselen, som er knyttet til pensjonsforpliktelsene til AS Sporveibussene. Disse er oppsummert i det følgende.

7.2 Underskudd på midten av 1990-tallet i AS Oslo Sporveiers pensjonskasse og økt årlig godtgjøring

83) Lokale norske myndigheter – og selskaper eid eller kontrollert av dem – var forpliktet til å gi sine ansatte en indeksregulert pensjon tilsvarende 70 % eller 66 % av lønnen de hadde da de gikk av med pensjon ved 67 år.⁽⁵²⁾

84) På midten av 1990-tallet hadde det blitt klart at pensjonskassen til konsernet Oslo Sporveier var underfinansiert. Underfinansieringen var akkumulert over flere år, da premiebetalingene til

⁽⁴⁷⁾ Det nøyaktige tallet er underlagt taushetsplikten. Det er i området 2 %–7 %.

⁽⁴⁸⁾ Det nøyaktige tallet er underlagt taushetsplikten. Det er i området 2 %–7 %.

⁽⁴⁹⁾ Det nøyaktige tallet er underlagt taushetsplikten. Det er i området 2 %–7 %.

⁽⁵⁰⁾ Oslo Sporveiers Pensjonskasse var pensjonsfondet til de ansatte i konsernet Oslo Sporveier. Kapitaltilførselen i 2004 dekket underfinansieringen knyttet til pensjonsforpliktelsene i Oslo Sporvognsdrift AS (et selskap med ansvar for å drive trikketjenesten i Oslo), Oslo T-banedrift AS (et selskap med ansvar for å drive T-banetjenesten i Oslo), AS Oslo Sporveier og AS Sporveibussene.

⁽⁵¹⁾ Norske myndigheter har forklart at før kapitaltilførselen i 2004 førte AS Sporveibussene pensjonsforpliktelsene sine i henhold til den såkalte "korridorløsningen". Ved bruk av denne regnskapsmetoden amortiserte selskapet justeringer i de kalkulerede pensjonsforpliktelsene over en periode på ti år. "Korridorløsningen" var basert på antakelsen om at det vil være avvik hvert år mellom langtidsestimater og realiteter og at slike forskjeller vil jevne seg ut over tid. I 2004 vedtok de norske myndighetene å endre regnskapsmetoden som brukes for å registrere pensjonsforpliktelser. Det ble foretatt årlige justeringer som omfattet alle kostnader i regnskapet i perioden knyttet til antatt gjennomsnittlig sysselsetting. Som en følge av dette noterte AS Sporveibussene i 2004 en reduksjon i egenkapital på NOK 80 934 000 (under posten "estimatavvik"), som gjenspeiler denne endringen i regnskapsmetode. Disse endringene førte til en økning i forpliktelsene som føres i balansen og en tilsvarende reduksjon i egenkapitalen til selskapet. Denne endringen i regnskapsprinsipper hadde ikke noen påvirkning på størrelsen på kapitalen som behøves for å utligne underfinansieringen av pensjonskassen, men forklarer heller noen av endringene i regnskapene til AS Sporveibussene fra 2003 til 2004 som klagen viser til.

⁽⁵²⁾ Siden den norske folketrygden ville gi en grunnpensjon på mellom 40 % og 50 %, sørget arbeidsgiveren for den resterende delen enten gjennom pensjonsfond eller livs- og pensjonsforsikringselskap. Oslo Sporveier organiserte sitt pensjonsfond som et kommunalt pensjonsfond (Oslo Sporveiers Pensjonskasse), i henhold til kapittel 7 i forsikringsvirksomhetsloven av 10.6.2005 nr. 44.

pensjonskassen ikke hadde tatt tilstrekkelig høyde for økte pensjonsforpliktelser som følge av faktorer som lønnsøkninger, lengre forventet levetid, endringer i forventet omfang av uførhet etc. Ifølge Kredittilsynet hadde pensjonskassen til AS Oslo Sporveier bare dekning for 46,9 % per 31. desember 1995. Kommunale pensjonsfond med dekning under 95 % må økes med minst 1,5 % per år.⁽⁵³⁾ Oslo kommune, som eier, var derfor forpliktet ved lov å dekke underfinansieringen av Oslo Sporveier.⁽⁵⁴⁾ Som vedtatt 23. desember 1996 måtte AS Oslo Sporveier derfor legge fram en plan for hvordan underskuddet skulle dekkes. Følgelig ble det utarbeidet en betalingsplan som skulle dekke underskuddet innen 2020. Denne planen ble godkjent av Kredittilsynet 9. juli 1997.

- 85) I henhold til betalingsplanen oppjusterte Oslo kommune den årlige godtgjøringen for offentlige tjenester for å dekke de økte pensjonspremiene.

7.3 Kapitaltilførsel til Oslo Sporveiers Pensjonskasse

- 86) Ifølge norske myndigheter vedtok Oslo kommune i 2003 å dekke underfinansieringen av pensjonsfondet til Oslo Sporveier med en engangsbetaling. Som følge av dette skjøt AS Oslo Sporveier inn NOK 802,5 millioner⁽⁵⁵⁾ i Oslo Sporveiers Pensjonskasse 2. april 2004 for å dekke hele den daværende underfinansieringen.⁽⁵⁶⁾ Kapitaltilførselen dekket underfinansieringen av pensjonsforpliktelsene knyttet til de ansatte i Oslo Sporvognsdrift AS, Oslo T-banedrift AS, AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene.

- 87) Norske myndigheter forklarte at selv om Oslo kommune var pålagt av loven å dekke underfinansieringen av konsernet Oslo Sporveier, var den ikke forpliktet til å gjøre dette ved hjelp av et engangstilskudd: Kommunen valgte å gjøre dette fordi denne løsningen ville være mer kostnadseffektiv enn å følge den eksisterende amortiseringsplanen. Det årlige amortiserte beløpet for å dekke underfinansieringen var høyere enn finanskostnadene ved å betjene et banklån på samme størrelse. Videre var en engangsbetaling beregnet å gi besparelser i driftsbudsjettet på ca. NOK 160 millioner, og redusere gruppens årlige pensjonskostnader med NOK 60 millioner.

- 88) Av de NOK 802,5 millionene dekket NOK 111 760 000 pensjonsforpliktelsene til AS Sporveisbussene. Ifølge norske myndigheter ble hele beløpet betalt direkte fra AS Oslo Sporveier til Oslo Sporveiers Pensjonskasse og ble ikke overført kontant til AS Sporveisbussene. I årsregnskapet til AS Sporveisbussene for 2004 ble pensjonsbidraget på NOK 111 760 000 ført opp som en tilførsel av ny aksjekapital.

7.4 Underfinansiering av pensjonsforpliktelsene for turbussansatte

- 89) Ifølge norske myndigheter dekket en del av kapitaltilførselen til AS Sporveisbussene pensjonsforpliktelser for ansatte i turbussvirksomheten i perioden fra 1994 (da turbussvirksomheten startet) til 1. januar 1997.

- 90) Norske myndigheter har forelagt beregninger som viser at ca. NOK 430 300 av den totale kapitaltilførselen var knyttet til underfinansiering av pensjonsforpliktelser i turbussenheten.

7.5 Bytte av pensjonsfond til Vital Forsikring ASA

- 91) Betalingen av NOK 111 760 000 gjorde det også mulig for AS Sporveisbussene å overføre pensjonsfondet sitt fra Oslo Sporveiers Pensjonskasse til Vital Forsikring ASA, et livs- og pensjonsforsikringsselskap. Byttet fant sted 1. juni 2004. I henhold til gjeldende norsk lov på daværende tidspunkt måtte alle premier som skulle dekke underskuddet betales i sin helhet før AS Sporveisbussene kunne overføre pensjonsforpliktelsene sine fra et fond til et annet.⁽⁵⁷⁾

⁽⁵³⁾ Forskrift av 19.2.1993 nr. 117, § 28 A.

⁽⁵⁴⁾ Å ikke oppfylle denne forpliktelsen ville kunne fått alvorlige juridiske konsekvenser for Oslo Sporveier, de kunne for eksempel ha blitt slått konkurs.

⁽⁵⁵⁾ Hvorav NOK 800 millioner ble overført fra Oslo kommune.

⁽⁵⁶⁾ Beløpet betalt til Oslo Sporveiers Pensjonskasse var NOK 711 980 000 (NOK 90 519 282 (14,1 % av det totale beløpet på NOK 802,5 millioner) var arbeidsgiveravgift).

⁽⁵⁷⁾ Lov av 10.6.1988 nr. 39 (opphevet), § 8c-11 sammenholdt med § 1 8c-10 første og tredje ledd.

8. Beskatning av konsernet Oslo Sporveier

8.1 Klagerens påstander

- 92) Ifølge klageren har AS Oslo Sporveiers negative skattemessige stilling blitt brukt til å redusere skattebelastningen for AS Sporveisbussene. Gunstige skattebetingelser for konsernet Oslo Sporveier kunne muligvis ha blitt brukt for å unngå å betale skatt på fortjeneste oppnådd i et helt eller delvis konkurranseutsatt marked. Grunnlaget for denne klagen ser ut til å være at AS Sporveisbussene i perioden 2000–2004, da selskapet hadde en fortjeneste før skatt på ca. NOK 54 796 000, bare rapporterte inn en skattbar inntekt på NOK 2 027 000.
- 93) Ifølge norske myndigheter, og etter Overvåkningsorganets syn, later det til at klageren viser til skattereglene som gjelder bidrag mellom selskaper som tilhører samme konsern (konsernbidrag). AS Sporveisbussene har tilsynelatende overført deler av fortjenesten sin, og på denne måten unngått å betale inntektsskatt for det overførte beløpet.

8.2 De relevante bestemmelsene i den norske skatteloven

- 94) Ifølge den norske skatteloven⁽⁵⁸⁾ skal selskaper i et konsern beskattes som separate enheter; det er i utgangspunktet ingen konsolidering av grupper av selskaper for skattemessige formål, noe som innebærer at et selskap bare kan trekke fra egne tap og kun er forpliktet til å betale skatt på egen fortjeneste.
- 95) På visse betingelser tillater imidlertid skattereglene at et selskap trekker et ensidig kapitalbidrag til et annet selskap innenfor konsernet fra sin skattbare inntekt, som et såkalt ”konsernbidrag”.
- 96) Konsernbidrag er tillatt⁽⁵⁹⁾ når selskapet som gir bidraget og selskapet som mottar bidraget er selskap med begrenset ansvar⁽⁶⁰⁾ som tilhører samme konsern.⁽⁶¹⁾ I tillegg må morselskapet eie mer enn 90 % av datterselskapet, samt ha en tilsvarende andel av stemmene.⁽⁶²⁾ Norske myndigheter har forklart at disse kravene må være oppfylt på slutten av det aktuelle regnskapsåret da konsernbidraget er foretatt.
- 97) Giver- og mottakerselskapene må, som del av sin årlige selvangivelse, innrapportere bidragene til skattemyndighetene gjennom å oppgi fullstendig informasjon på skjemaene for dette.
- 98) Et konsernbidrag kan bestå av penger, arbeidskapital eller andre økonomiske bidrag.⁽⁶³⁾
- 99) Et konsernbidrag er fradragsberettiget for selskapet som gir bidraget ligger innenfor den ellers skattepliktige inntekten.⁽⁶⁴⁾ Når et selskap gir et konsernbidrag som overskrider selskapets skattbare inntekt, kan det ikke trekke fra det overskridende beløpet.⁽⁶⁵⁾ Selskapet som mottar bidraget er på den annen side forpliktet til å betale skatt for konsernbidraget,⁽⁶⁶⁾ men det overskytende, ikke-fradragsberettigede beløpet utgjør ikke en skattbar inntekt for mottakerselskapet. Bidraget regnes som inntekt for mottakerselskapet i samme år som giverselskapet får fradrag for bidraget i skatteligningen sin. Gitt at mottakeren har et underskudd, kan bidraget utlignes mot eventuelle

⁽⁵⁸⁾ Skatteloven av 26.3.1999 nr. 14, § 2-2.

⁽⁵⁹⁾ Skatteloven §§ 10-2 til 10-4.

⁽⁶⁰⁾ Ifølge § 10-1 i skatteloven gjelder reglene for konsernbidrag for ”aksjeselskap, allmennaksjeselskap samt likestilt selskap og sammenslutning”.

⁽⁶¹⁾ Som bestemt i lov av 13.6.1997 nr. 44, §§ 1-3 og 1-4.

⁽⁶²⁾ Skatteloven § 10-4 nr. 1.

⁽⁶³⁾ Den faktiske betalingen trenger ikke nødvendigvis finne sted i samme år som inntekten er tjent, gitt at det vil bli foretatt en reell overføring av verdier på et senere tidspunkt. Det er følgelig tilstrekkelig at giverselskapet påtar seg en uforbeholden forpliktelse til å yte bidraget.

⁽⁶⁴⁾ Skatteloven § 10-2 nr. 1.

⁽⁶⁵⁾ Skatteloven § 10-3 nr. 1. Norske myndigheter har forklart at et morselskap kan gi et bidrag til et datterselskap i det samme året som datterselskapet gir et konsernbidrag til morselskapet. De to bidragene vil bli regnet som separate transaksjoner, som skal behandles separat i skattemessig øyemed, se bindende forhåndsuttalelse 22/05 fra den norske Skatteetaten, tilgjengelig på nett (på norsk): <http://www.skatteetaten.no/Templates/BindendeForhandsuttalelse.aspx?id=28885>. Dette innebærer at under visse forhold kan konsernbidrag gis og skattekonsolidering oppnås uten å endre bidragsyters nettokapital. Dette ville være tilfelle dersom et morselskap hadde pådratt seg et skattetap i en størrelse som minst tilsvarte de skattbare inntektene til datterselskapet. Datterselskapet kunne gitt et bidrag til morselskapet og kreve fradrag for dette. Morselskapet kunne utligne bidraget mot eget skattetap. Samtidig kunne morselskapet gi sitt eget separate konsernbidrag til datterselskapet. Sistnevnte konsernbidrag ville ikke vært skattbart for det mottakende datterselskapet, da morselskapet på grunn av egne skattetap ikke ville ha anledning til å gjøre fradrag for det. I realiteten ville konsernbidraget bety at datterselskapet kunne eliminere skattegrunnlaget sitt uten å tære på nettokapitalen.

⁽⁶⁶⁾ Skatteloven § 10-3 nr. 1.

tap, også slike som selskapet har pådratt seg i tidligere år. Videre må kravene til aksjeselskapets utdeling av utbytte overholdes.⁽⁶⁷⁾

- 100) Norske myndigheter har forklart at reglene om konsernbidrag gjelder uten forbehold for alle konsern som er underlagt norsk inntektsbeskatning. Anvendelsen av reglene krever ingen form for myndighetstillatelse, lisens eller lignende godkjenning fra en offentlig myndighet. Reglene gjelder uavhengig av hvem som kontrollerer konsernet, om det er av innenlandsk eller utenlandsk opprinnelse eller privat eller offentlig eid.

8.3 Begrunnelsen for reglene for konsernbidrag

- 101) Norske myndigheter har forklart at hensikten med reglene er å etablere en lignende skattemessig behandling og skattenøytralitet mellom i) selskaper organisert i en konsernstruktur og ii) selskaper som driver flere virksomheter innenfor ett selskap. Dette formålet oppnås ved å la grupper av selskaper utligne tapene som ett (eller flere) av selskapene har pådratt seg mot fortjeneste i andre selskaper i samme konsern, og på den måten i praksis tillate beskatning av konsernet på grunnlag av dets konsoliderte netto skattepliktige avkastning. Norske myndigheter har forklart at hensikten eller formålet med reglene for konsernbidrag aldri har vært å gi fordeler til bestemte virksomheter på grunnlag av hvem som eier selskapene eller hva slags virksomhet selskapene driver.

8.4 Anvendelse av reglene for konsernbidrag av konsernet Oslo Sporveier

- 102) Norske myndigheter har forklart at AS Sporveisbussene ga NOK 4 068 000 i konsernbidrag i 2000 og NOK 8 365 000 i 2001 til AS Oslo Sporveier, mens det ikke var noen bidrag i årene 2002–2004 på grunn av skattemessige tap.⁽⁶⁸⁾

9. Kommentarer til åpningsvedtaket fra norske myndigheter

9.1 Mer detaljerte faktaopplysninger og rapporten fra Asplan Viak

- 103) I kommentaren til åpningsvedtaket framla norske myndigheter flere faktaopplysninger som er relevante for vurderingen av tiltaket som er underlagt formell granskning. Denne informasjonen er innarbeidet i de tidligere avsnittene.
- 104) I tillegg til disse faktaopplysningene har norske myndigheter levert til Overvåkningsorganet en rapport datert 25. mai 2012 om effektiviteten til AS Sporveisbussene i årene 1999 og 2002, bestilt av norske myndigheter fra en uavhengig konsulent ved navn Asplan Viak AS ("Asplan Viak-rapporten").⁽⁶⁹⁾ I rapporten sammenligner Asplan Viak AS kostnadene til AS Sporveisbussene med kostnadene til andre rutebussoperatører i Norge. Rapporten konkluderer med at i årene 1999 og 2002 var kostnadene til AS Sporveisbussene på nivå med eller lavere enn kostnadene til en typisk veldrevet og adekvat utstyrt tilbyder av rutebusstjenester i Norge.⁽⁷⁰⁾
- 105) Norske myndigheter har gitt Overvåkningsorganet informasjon om den økonomiske levedyktigheten til de kommersielle bussvirksomhetene. Bortsett fra et mindre underskudd på NOK 29 000 i 1998, drev virksomhetene med overskudd siden oppstart i 1994. Norske myndigheter har videre gitt Overvåkningsorganet et strategidokument fra 2003 for de kommersielle bussvirksomhetene drevet av AS Sporveisbussene ("strategidokumentet fra 2003"), der det uttrykte målet for 2003 var å generere en bruttofortjeneste på NOK 1,5 million (før administrasjonskostnader) og en omsetning på NOK 14,1 millioner.

9.2 Juridiske argumenter

9.2.1 En støtteordning

- 106) Norske myndigheter fastholder at finansieringen av lokal rutebusstransport i Oslo er gjennomført på grunnlag av en støtteordning basert på yrkestransportlova og yrkestransportforskriften.

⁽⁶⁷⁾ Skatteloven § 10-2 nr. 1.

⁽⁶⁸⁾ Norske myndigheter har bekrefte at det ikke ble gitt noen sirkelbidrag som involverte AS Sporveisbussene i 2000–2004.

⁽⁶⁹⁾ "Standard kostnadsberegning for rutebussdrift i AS Sporveisbussene", rapport fra Asplan Viak AS datert 25.5.2012, vedlegg 13 til brevet fra de norske myndighetene av 4.6.2012 (dok. nr. 636738).

⁽⁷⁰⁾ Det må påpekes at til tross for funnene i Asplan Viak-rapporten, argumenterer ikke norske myndigheter i sine kommentarer til åpningsvedtaket med at kompensasjon gitt til AS Sporveisbussene oppfyller *Altmark*-kriteriene, se vurderingen nedenfor.

- 107) De understreker for det første at formålet det kan gis tilskudd til ifølge § 22 i yrkestransportlova er klart definert – godtgjøring kan bare gis for å dekke tap som har oppstått gjennom driften av rutetransporttjenester som fylkeskommunen har bestilt. I så måte argumenterer norske myndigheter for at det aktuelle tiltaket skiller seg fra det finske tiltaket som er vurdert av EU-kommisjonen i *Åland Industrihus*.⁽⁷¹⁾
- 108) For det andre understreker de at Oslo kommunes skjønnsutøvelse når det gjelder å beregne godtgjøringen for offentlige tjenester er begrenset av nasjonale retningslinjer i henhold til yrkestransportforskriften. Norske myndigheters resonnement er at denne begrensingen av fylkeskommunenes skjønnsutøvelse støtter konklusjonen om at godtgjøring er gitt på grunnlag av en støtteordning. Godtgjøringen stammer for en stor del fra statens (i motsetning til fylkeskommunenes) midler, og Samferdselsdepartementet i) har myndighet til å lage retningslinjer for innhold i og publisering av rutetabeller, ii) har myndighet til å godkjenne takster, iii) fastsetter nasjonale rabatter, iv) kan utarbeide retningslinjer for bruken av billettsystemer og v) har myndighet til å godkjenne generelle vilkår og betingelser for rutetransport.
- 109) Til sist argumenterer de med at den konsekvente administrative praksisen i Oslo viser at støtten har blitt fordelt på grunnlag av en støtteordning.

9.2.2 *Bonus/malus-systemet for kvalitet*

- 110) Norske myndigheter hevder at bonus/malus-systemet for kvalitet er en del av den generelle godtgjøringen for offentlige tjenester for å tilby lokal rutebusstransport i Oslo, og at det følgelig er en integrert del av støtteordningen. De legger til at bonusutbetalingen i 2004 beløp seg til NOK 3,9 millioner, noe som utgjør 0,8 % av inntektene til AS Sporveisbussene det året (NOK 483,5 millioner). Det hevdes i tillegg at dette uansett utgjør en del av et rimelig overskudd for AS Sporveisbussene.

9.2.3 *Fordeling av felleskostnader og konserninterne tjenester*

- 111) Overvåkningsorganet forstår at norske myndigheter på grunnlag av informasjon som er gitt, hevder at det ikke er noen statsstøtte involvert når det gjelder fordelingen av felleskostnader og betaling av konserninterne tjenester, gitt at transaksjonene mellom selskaper i konsernet og i mindre grad mellom selskaper i konsernet og AS Oslo Sporveier er basert på normale forretningsmessige betingelser og prinsipper.

9.2.4 *Kapitaltilførsel til kommersiell virksomhet*

- 112) Norske myndigheter hevder at delen på ca. NOK 430 300 av kapitaltilførselen i 2004 som ble brukt til å dekke pensjonskostnadene knyttet til utelukkende kommersielle aktiviteter utenfor offentlige tjenester (kapitaltilførselen til kommersiell virksomhet), ikke er statsstøtte, men heller en investering på markedsbetingelser i samsvar med markedsinvestorprinsippet. I den sammenhengen understreker de at Oslo kommune, i motsetning til framstillingen av fakta i åpningsvedtaket,⁽⁷²⁾ faktisk hadde blitt eneeier av AS Oslo Sporveier i 2002, før kapitaltilførselen ble utført i 2004. I tillegg har norske myndigheter gitt Overvåkningsorganet informasjon om den økonomiske levedyktigheten til den kommersielle bussvirksomheten. Med unntak av et mindre underskudd på NOK 29 000 i 1998, gikk driften med overskudd siden oppstart i 1994. Ifølge strategidokumentet fra 2003 for den kommersielle bussvirksomheten var målet for 2003 å generere bruttofortjeneste på NOK 1,5 millioner (før administrasjonskostnader) og en omsetning på NOK 14,1 millioner. På grunnlag av dette og med henvisning til markedsinvestortesten som er framsatt av Overvåkningsorganet i åpningsvedtaket,⁽⁷³⁾ hevder norske myndigheter at kapitaltilførselen til kommersiell virksomhet totalt sett var mer lønnsom enn å avvikle selskapet og investere samme beløp et annet sted, gitt de høye kostnadene knyttet til slik avvikling som langt ville ha oversteget kostnaden ved kapitaltilførselen.

⁽⁷¹⁾ Sak SA.21654 (tidl. NN-69/2007 og C-6/2008) *Offentlig næringsseiendom Åland Industrihus*, EUT L 125 av 12.5.2012, s. 33. Vedtaket har blitt brakt inn for Underretten (se sak T-212/12).

⁽⁷²⁾ Informasjonen som var tilgjengelig for Overvåkningsorganet på tidspunktet for åpningsvedtaket indikerte at Oslo kommune ikke ble eneeier av AS Oslo Sporveier før juli 2006 (se fotnote 227 i åpningsvedtaket). I kommentarene til åpningsvedtaket gjorde norske myndigheter det klart at Oslo kommune faktisk kjøpte porteføljen til minoritetsaksjonærene i 2002.

⁽⁷³⁾ Se åpningsvedtaket nr. 103–108, spesielt nr. 105.

113) I kommentarene til åpningsvedtaket forklarer norske myndigheter videre at både ansatte som arbeidet med offentlige tjenester og de som arbeidet med den kommersielle virksomheten var ansatt i samme juridiske enhet og var medlemmer av samme pensjonskasse. I henhold til norsk lov er det heller ikke lov å ekskludere visse medlemmer av et pensjonsfond når man dekker underskuddet i dette fondet. Ifølge norske myndigheter underbygger dette at en privat investor i samme situasjon måtte ha gjennomført samme kapitaløkning.

114) Norske myndigheter hevder videre at kapitaltilførselen til den kommersielle virksomheten ikke utgjør statsstøtte, siden den kommer under terskelen for bagatellmessig støtte.

9.2.5 *Beskatning av konsernet Oslo Sporveier*

115) Det slutes fra kommentarene gitt av norske myndigheter at reglene om konsernbidrag utelukker enhver statsstøtte, som følge av at disse reglene gjelder alle selskaper som har opphold i Norge og tar sikte på å oppnå skattekonsolidering innenfor konsernet.

9.2.6 *Forenlig støtte*

116) Norske myndigheter hevder at godtgjøringen gitt for å tilby offentlige tjenester ikke har ført til overkompensasjon og derfor er forenlig med artikkel 49 i EØS-avtalen.

10. Kommentarer fra berørte parter

117) Overvåkningsorganet mottok kommentarer fra to berørte parter, klageren (Konkurrenten.no AS) og Risdal Touring AS, et søsterselskap til klageren.

118) Klageren viser til en rekke dokumenter overlevert til Overvåkningsorganet og EFTA-domstolen, der klageren har forklart sitt syn på den aktuelle saken. Klageren innvender at Overvåkningsorganet i) støtter seg nesten utelukkende på informasjon fra norske myndigheter, gitt på en uformell måte, ii) deler tiltakene som klageren peker på inn i to ulike saker, og iii) angivelig nekter klageren offentlig innsyn i saksmappen. Klageren stiller spørsmål ved Overvåkningsorganets vilje til å gjennomføre en upartisk og uttømmende undersøkelse.

119) Risdal Touring AS er en del av samme konsern som klageren. De slutter seg til problemstillingene som klageren reiser. Særlig uttrykker selskapet sin beklagelse angående Overvåkningsorganets påståtte avgjørelse om å nekte offentlig innsyn i saksmappen, samt lengden på saksbehandlingen i den aktuelle saken. Disse forholdene reiser tvil om Overvåkningsorganets evne og vilje til å gjennomføre en upartisk og uttømmende undersøkelse.

II. VURDERING

1. Om det foreligger statsstøtte

120) Artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen 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.”

121) For det første må Overvåkningsorganet vurdere hvorvidt sambeskatningstiltaket involverer statsstøtte.

122) For det andre må Overvåkningsorganet vurdere hvorvidt kapitaltilførselen til den kommersielle virksomheten har karakter av statsstøtte. Som forklart ovenfor er dette del av et større tiltak (kapitaltilførsel i 2004 som ble skutt inn for å bøte på underfinansieringen av pensjonsregnskapet). I motsetning til resten av kapitaltilførselen i 2004 gikk imidlertid kapitaltilførselen til kommersiell virksomhet til å dekke ikke-offentlige tjenestekostnader, nemlig underfinansieringen av pensjonsregnskapet til de ansatte i den kommersielle delen av AS Sporveisbussene. For å vurdere om begge delene av kapitaltilførselen i 2004 utgjør statsstøtte, må det trekkes en skillelinje mellom dem, gitt de ulike juridiske grunnlagene de må bedømmes på. Mens godtgjøringen for offentlige tjenester bedømmes på grunnlag av prinsippene trukket opp av EU-domstolen (”Domstolen”) i *Altmark*-dommen,⁽⁷⁴⁾ er vurderingen av tiltak som ikke utgjør godtgjøring for offentlige tjenester derfor ikke basert på disse prinsippene.

123) For det tredje må Overvåkningsorganet vurdere om den årlige godtgjøringen og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting utgjør statsstøtte.

10.1 Beskatning av konsernet Oslo Sporveier

124) Klageren har hevdet at AS Oslo Sporveiers negative skattemessige stilling har blitt brukt til å redusere skattebelastningen for AS Sporveisbussene. For Overvåkningsorganet ser det ut som at klageren viser til skattereglene som gjelder bidrag mellom selskaper som tilhører samme konsern (”konsernbidrag”).

125) Overvåkningsorganet merker seg at disse reglene gjelder for AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene, da sistnevnte er et heleid datterselskap til førstnevnte. Derfor kan AS Oslo Sporveier eller ethvert av datterselskapene i prinsippet utligne skattbar avkastning ved å fordele bidrag innenfor konsernet.

126) Overvåkningsorganet påpeker at klageren ser ut til å gå i rette med det som later til å være en anvendelse av de generelle norske reglene for beskatning av konserner. Overvåkningsorganet merker seg at klageren verken har påstått, eller framlagt noen opplysninger som underbygger, at de relevante skattereglene er utformet på en måte som kan føre til at statsstøtte gis til visse selskaper.

127) Ifølge rettspraksis er det hensiktsmessig, for å avgjøre om et tiltak er selektivt, å undersøke om det innenfor konteksten til et spesifikt juridisk system er slik at dette tiltaket gir en fordel til visse virksomheter sammenlignet med andre som befinner seg i en sammenlignbar juridisk og faktisk situasjon.⁽⁷⁵⁾ Det kan derfor være tilfelle at et spesifikt nasjonalt skattesystem ikke innebærer statsstøtte selv om det ikke tilsvarende det generelle systemet for konsernbeskatning i en gitt EØS-stat.

128) Når det gjelder de aktuelle bidragene, er selskaper i et konsern ikke i en juridisk og faktisk situasjon som kan sammenlignes med selskaper utenfor et konsern. Når et morselskap gir et bidrag til et datterselskap og gjennom dette reduserer sin skattbare inntekt, har ikke dette bidraget som formål å maksimere overskuddet for én part på bekostning av den andre, men legger bare til rette for en skattemessig behandling som ligner den som gis et enkeltstående selskap som driver flere virksomheter, og sikrer skattenøytralitet mellom selskaper organisert som et konsern og et enkeltstående selskap som driver flere virksomheter.

⁽⁷⁴⁾ Sak C-280/00 *Altmark* [2003] saml. I-7747.

⁽⁷⁵⁾ Se bl.a. sak C-409/00 *Spania mot Kommisjonen* [2003] saml. I-1487, nr. 47; sak C-88/03 *Portugal mot Kommisjonen* [2006] saml. I-7115, nr. 54.

- 129) Som understreket i avsnitt 3.1 i Overvåkningsorganets retningslinjer for anvendelse av statsstøtteregele på tiltak direkte knyttet til beskatning av foretak, innskrenker ikke statsstøtteregele EFTA-statenes myndighet til å utøve den økonomiske politikk som de anser som mest hensiktsmessig, og særlig til å fordele skattebyrden slik de ønsker det på de forskjellige produksjonsfaktorer.
- 130) Overvåkningsorganet er enig med norske myndigheter i at tiltaket er reelt åpent for ethvert foretak i Norge som er underlagt selskapskatt, dermed inkludert utenlandske selskaper med datterselskaper i Norge. Det lovfestede kravet til egenkapital ved etablering av et aksjeselskap, NOK 100 000 i granskningsperioden, gjorde det mulig for et enkeltstående selskap å etablere et nytt selskap i Norge, og dermed et konsern. Som en følge av dette kunne dannelsen av et konsern foretas av et enkeltstående selskap uten at det ble stilt krav til betydelig kapital. Omfanget av selskaper som kan nyte godt av et slikt tiltak er derfor stort, og hensikten er å sikre lignende skattemessig behandling uavhengig av selskaps størrelse eller struktur.
- 131) I lys av ovennevnte mener Overvåkningsorganet at utligning av skattbar inntekt gjennom å yte konsernbidrag ikke ville gi en økonomisk fordel til AS Sporveisbussene når selskapet, som en betingelse for å dra fordel av skattefradraget, var forpliktet til å gi bidraget til et annet selskap i konsernet, med et beløp som tilsvarende den reduksjonen i skattegrunnlaget som ble oppnådd på denne måten. Følgelig utgjør ikke denne skattemessige behandlingen statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen.

10.2 Kapitaltilførselen til kommersielle aktiviteter

10.2.1 Bagatellmessig støtte

- 132) Som beskrevet ovenfor later ca. NOK 430 300 av kapitaltilførselen i 2004 til å være knyttet til underfinansiering av pensjonsregnskapet i turbussenheten. Da denne delen av den innskutte kapitalen ikke er knyttet til kostnader ved offentlig tjenesteyting, vurderes den ikke på grunnlag av *Altmark*-dommen.
- 133) Kommisjonsforordning (EF) nr. 1998/2006 av desember 2006 om anvendelse av traktatens artikkel 87 (nå 107 TFEU) og 88 (nå 108 TFEU) på bagatellmessig støtte kan heller ikke anvendes i denne konkrete saken.⁽⁷⁶⁾ Beløpet på ca. NOK 430 300 var en del av det totale beløpet på NOK 111 760 000 som ble betalt for å dekke kostnaden knyttet til offentlig tjenesteyting og utgjør derfor en integrert del av dette. Det kan derfor ikke betraktes som et eget tiltak som oppfyller betingelsene i forordningen om bagatellmessig støtte.⁽⁷⁷⁾
- 134) Videre slår forordningen uttrykkelig fast i artikkel 2 nr. 2, at ”når det samlede støttebeløpet innenfor rammen av et støttetiltak overskrider denne grensen (på EUR 200 000 eller EUR 100 000 i veitransportsektoren), omfattes støttebeløpet ikke av denne forordning, heller ikke den delen som ikke overskrider den øvre grensen. I slike tilfeller kan det ikke gjøres gjeldende at denne forordning skal få anvendelse på dette støttetiltaket, verken på det tidspunktet støtten blir gitt eller på et senere tidspunkt.”⁽⁷⁸⁾

10.2.2 Markedsinvestorprinsippet

- 135) Ifølge fastsatt rettspraksis må Overvåkningsorganet fastslå om mottakervirksomheten, AS Sporveisbussene, fikk en økonomisk fordel som den ikke ville fått under normale markedsforhold.⁽⁷⁹⁾ Når denne vurderingen foretas, må Overvåkningsorganet bruke markedsinvestor-testen⁽⁸⁰⁾ som legger til grunn at det er gitt statsstøtte når en stat gjør midler tilgjengelige for et

⁽⁷⁶⁾ EUT L 379 av 28.12.2006, s. 5, innlemmet i EØS-avtalens vedlegg XV nr. 1ea.

⁽⁷⁷⁾ Se kommisjonsvedtak av 21.9.2005 om gjennomføring av en støtteordning N 192/1997 av Italia – den uavhengige provinsen Bolzano (EUT L 383 av 28.12.2006, s. 1, nr. 129-133); kommisjonsvedtak av 27.7.2011 om statsstøtte til å finansiere masseundersøkinge av overførbare spongiform encefalopati (TSE) hos storfe gjennomført av Belgia (EUT L 274 av 19.10.2011, s. 36), del 6, artikkel 1, nr. 133.

⁽⁷⁸⁾ I denne sammenhengen må det påpekes at den generelle forordningen om bagatellmessig støtte som gjaldt på tidspunktet for kapitaltilførselen var kommisjonsforordning (EF) nr. 69/2001 av 12.1.2001 om anvendelse av traktatens artikkel 87 og 88 på bagatellmessig støtte. Denne forordningen gjaldt imidlertid ikke transportsektoren. Som fastslått i artikkel 5 nr. 1 i kommisjonsforordning (EF) nr. 1998/2006 får forordningen ”[...] anvendelse på støtte gitt for forordningen trer i kraft til foretak i transportsektoren [...]”.

⁽⁷⁹⁾ Sak C-39/94 *SFEI* mot *La Poste* [1996] saml. I-3547, nr. 60.

⁽⁸⁰⁾ Dette prinsippet er forklart i Overvåkningsorganets retningslinjer del VI Regler for godtgjøring for offentlig tjenesteyting, statseide foretak og støtte til offentlige foretak, anvendelsen av statsstøtteregele på offentlige foretak innenfor produksjonssektoren.

foretak, som under normale omstendigheter ikke ville blitt stilt til disposisjon av en privat investor når ordinære kommersielle kriterier legges til grunn og uten å ta i betraktning andre hensyn av sosial, politisk eller veldedig karakter.⁽⁸¹⁾

- 136) Det må minnes om at den opprinnelige amortiseringsplanen ble utløst av et vedtak i Kredittilsynet som krevde at AS Oslo Sporveier skulle dekke underskuddet i pensjonsfondet sitt. Dette betød at eierne av AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene enten måtte rette opp underfinansieringen i virksomheten sin, eller risikere at selskapet ble insolvent.
- 137) I vurderingen av om kapitaltilførselen ble gjennomført på betingelser som ville vært akseptable for en privat investor, påpeker Overvåkningsorganet at en privat investor i en lignende situasjon – dvs. med valget mellom enten a) å skyte inn ny kapital i selskapet, eller b) å avvikle selskapet og investere det samme beløpet et annet sted – ville velge strategi a) bare dersom den samlet sett var mer lønnsom enn strategi b). Dette betyr at det ikke er tilstrekkelig å velge den ”billigste” løsningen for å møte kravet til markedsøkonomisk investering, men at det er nødvendig å vise til en akseptabel framtidig avkastning for prisen av denne ”billigste løsningen”.
- 138) I vedtaket om å åpne formell granskning,⁽⁸²⁾ uttrykte Overvåkningsorganet tvil om anvendbarheten til markedsinvestortesten, grunnet mangel på relevant informasjon, for eksempel lønnsomhetsberegninger som en privat investor ville ha foretatt.
- 139) Som svar på denne forespørselen har norske myndigheter forklart at i 2004, da kapitaltilførselen ble foretatt, hadde turbussvirksomheten til AS Sporveisbussene vært lønnsom siden oppstart i 1994, med ett unntak i 1998 da de fikk en lite underskudd på NOK 29 000. Det er videre klart i strategidokumentet fra 2003 for turbussvirksomheten i årene 2003 til 2006 at målet var å fortsette turbussvirksomheten og generere en omsetning i 2003 på NOK 14,1 millioner og et overskudd på NOK 1,5 millioner (før administrasjonskostnader). Å avvikle AS Sporveisbussene eller skille ut turbussvirksomheten og avvikle denne delen kunne ikke regnes som et rimelig alternativ for Oslo kommune gitt de store kostnadene dette ville innebære, som klart ville overstige kostnadene ved å dekke underfinansieringen av pensjoner reservert for turbussenheten. På grunn av den relativt lille størrelsen på beløpet som ble skutt inn, det faktum at turbussvirksomheten til AS Sporveisbussene generelt var lønnsom og også var antatt å forbli lønnsom i tilsynelatende rimelig grad i årene framover, og når det tas rimelig hensyn til de høyere kostnadene knyttet til slik avvikling, ville en hypotetisk privat investor også ha valgt kapitaltilførselsalternativet.
- 140) Overvåkningsorganet mener derfor at kapitaltilførselen på ca. NOK 430 300 må anses å oppfylle kravene i prinsippet om markedsmessig atferd. Overvåkningsorganet konkluderer med at tilførselen ikke ga AS Sporveisbussene en fordel som de ikke ville ha fått under normale markedsforhold. Følgelig utgjør den ikke statsstøtte i henhold til artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen.

10.3 Den årlige godtgjøringen og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting

10.3.1 Innledning

- 141) Vedrørende klagen om at det har foregått krysssubsidiering mellom den offentlige tjenesteytingsvirksomheten og den kommersielle virksomheten til AS Oslo Sporveier, AS Sporveisbussene, Arctic Express AS og Sporveisbussenes Turbiler AS, forstår Overvåkningsorganet det slik at det påstås at den årlige godtgjøring for å tilby lokale rutetransporttjenester og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting har subsidiert den kommersielle virksomheten til konsernet Oslo Sporveier.
- 142) Det er klart at krysssubsidiering (innenfor rammene av kontroll med statsstøtte) bare kan forekomme dersom det krysssubsidierende foretaket mottar statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 nr. 1 i EØS-

⁽⁸¹⁾ Jf. for eksempel sakspremissene til generaladvokat Jacobs, forente saker C-278/92, C-279/92 og C-280/92 *Spania mot Kommisjonen* [1994] saml. I-4103, nr. 28. Se også sak 40/85 *Belgia mot Kommisjonen (Boch)* [1986] saml. 2321, nr. 13; sak C-301/87 *Frankrike mot Kommisjonen (Boussac)* [1990] saml. I-307, nr. 39–40 og sak C-303/88 *Italia mot Kommisjonen (Lanerossi)* [1991] saml. I-1433, nr. 24. Se også Overvåkningsorganets retningslinjer for anvendelse av retningslinjene for statsstøtte i forbindelse med allmennkringkasting, der nr. 93 slår fast at ”Når allmennkringkastere utøver kommersiell virksomhet skal de være forpliktet til å overholde markedsprinsippene, og når de opptrer gjennom kommersielle datterselskaper skal de holde en armlengdes avstand til disse. EFTA-statene skal sikre at allmennkringkastere overholder prinsippet om en armlengdes avstand, foretar sine investeringer i tråd med markedsinvestorprinsippet, og avholder seg fra å innlate seg på konkurransebegrensende opptreden overfor konkurrentene på grunnlag av den offentlige finansieringen.”

⁽⁸²⁾ Nr. 105–108.

avtalen. Når det gjelder denne delen av klagen, må Overvåkningsorganet derfor først vurdere om finansieringstiltakene, dvs. i) den årlige godtgjøringen og ii) kapitaltilførselen til den offentlige tjenesteytingen, innebærer statsstøtte.

10.3.2 *Bruk av statlige midler*

- 143) For å utgjøre statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen må støtten være bevilget av staten eller gjennom statlige midler.
- 144) Som et innledende poeng er både lokale og regionale myndigheter regnet som ekvivalente til staten.⁽⁸³⁾ Oslo kommune er derfor ekvivalent til staten når det gjelder statsstøttereglene i EØS.
- 145) I den angjeldende saken er det klart at staten, gjennom Oslo kommune, ga støtte til AS Oslo Sporveier for å drive rutebusstransport til 1997. I perioden 1997–2008 er det ubestridt at AS Oslo Sporveier ga den årlige godtgjøringen videre til AS Sporveisbussene, ifølge vilkårene i transportavtalen, som ser ut til å ha formalisert den tidligere uskrevne administrative praksisen for å beregne den årlige godtgjøringen.⁽⁸⁴⁾
- 146) Når det gjelder kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting til AS Sporveisbussene for å dekke underfinansieringen av pensjonsfondet, er det ubestridt at staten, gjennom Oslo kommune, bidro med NOK 111 760 000 som kapital til AS Sporveisbussene.
- 147) Overvåkningsorganet konkluderer derfor med at den årlige godtgjøringen og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting ble gitt av staten og finansiert av statsmidler.

10.3.3 *Foretak*

- 148) Det er bare fordeler som begunstiger ”foretak” som kvalifiserer som statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen. Et foretak er en enhet som driver økonomisk virksomhet uavhengig av den juridiske statusen til enheten og måten den er finansiert på.⁽⁸⁵⁾ Videre er en virksomhet som består i å tilby varer og tjenester på et gitt marked en økonomisk virksomhet.⁽⁸⁶⁾
- 149) I den aktuelle perioden (1994–2008) tilbød AS Oslo Sporveier og senere AS Sporveisbussene både rutebusstjenester og turbusstjenester på det norske markedet. På bakgrunn av dette konkluderer Overvåkningsorganet med at både AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene var foretak i den aktuelle perioden.

10.3.4 *Økonomisk fordel*

- 150) For å utgjøre statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen, må tiltaket gi en økonomisk fordel til et foretak, for eksempel ved å fritta foretaket for omkostninger som normalt belastes budsjettet deres.
- 151) Som nevnt ovenfor, utgjør den årlige godtgjøringen til AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene for å drive busstransporttjenester i Oslo i utgangspunktet godtgjøring for kostnader knyttet til offentlig tjenesteyting. Godtgjøring for offentlig tjenesteyting innebærer ikke en økonomisk fordel dersom kriteriene fastslått i EU-domstolens rettspraksis fra *Altmark* er oppfylt.⁽⁸⁷⁾
- 152) Når det gjelder kapitaltilførsel til offentlig tjenesteyting, mener Overvåkningsorganet videre at AS Sporveisbussene har mottatt kapitaltilførselen for å dekke underfinansieringen av pensjonsforpliktelser som hadde oppstått før 1997. Det later til at hele kapitaltilførselen ble brukt til dette formålet. Det er også verdt å merke seg at mens visse endringer i kapitalsituasjonen til AS Sporveisbussene ble ført i regnskapene, ble beløpet i sin helhet betalt direkte fra AS Oslo Sporveier til pensjonsfondet og ble ikke overført kontant til AS Sporveisbussene.

⁽⁸³⁾ Artikkel 2 i kommisjonsdirektiv 2006/111/EF om innsyn i medlemsstatenes økonomiske forbindelser med offentlige foretak (EUT L 318 av 17.11.2006, s. 17), innlemmet i EØS-avtalens vedlegg XV nr. 1a.

⁽⁸⁴⁾ Når det gjelder spesielt kvalitetsbonusen fra AS Oslo Sporveier til AS Sporveisbussene på NOK 3,9 millioner, forstår Overvåkningsorganet det slik at ressursene stammer fra statsmidler, eller at betalingen kan tilskrives staten. Siden Oslo kommune er involvert i alle spørsmål av kommersiell betydning når det gjelder driften av rutebusstransport i Oslo-regionen, og AS Oslo Sporveier er et offentlig eid selskap, konkluderer Overvåkningsorganet med at transaksjonen må anses å kunne tilskrives staten og at den dermed representerer statlige midler som omhandlet i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen.

⁽⁸⁵⁾ Sak E-5/07 *Private Barnehagers Landsforbund mot EFTAs overvåkningsorgan* [2008] EFTA-domstolens rapport 62 nr. 78.

⁽⁸⁶⁾ Sak C-35/96 *Kommisjonen mot Italia* [1998] saml. I-3851 nr. 36.

⁽⁸⁷⁾ Sak C-280/00 *Altmark* [2003] saml. I-7747. Se også sak T-289/03 *BUPA* [2008] saml. II-81.

- 153) Kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting er ikke knyttet til nye kostnader, men til kostnader akkumulert tidligere, som ikke var blitt gjenspeilet teknisk i de alminnelige regnskapene til selskapet. Disse forpliktelsene var imidlertid allerede til stede på tidspunktet for kapitaltilførselen, som ble foretatt for å dekke underskuddet i pensjonsfondet. Kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting kan derfor regnes som en del av kostnaden som Oslo kommune måtte bære i bytte mot at AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene (via AS Oslo Sporveier) skulle tilby offentlige tjenester. I stedet for å skyte inn denne kapitalen kunne Oslo kommune ha utbetalt en høyere godtgjøring for offentlig tjenesteyting. Kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting utgjorde følgelig en integrert del av godtgjøringen gitt til AS Sporveisbussene for offentlig tjenesteyting, slik den hadde vært siden midten av 90-tallet og til kapitaltilførselen var foretatt (og slik den ville ha blitt gjennomført i henhold til amortiseringsplanen til 2020).
- 154) I *Altmark*-dommen fastslo EU-domstolen at godtgjøring for offentlig tjenesteyting ikke utgjør statsstøtte når fire kumulative kriterier oppfylles.
- For det første må mottakerforetaket ha faktiske forpliktelser til å yte en tjeneste i allmennhetens interesse, og forpliktelsen må være klart definert.
 - For det andre må grunnlaget for beregning av godtgjøringen være fastsatt på forhånd på en objektiv måte og i full åpenhet.
 - For det tredje kan godtgjøringen ikke overstige det som er nødvendig for å dekke alle eller deler av kostnadene knyttet til oppfyllelsen av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste, idet det tas hensyn til inntektene og en rimelig fortjeneste.
 - For det fjerde og siste, dersom foretaket som får oppgaven å yte en tjeneste i allmennhetens interesse i et konkret tilfelle ikke utvelges ved en offentlig anbudsprosess der det er mulig å velge den anbyder som kan yte disse tjenestene til den laveste kostnad for samfunnet, skal godtgjøringens størrelse fastsettes på grunnlag av en analyse av de kostnader som et typisk foretak, veldrevet og adekvat utstyrt, ville ha hatt.⁽⁸⁸⁾
- 155) Overvåkningsorganet vil først undersøke det fjerde kriteriet, det vil si om godtgjøringen var basert på en anbudskonkurranse eller på kostnadene til et effektivt og veldrevet selskap.
- 156) Fra før 1994 betalte Oslo kommune en årlig godtgjøring til AS Oslo Sporveier for rutebusstjenester, som fra 1997 ble gitt videre til AS Sporveisbussene. Når det gjelder rutene drevet under områdekonsesjonen ble imidlertid verken AS Oslo Sporveier eller AS Sporveisbussene valgt i en offentlig anbudskonkurranse. Følgelig var verken godtgjøringen fra Oslo kommune til AS Oslo Sporveier eller godtgjøringen som deretter ble gitt videre fra AS Oslo Sporveier til AS Sporveisbussene, basert på priser framkommet i offentlige anbudskonkurranser.
- 157) Videre har norske myndigheter ikke gitt Overvåkningsorganet tilstrekkelig detaljert informasjon til at det mulig å fastslå om kostnadene til AS Oslo Sporveier eller AS Sporveisbussene tilsvarer kostnadene til et typisk foretak som er veldrevet og adekvat utstyrt, og de har heller ikke hevdet at dette kriteriet er oppfylt, som nevnt overfor. Asplan Viak-rapporten, lagt fram av norske myndigheter, dekker bare godtgjøringen gitt i to driftsår (1999 og 2002) av de relevante 15 årene da godtgjøringen ble gitt til selskapene (1994–2008). Overvåkningsorganet mener at det andre alternativet i det fjerde *Altmark*-kriteriet krever at det skal dokumenteres at den aktuelle godtgjøringen ble fastsatt på grunnlag av en analyse av de kostnadene et typisk foretak som er veldrevet og adekvat utstyrt ville ha hatt i hele perioden. Selv om Asplan Viak-rapporten kunne sies å vise at AS Sporveisbussene oppfylte dette kriteriene i de to årene, er det likevel tretten år det ikke er gjort rede for. Det er derfor oppfatningen til Overvåkningsorganet at det fjerde *Altmark*-kriteriet ikke er oppfylt.
- 158) På bakgrunn av dette mener Overvåkningsorganet at rutebusstjenestene utført under områdekonsesjonen i Oslo, både når det gjelder AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene, ikke har blitt utført i samsvar med det fjerde kriteriet i *Altmark*-dommen. Siden *Altmark*-kriteriet må oppfylles kumulativt for at godtgjøring for offentlig tjenesteyting ikke skal utgjøre statsstøtte,⁽⁸⁹⁾ er

⁽⁸⁸⁾ Sak C-280/00 *Altmark* [2003] saml. I-7747, nr. 89–93.

⁽⁸⁹⁾ Sak C-280/00 *Altmark* [2003] saml. I-7747, nr. 94–95.

Overvåkningsorganets oppfatning følgelig at den årlige godtgjøringen, inkludert kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting, gir en økonomisk fordel til AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene.

10.3.5 *Begunstigelse av visse foretak eller produksjonen av visse varer*

- 159) For å utgjøre statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen, må støtteordningen være selektiv gjennom å begunstige visse foretak eller produksjonen av visse varer.
- 160) Domstolen har fastslått at for å kunne avgjøre hvorvidt en støtteordning er selektiv, må det stilles spørsmål om de aktuelle foretak(ene) er i en juridisk og faktisk situasjon som kan sammenlignes med andre foretak i lys av formålet som ordningen er rettet mot.⁽⁹⁰⁾
- 161) I den foreliggende saken favoriserte den årlige godtgjøringen og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting AS Oslo Sporveier og/eller AS Sporveisbussene til utelukkelse av andre busstransportoperatører. Slike andre bussoperatører driver rutebusstjenester i Norge eller andre steder i EØS og var derfor i en lignende juridisk og faktisk situasjon sammenlignet med AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene. På denne bakgrunnen konkluderer Overvåkningsorganet med at disse to tiltakene er selektive.

10.3.6 *Konkurransesvridning og påvirkning på samhandelen mellom avtalepartene*

- 162) For å utgjøre statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen må støtteordningen vri eller true med å vri konkurransen og påvirke samhandelen mellom avtalepartene. Ifølge EFTA-domstolens rettspraksis krever dette at Overvåkningsorganet undersøker hvorvidt slik støtte er *tilbøyelig* til å påvirke samhandelen og vri konkurransen.⁽⁹¹⁾
- 163) Fra før EØS-avtalen trådte i kraft i Norge har en rekke foretak tilbudt rutebusstjenester i Oslo. Overvåkningsorganet konkluderer derfor med at den årlige godtgjøringen og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting var tilbøyelige til å vri konkurransen siden dette tidspunktet.⁽⁹²⁾
- 164) Når det gjelder følgene for samhandelen og det faktum at den aktuelle saken gjelder et lokalt marked for busstransport i Oslo, minner Overvåkningsorganet om *Altmark*-dommen, som også gjaldt regionale busstransporttjenester, der domstolen fastslo at:

”offentlig støtte gitt til et foretak som tilbyr bare lokale eller regionale transporttjenester og ikke tilbyr slike transporttjenester utenfor egen stat, kan likevel påvirke samhandelen mellom medlemsstatene... Den andre betingelsen for anvendelsen av traktatens artikkel 92 nr.1, nemlig at støtten må kunne påvirke samhandelen mellom medlemsstatene, avhenger derfor ikke av den lokale eller regionale karakteren til transporttjenestene som tilbys eller omfanget av den aktuelle virksomheten.”⁽⁹³⁾

- 165) Dette betyr at selv om – slik det er tilfelle i den aktuelle saken – bare det lokale busstransportmarkedet (Oslo) er berørt, er offentlig støtte gitt til én operatør i et slikt lokalt marked tilbøyelig til å påvirke samhandelen mellom avtalepartene.⁽⁹⁴⁾ Følgelig mener Overvåkningsorganet at den årlige godtgjøringen og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting var tilbøyelige til å påvirke samhandelen mellom avtalepartene.

10.3.7 *Konklusjon om den årlige godtgjøringen og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting*

- 166) På grunnlag av vurderingen ovenfor, konkluderer Overvåkningsorganet med at den årlige godtgjøringen til AS Oslo Sporveier og (deretter) til AS Sporveisbussene og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting for å dekke underfinansieringen av pensjonsfondet utgjør statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 i EØS-avtalen.

⁽⁹⁰⁾ Sak C-143/99 *Adria-Wien Pipeline og Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* saml. [2001] I-8365, nr. 41.

⁽⁹¹⁾ Forente saker E-5/04, E-6/04 og E-7/04, *Fesil og Finnjord m.fl.* mot *EFTAs overvåkningsorgan* [2005] EFTA-domstolens rapport 117 nr. 93.

⁽⁹²⁾ Videre påpekte EU-domstolen i *Altmark*-dommen at siden 1995 hadde flere EU-medlemsstater frivillig åpnet opp visse by-, forstads- eller regionale transportmarkeder for konkurranse fra foretak etablert i andre EU-medlemsstater. Trusselen mot samhandel mellom medlemsstater var dermed ikke bare hypotetisk, men reell, siden markedet var åpent for konkurranse (nr. 69 og 79).

⁽⁹³⁾ Nr. 77 og 82 i *Altmark*-dommen.

⁽⁹⁴⁾ Se også sak 102/87 *Frankrike* mot *Kommisjonen* [1988] saml. 4067, nr. 19; sak C-305/89 *Italia* mot *Kommisjonen* [1991] saml. I-1603, nr. 26.

11. Klassifisering av statsstøttetiltak som eksisterende støtte eller ny støtte – den årlige godtgjøringen og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting

11.1 Innledning – EFTA-domstolens dom i sak E-14/10

167) Protokoll 3 del II artikkel 1 bokstav b) fastslår at ”eksisterende støtte” skal bety:

”all støtte som eksisterte før EØS-avtalen trådte i kraft i vedkommende EFTA-stat, dvs. støtteordninger og individuell støtte som var iverksatt før og som fortsatt gjelder etter EØS-avtalens ikrafttredelse.”

168) Overvåkningsorganet merker seg at AS Oslo Sporveier, på tidspunktet for EØS-avtalens ikrafttredelse i Norge (1. januar 1994), ble kompensert for å drive rutebusstransport i Oslo i samsvar med bestemmelsene i samferdselslova og etablert administrativ praksis (forut for EØS-avtalen), som beskrevet i detalj ovenfor.

169) I dommen i sak E-14/10 som opphever Overvåkningsorganets vedtak nr. 254/10/COL, fastslo EFTA-domstolen følgende:

”Hvorvidt støtten som er gitt [...] utgjør ”eksisterende støtte” [...] avhenger av tolkningen av bestemmelsene i overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 [...]

[...] for å kvalifisere som ”eksisterende støtte” etter EØS-reglene for statsstøtte må den være del av en støtteordning som ble iverksatt før EØS-avtalens ikrafttredelse.”⁽⁹⁵⁾

11.2 Definisjon av en støtteordning

170) Protokoll 3 del II artikkel 1 bokstav d) fastslår at en ”støtteordning” skal bety:

”enhver rettsakt som uten at det kreves ytterligere gjennomføringstiltak danner grunnlaget for tildeling av enkeltvis støtte til foretak bestemt på en generell og abstrakt måte, og enhver rettsakt som kan danne grunnlaget for tildeling av støtte til ett eller flere foretak på ubestemt tid og/eller for et ubestemt beløp, uten at støtten er knyttet til et bestemt prosjekt;”

171) Protokoll 3 del II artikkel 1 bokstav e) fastslår at ”individuell støtte” skal bety:

”støtte som ikke gis på grunnlag av en støtteordning, eller støtte som gis på grunnlag av en støtteordning, men som er meldepliktig;”

172) Dette skillet er av særlig betydning i sammenheng med eksisterende støtte, siden protokoll 3 gir Overvåkningsorganet i oppgave å holde konstant oppsyn med eksisterende systemer for støtte.⁽⁹⁶⁾ På samme måte gjelder avsnitt V i del II i protokoll 3 bare eksisterende støtteordninger.⁽⁹⁷⁾

173) Overvåkningsorganet merker seg at denne definisjonen ble innlemmet i EØS-avtalen i 2001 med tilføyselsen av del II i protokoll 3. Før 2001, da protokoll 3 ble tilpasset prosedyreforordningen,⁽⁹⁸⁾ var det ingen lignende presis definisjon i EØS-lovverket som fastslo hva en støtteordning var. I tillegg må begrunnelsen for konseptet med eksisterende støtte – i prinsippet å gi EØS-stater og mottakere av statsstøtte en viss juridisk sikkerhet knyttet til ordninger som ble iverksatt før ikrafttredelsen av statsstøttekontroll i de rettslige systemene, samtidig som Overvåkningsorganet får mulighet til å tilpasse slike systemer til EØS-lovgivningen – etter Overvåkningsorganets syn bæres i minne.

174) Videre merker Overvåkningsorganet seg at rettspraksis i EUs domstoler ikke gir detaljert veiledning når det gjelder tolkningen av denne definisjonen. Overvåkningsorganet har derfor gjennomgått sin egen rettspraksis og rettspraksisen til EU-kommisjonen og funnet at eksisterende ”støtteordninger” har vært oppfattet å omfatte ulovfestet rett⁽⁹⁹⁾ og administrativ praksis knyttet

⁽⁹⁵⁾ Nr. 50 og 53.

⁽⁹⁶⁾ Jf. protokoll 3 del I artikkel 1.1.

⁽⁹⁷⁾ Betegnelsene ”støtteordninger” og ”systemer for støtte” skal behandles som synonymer etter Overvåkningsorganets oppfatning. Jf. Sinnave/Slot, *The new Regulation on State aid Procedures*, *Common Market Law Review* 36/1999, s. 1153, fotnote 28.

⁽⁹⁸⁾ Rådsforordning (EF) nr. 659/1999 om fastsettelsen av nærmere regler for anvendelsen av EF-traktatens artikkel 93 (EFT L 83 av 27.3.1999, s.1).

⁽⁹⁹⁾ Se Overvåkningsorganets vedtak nr. 405/08/COL HFF (EUT L 79 av 25.3.2010, s. 40 og EØS-tillegget nr. 14 av 25.3.2010, s. 20), kapittel II 2.3.1, s. 23: ”Statsgarantien som omfatter alle statlige institusjoner for alle deres forpliktelser, følger av en allmenn uskrevet regel i islandsk offentlig rett som forelå før EØS-avtalen trådte i kraft. Garantien får anvendelse på alle statlige institusjoner, uavhengig av når de er opprettet eller hva slags aktiviteter de utretter, eller endringer i disse aktivitetene. Dette mulige støttetiltaket må som en ordning som omfattes av definisjonen i overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del II artikkel 1 bokstav b).”

til anvendelsen av lovfestet⁽¹⁰⁰⁾ og ulovfestet rett⁽¹⁰¹⁾. I ett tilfelle fant EU-kommisjonen at en støtteordning knyttet til *Anstaltslast* og *Gewährträgerhaftung* var basert på et uskrevet gammelt rettslig prinsipp kombinert med utbredt praksis i Tyskland.⁽¹⁰²⁾

11.3 Tiltakene under granskning

- 175) Overvåkningsorganet viser til at den norske samferdselslovgivningen setter opp følgende hovedparametere som er relevante for de aktuelle støttetiltakene: i) et system for samfinansiering av rutebusstjenester (fra stat og fylkeskommune), ii) at fylkeskommunene er ansvarlige for å tilby rutebusstjenester, kontrollere konsesjoner, ruter, tabeller og billettpriser, og iii) et detaljert konsesjonssystem.
- 176) I tillegg innebærer, ifølge norske myndigheter, yrkestransportlova § 22 at Oslo kommune er forpliktet til å kompensere operatører for driften av transporttjenester på ulønnsomme ruter, der inntektene fra billettsalget ikke dekker kostnadene forbundet med å tilby tjenesten. Yrkestransportlova § 22 tillater at godtgjøring som dekker kostnaden forbundet med den offentlige tjenesteytingen minus billettinntekter.
- 177) Før EØS-avtalens ikrafttredelse valgte Oslo kommune å tilby rutebusstjenester under de relevante bestemmelsene i yrkestransportlova og yrkestransportforskriften, og kompensere ulønnsomme ruter i samsvar med den administrative praksisen beskrevet ovenfor. Dette fortsatte uten avbrudd helt til den siste direktetildelte konsesjonen utløp 30. mars 2008.
- 178) For å kunne avgjøre om det eksisterer en støtteordning er det nødvendig å undersøke om de rettslige rammene for finansiering av rutebusstransport i Oslo kan regnes for å være en ”rettsakt som uten at det kreves ytterligere gjennomføringstiltak danner grunnlaget for tildeling av enkeltvis støtte til foretak bestemt på en generell og abstrakt måte”.⁽¹⁰³⁾ Denne definisjonen omfatter tre kriterier: i) en rettsakt som danner grunnlaget for tildeling av støtte, ii) rettsakten skal ikke kreve ytterligere gjennomføringstiltak, og iii) rettsakten skal bestemme potensielle støttemottakere på en generell og abstrakt måte.
- 179) Når det gjelder det *første* kriteriet bemerker Overvåkningsorganet at yrkestransportlova og yrkestransportforskriften er rettsakter som danner grunnlag for Oslo kommunes utbetaling av godtgjøring.
- 180) Når det gjelder det *andre* kriteriet bemerkes det at administrasjonen av enhver støtteordning krever en viss beslutningsprosess som tillater tildeling av individuell støtte uten ytterligere gjennomføringstiltak.
- 181) En ren ”teknisk anvendelse”, som indikert ovenfor, av bestemmelsene som tillater støtteordningen vil følgelig ikke være et gjennomføringstiltak.⁽¹⁰⁴⁾ I tillegg kan det faktum at et vedtak om å gi støtte under en støtteordning har implikasjoner for budsjettet til myndigheten som administrerer denne ordningen, ikke etter Overvåkningsorganets oppfatning bety at slike vedtak skal regnes som gjennomføringstiltak.⁽¹⁰⁵⁾

⁽¹⁰⁰⁾ Se kommisjonsvedtak i sak E-45/2000 (Nederland) *Avgiftsfritak til fordel for Schiphol Group* (EUT C 37 av 11.2.2004, s. 13).

⁽¹⁰¹⁾ Fra Overvåkningsorganets vedtak nr. 491/09/COL Norsk Film (EUT C 174 av 1.7.2010, s. 3 og EØS-tillegget nr. 34 av 1.7.2010, s. 1), kapittel II.2 s. 8: ”de årlige tilskuddsutbetalingene fra den norske staten siden 1970-tallet til Norsk FilmStudio AS/Filmparken AS for produksjonen av spillefilmer og for å opprettholde den nødvendige infrastrukturen for filmproduksjon var basert på en eksisterende støtteordning. Overvåkningsorganet mener at det i denne saken, der ordinære tilskudd har blitt gitt i en svært lang tidsperiode, viser praksisen at statsstøtte var et avgjørende element i finansieringen av selskapet. Overvåkningsorganet vurderer det på denne bakgrunnen slik at de årlige tilskuddene ble gitt i et eksisterende system for statsstøtte som omhandlet i artikkel 62 EØS.” I denne saken åpnet Overvåkningsorganet den formelle undersøkelsen av en betaling på NOK 36 millioner som hadde blitt foretatt i tillegg til de ordinære tilskuddene samt et påstått begunstigende skattemessig tiltak. Med vedtak nr. 204/11/COL (EUT L 287 av 18.10.2012, s. 14 og EØS-tillegget nr. 58 av 18.10.2012, s. 1) avsluttet Overvåkningsorganet undersøkelsen på det grunnlag at tilskuddet på NOK 36 millioner ble gitt på grunnlag av den eksisterende støtteordningen og at det skattemessige tiltaket ikke utgjorde statsstøtte.

⁽¹⁰²⁾ Se kommisjonsvedtak i sak E-10/2000 (Tyskland) *Statsgaranti til offentlige banker i Tyskland* (EFT C 150 av 22.6.2002, s. 6).

⁽¹⁰³⁾ Protokoll 3 del II artikkel 1 bokstav d).

⁽¹⁰⁴⁾ Se kommisjonsvedtak i sak E 4/2007 (Frankrike) *Charges aéroportuaires*, nr. 56 (EUT C 83 av 7.4.2009, s. 16).

⁽¹⁰⁵⁾ Se i den sammenheng dommen fra EFTA-domstolen i sak E-14/10 *Konkurrenten*, nr. 74–75, der EFTA-domstolen uttaler følgende: ”I den aktuelle saken hadde Oslo kommune rett, i henhold til bestemmelsene i samferdselslova av 1976 og de tilhørende forskriftene, til å gi økonomisk støtte for å drive ulønnsomme rutebusstjenester. Det faktum at nivået på kompensasjonen ble ”forhandlet” betyr ikke i seg selv at tilskuddene ikke dekket faktiske tap knyttet til driften av disse tjenestene og var i seg selv ikke dekket av ordningen. Domstolen mener at i den grad kompensasjon faktisk ble brukt til å finansiere driften av ulønnsomme rutebusstjenester kan den saksøkte med rette ha klassifisert tilskuddene som eksisterende støtte. Argumentet at støtten må regnes som ny støtte fordi den ble gitt på årlig og skjønsmessig i kommunenes budsjett må (...) avvises.”

- 182) Ved vurdering av tildelingsbeslutninger gjelder på tilsvarende måte at slik tildeling spesifiserer ett bestemt foretak, og kan ikke per definisjon forholde seg til en gruppe med foretak "bestemt på en generell og abstrakt måte" (jf. tredje kriterium).
- 183) Overvåkningsorganet er av den oppfatning at "gjennomføringstiltak" skal forstås som noe som innebærer en viss grad av skjønnsutøvelse som i betydelig grad kan påvirke omfanget av, innholdet i eller betingelsene for tildelingen av statsstøtten. Særlig synes det som alle støtteordninger bestemmer formålet det kan gis støtte til. Når et offentlig organ for eksempel får myndighet til å bruke ulike instrumenter for å styrke den lokale økonomien og tillater flere kapitaltilførsler til dette formålet, innebærer det følgelig anvendelse av betydelig skjønnsutøvelse knyttet til omfanget av, innholdet i, betingelsene for og formålet med tildelingen av statsstøtten, og det skal derfor ikke regnes som en støtteordning.⁽¹⁰⁶⁾
- 184) I den aktuelle saken er det klart at det ikke er behov for ytterligere gjennomføringstiltak knyttet til godtgjøringsutbetalingene til AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene. Overvåkningsorganet er derfor av den oppfatning at yrkestransportlova og yrkestransportforskriften begrenset skjønnsutøvelsen i Oslo kommune, og kommunens administrative praksis ser ut til å ha vært på linje med dette hele tiden.
- 185) I tillegg var godtgjøringen ikke basert på skjønsmessige budsjettildelinger. Etter å ha valgt å opprettholde den offentlige tjenesten stod Oslo kommune ikke fritt til å bestemme hvorvidt de ville dekke tapet til AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene. Kommunen var forpliktet til å gjøre dette hvert år til 2008. Det er også klart at godtgjøringen ble og bare kunne bli tildelt med det formål å finansiere lokal rutebusstransport i Oslo. Kommunen kunne ikke ha gitt støtte til andre formål på grunnlag av bestemmelsene beskrevet ovenfor.
- 186) Staten og Samferdselsdepartementet har ansvar for koordineringen og utviklingen av offentlig transport i Norge og utøver denne myndigheten på en måte som begrenser fylkeskommunenes myndighet. Størrelsen på godtgjøringen som gis er begrenset, som tidligere nevnt, av de nasjonale retningslinjene under yrkestransportforskriften, og den administrative praksisen knyttet til metoden for beregning har vært uendret siden tidlig på 1980-tallet.
- 187) Når det gjelder det *tredje* kriteriet omfatter godtgjøringssystemet i Oslo alle konsesjonsinnehavere som er betrodd oppgaven å tilby busstjenester på ulønnsomme ruter.
- 188) I lys av ovennevnte konkluderer Overvåkningsorganet med at det var innført en støtteordning i Oslo. Bestemmelsene som tillot denne støtteordningen var yrkestransportlova, yrkestransportforskriften og den relevante administrative praksisen i Oslo.

11.4 Definisjon av eksisterende støtte

- 189) Protokoll 3 del II artikkel 1 bokstav b) slår fast at eksisterende støtte omfatter all støtte som eksisterte før EØS-avtalens ikrafttredelse i de respektive EFTA-statene, det vil si støtteordninger og individuell støtte som ble innført før og fortsatt gjelder etter EØS-avtalens ikrafttredelse.
- 190) Som beskrevet ovenfor har bestemmelsene som tillater støtteordningen vært gjeldende siden før EØS-avtalens ikrafttredelse i Norge 1. januar 1994. Da det later til at markedet for lokal busstransport allerede var utsatt for en viss konkurranse på det tidspunktet, er Overvåkningsorganet av den oppfatning at tiltaket utgjør en eksisterende støtteordning som eksisterte før januar 1994 og fortsatte å gjelde etter dette.
- 191) Videre fastslår protokoll 3 del II artikkel 1 bokstav c) at "ny støtte" er:
"all støtte, dvs. støtteordninger eller individuell støtte som ikke er eksisterende støtte, herunder endringer i eksisterende støtte;"
- 192) I *Namur* uttalte EU-domstolen følgende:
"[...] ny støtte eller endringer i eksisterende støtte kan ikke vurderes i henhold til omfanget av støtten eller, spesielt, størrelsen i økonomisk forstand på ethvert tidspunkt i foretakets liv

⁽¹⁰⁶⁾ Jf. sak SA.21654 (tidl. NN-69/2007 og C-6/2008) *Offentlig næringsseiendom Åland Industrihus* (EUT L 125 av 12.5.2012, s. 33) nr. 107–109 spesielt.

dersom støtten er gitt under tidligere rettsbestemmelser som forblir uendret. Hvorvidt støtte skal klassifiseres som ny støtte eller som en endring i eksisterende støtte må avgjøres med henvisning til bestemmelsene som tillater støtten.”⁽¹⁰⁷⁾

- 193) I tillegg, som generaladvokat Trabucchi påpekte i rettspremissene i *Van der Hulst*, er endringene betydelige dersom hovedelementene i systemet er blitt endret, slik som fordelens art, tiltakets formål, det rettslige grunnlaget, mottakerne av eller kilden til finansiering.⁽¹⁰⁸⁾
- 194) Som vist i faktabeskrivelsen av saken ovenfor er det en rekke hendelser som potensielt kunne regnes som endringer i ordningen som ville gjøre den til ny støtte. Disse hendelsene vurderes i det følgende.

11.4.1 Intern omorganisering i 1997

- 195) I 1997 førte en intern omorganisering til at den nyetablerte enheten AS Sporveisbussene overtok ansvaret for å tilby rutebusstjenester som tidligere ble tilbudt av AS Oslo Sporveier.
- 196) Rent formelle eller administrative endringer i en støtteordning fører ikke til reklassifisering av eksisterende støtte til ny.⁽¹⁰⁹⁾ Spørsmålet er om denne omorganiseringen medførte en endring i den eksisterende støtteordningen som innebar ny støtte.
- 197) Norske myndigheter har forklart at endringen fra AS Oslo Sporveier til AS Sporveisbussene som tilbyr av tjenesten var en endring av formell karakter. Ved å etablere AS Sporveisbussene opprettet AS Oslo Sporveier et datterselskap for drift av offentlige busstjenester som selskapet tidligere drev selv. AS Oslo Sporveier – i stillingen som morselskap – fortsatte imidlertid å være førstemottaker av godtgjøringen og innehaver av konsesjonen, og gjennomgikk ganske enkelt en intern omorganisering som førte til at AS Sporveisbussene fikk ansvaret for å tilby tjenestene i samsvar med konsesjonen. For dette mottok de godtgjøring fra morselskapet. Den administrative praksisen knyttet til finansieringen av transporttjenesten forble grunnleggende uendret under transportavtalen inngått i 1997. I tillegg innebar omorganiseringen ingen endringer i yrkestransportlova eller yrkestransportforskriften.
- 198) I en sak angående overføring av garanterte lån mellom selskaper uttalte Kommissjonen følgende:
- ”garantiene gitt i forbindelse med lån tatt opp før 1. mai 2004 (da Ungarn tiltrådte EU) ble gitt før tiltredelsen og meldt inn til kommissjonen i henhold til vedlegg IV.3 til tiltredelsestraktaten. Selv om de har blitt overført til et nytt foretak vurderer kommissjonen dette som en ren administrativ handling, siden eksisterende lån dekket av allerede innvilgede garantier ble overført til et nytt foretak. Overføringen var en følge av en ren omorganisering av MÁV Zrt. uten noen endringer i den aktuelle virksomheten eller innholdet i støttetiltakene. Kommissjonen kommer derfor til den konklusjon at til tross for overføringen er garantiene fortsatt å regne som eksisterende støtte”.⁽¹¹⁰⁾
- 199) På bakgrunn av dette finner Overvåkningsorganet at omorganiseringen i 1997 ikke kan sies å ha innebåret en grunnleggende endring i støtteordningen. Følgelig fortsatte ordningen etter Overvåkningsorganets mening å være en eksisterende støtteordning etter omorganiseringen.

11.4.2 Fornyelse av konsesjon

- 200) Som nevnt ovenfor følger det av de juridiske bestemmelsene for støtteordningen at tilbyderer av rutebusstjenester må ha både en generell konsesjon og en særskilt konsesjon. Yrkestransportlova § 22 stipulerer videre at særskilte konsesjoner kan gis for en periode på 10 år av gangen. Også som nevnt ovenfor har de relevante bestemmelsene i yrkestransportlova og yrkestransportforskriften ikke blitt grunnleggende endret sammenlignet med samferdselsloven og forskriftene som gjaldt på dette tidspunktet. Lovbestemmelsene som styrer ordningen har følgelig, med henblikk på konsesjonene, ikke blitt grunnleggende endret etter EØS-avtalens ikrafttredelse.

⁽¹⁰⁷⁾ Sak C-44/93 *Namur-Les Assurances du Crédit* [1994] saml. I-3829, nr. 28.

⁽¹⁰⁸⁾ Uttalelse fra generaladvokat Trabucchi i sak 51/74 *Van der Hulst* [1975] saml. 79.

⁽¹⁰⁹⁾ Se artikkel 4 nr. 1 i den konsoliderte versjonen av Overvåkningsorganets vedtak nr. 195/04/COL av 14.7.2004 om gjennomføringsbestemmelsene omhandlet i overvåknings- og domstolsavtalens protokoll 3 del II artikkel 27 (tilgjengelig på: <http://www.efasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). Se også uttalelsen til generaladvokat Lenz i *Namur*.

⁽¹¹⁰⁾ Statsstøtte NN 73/2008 (tidl. N 240/08) – Ungarn – *Deling av lån mellom MÁV Zrt. og MÁV-TRAKCIÓ Zrt.* (EUT C 109 av 13.5.2009, s. 5) nr. 59–60.

- 201) De individuelle konsesjonene som har blitt gitt i overensstemmelse med de ovenfor nevnte lovbestemmelsene utgjør tildelingsbeslutninger under den eksisterende støtteordningen. Tildelingsbeslutningene fastsetter ruten(e) som konsesjonsinnehaveren har rett og forpliktelse til å drive rutebusstjenester mot godtgjøring for offentlig tjenesteyting. Tildelingene er derfor ikke del av bestemmelsene for støtteordningen. Den eksisterende ordningen med godtgjøring for offentlig tjenesteyting ville derfor ikke bli regnet som endret ved tildeling av en ny konsesjon. I stedet gjennomfører slike konsesjoner simpelthen bestemmelsen i rettsakten, altså yrkestransportlova og yrkestransportforskriften, som de er tildelt på grunnlag av.
- 202) I en sak om godtgjøringsutbetalinger til den offentlige kringkasteren RTP i Portugal fastslo Kommisjonen:
- ”Videre endrer ikke inngåelsen av nye konsesjonsavtaler statusen til det årlige finansieringsregimet som eksisterende støtte, gitt at de bare gjennomfører bestemmelsene om finansiering av RTP slik de tidligere er blitt etablert, inkludert endringer av teknisk art.”⁽¹¹¹⁾
- 203) Med unntak av en midlertidig forlengelse ble det ikke foretatt noen endringer knyttet til den offentlige tjenesteytingen eller godtgjøringen for denne i konsesjonen som ble fornyet med virkning fra 1. januar 2000. AS Sporveisbussene fortsatte bare å utføre de offentlige tjenestene, på samme vilkår, på vegne av AS Oslo Sporveier på grunnlag av konsesjonen, som bare utgjør en administrativ handling som gjennomførte bestemmelsene i yrkestransportlova om drift av finansiering av offentlige rutebusstjenester og som ikke innebar noen endringer i måten disse tjenestene ble utført på. Følgelig endret ikke fornyelsen av konsesjonen den eksisterende støtteordningen.

11.4.3 Innføring av et bonus/malus-system for kvalitet

- 204) AS Oslo Sporveier innførte et nytt bonus/malus-system i 2004. Norske myndigheter har forklart at dette systemet utgjør en del av godtgjøringen for offentlig tjenesteyting for drift av lokal rutebusstransport i Oslo. Det hadde som mål å øke kvaliteten på tjenestene som ble tilbudt og ble gjennomført i yrkestransportlova 1. januar 2008. Som forklart ovenfor var den gjennomsnittlige årlige avkastningen i perioden 1994 til 2005 for den offentlige tjenesten 1,98 %. Innføringen av bonusen ga i tillegg incentiver til om mulig å øke den årlige avkastningen innenfor grensene for rimelig fortjeneste.
- 205) Det konkluderes derfor med at bonussystemet ikke endret substansen i godtgjøringen som ble gitt, men utgjorde en integrert del av den eksisterende støtteordningen.

11.5 Støtte gitt på grunnlag av bestemmelsene for ordningen

11.5.1 Dom i sak E-14/10

- 206) I dommen i sak E-14/10 uttalte EFTA-domstolen følgende om spørsmålet støttens eksisterende eller nye karakter:

”(…) det som er relevant er hvorvidt støtten ble gitt i samsvar med bestemmelsene for den.

(…) i den grad godtgjøringsutbetalingene ble brukt til å finansiere driften av ulønnsomme rutebusstjenester, kan saksøkte (Overvåkningsorganet) med rette ha klassifisert disse utbetalingene som eksisterende støtte.

Imidlertid kan (…) enhver støtte gitt til Oslo Sporveier utover de faktiske tapene knyttet til de aktuelle tjenestene ikke anses å utgjøre eksisterende støtte, med grunnlag i denne støtteordningen (…)⁽¹¹²⁾

- 207) Det følger av EFTA-domstolens dom at bare utbetalinger foretatt på grunnlag av den eksisterende støtteordningen kan regnes som eksisterende støtte tildelt under denne ordningen. Utbetalinger som ikke er foretatt på grunnlag av bestemmelsene for ordningen kan ikke beskyttes av ordningens karakter av eksisterende støtte.⁽¹¹³⁾

⁽¹¹¹⁾ Sak E 14/2005 (Portugal) *Godtgjøring til allmennkringkasteren RTP*, nr. 79 (uoffisiell oversettelse).

⁽¹¹²⁾ Nr. 73, 74 og 76.

⁽¹¹³⁾ Den samme logikken gjelder for ordninger som har blitt godkjent av Overvåkningsorganet eller Europakommisjonen. Se for eksempel sak C-47/91 *Italia mot Kommisjonen* [1994] saml. 4635, nr. 25–26.

- 208) For å avgjøre om støtten er eksisterende eller ny, må Overvåkningsorganet derfor vurdere om den ble gitt i samsvar med ordningen.
- 209) Ordningen var basert på yrkestransportlova og yrkestransportforskriften, og det var etablert en administrativ praksis i Oslo i samsvar med reglene i yrkestransportlova og yrkestransportforskriften. Ordningen ga bare kostnadsdekning (differansen mellom kostnad og inntekt) til de ulønnsomme rutebusstjenestene som konsesjonsinnehaverne drev.
- 210) I det følgende vurderer Overvåkningsorganet om (i) den årlige godtgjøringen og (ii) kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting ble gitt på grunnlag av bestemmelsene for godtgjøringssystemet.

11.5.2 Årlig godtgjøring

- 211) Som beskrevet ovenfor åpner yrkestransportlova § 22 i yrkestransportlova for godtgjøring for å dekke kostnaden ved offentlig tjenesteyting minus billettinntektene. For å sikre at godtgjøringen begrenses til å dekke kostnadene ved offentlig tjenesteyting, synes det som en slik ordning må forutsette separate regnskap, en rimelig fordeling av felleskostnader og konserninterne transaksjoner på like vilkår for foretak som i tillegg til å tilby offentlige tjenester også driver kommersiell virksomhet. Å holde seg til disse prinsippene synes derfor nødvendig for å unngå at støtte gis utenfor ordningen.
- 212) Overvåkningsorganet har vurdert all informasjon gitt av norske myndigheter og verifisert at det ble ført separat regnskap for den offentlige tjenestevirksomheten i hele perioden (1994–2008). I tillegg har Overvåkningsorganet funnet at fortjenesten fra driften av den offentlige tjenesten var relativt lav og ikke innebar overkompensasjon.
- 213) Før 2004 ble felleskostnader delt gjennom konserninterne transaksjoner, der kostnadene ble basert på markedspriser. Systemet for å fordele felleskostnader for tjenestene mellom AS Sporveisbussene og datterselskapene ble endret i 2003 og et nytt system basert på administrative kostnader ble innført med virkning fra 2004. I dette systemet bar busselskapene en forholdsmessig andel av felleskostnadene basert på omsetning.
- 214) Overvåkningsorganet mener at dette sikret at støtte ikke ble gitt utenfor ordningen.
- 215) Følgelig kan det på grunnlag av informasjonen gitt av norske myndigheter slutes at de årlige utbetalingene var begrenset til kun å dekke kostnader som kunne dekkes i henhold til de rettslige rammene for ordningen.

11.5.3 Kapitaltilførsel til offentlig tjenesteyting

- 216) Allerede fra midten av 90-tallet var det klart at pensjonsfondet til AS Oslo Sporveier var underfinansiert. En betalingsplan for å dekke fondets underskudd innen 2020 ble derfor iverksatt. I samsvar med denne planen økte Oslo kommune godtgjøringen for den offentlige tjenesteytingen til AS Oslo Sporveier for å dekke alle kostnadene som følge av driften av den offentlige tjenesten.
- 217) I 2004 ble den gjenværende underfinansieringen dekket av kapitaltilførselen til den offentlige tjenesteytingen. Selv om den ikke ble gitt som en del av den årlige bevilgningen til AS Sporveisbussene, men ble betalt direkte fra pensjonsfondet fra AS Oslo Sporveier, ble utbetalingen foretatt på grunnlag av den eksisterende støtteordningen, i og med at den gikk til å dekke en kostnad som selskapet hadde pådratt seg som følge av den offentlige tjenesteytingen.
- 218) Som bemerket ovenfor har yrkestransportlova og yrkestransportforskriften ikke noen spesielle bestemmelser om hvordan konsesjonsinnehaveren skal kompenseres for den offentlige tjenesteytingen. I praksis har godtgjøringen ganske enkelt blitt gitt årlig i form av bevilgninger i samsvar med den etablerte administrative praksisen. EFTA-domstolen har vært av den oppfatning⁽¹⁴⁾ at når en eksisterende støtteordning ikke har noen konkrete bestemmelser om hvordan støtten skal gis, kan et avvik fra den vanlige framgangsmåten ikke i seg selv lede til slutningen at støtten ikke ble gitt på grunnlag av denne ordningen. Det faktum at kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting ikke ble gjort i samsvar med framgangsmåten for den vanlige årlige tildelingen betyr ikke at den ikke ble foretatt på grunnlag av ordningen.

⁽¹⁴⁾ Nr. 87 i EFTA-domstolens dom i sak E-14/10 *Konkurrenten*.

- 219) Pensjonskostnader dekket av kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting ble knyttet til driften av den offentlige tjenesten som Oslo kommune var forpliktet til å dekke som følge av forpliktelsen til å dekke kostnaden ved den offentlige tjenesteytingen. I stedet for å videreføre de årlige utbetalingene til 2020 ble det bestemt at kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting skulle dekke den resterende delen av underfinansieringen, og på den måten avskaffe behovet for flere årlige utbetalinger for å dekke den historiske underfinansieringen.
- 220) På denne bakgrunn mener Overvåkningsorganet at kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting ble gjennomført i samsvar med bestemmelsene for støtten.

11.5.4 Konklusjon

- 221) På grunnlag av vurderingen ovenfor konkluderer Overvåkningsorganet med at den årlige godtgjøringen og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting ble foretatt på grunnlag av den eksisterende støtteordningen. Når det gjelder den årlige godtgjøringen og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting, ble derfor ingen utbetalinger foretatt utenfor den eksisterende støtteordningen.

11.6 Perioden etter 30. mars 2008

- 222) Tidlig på 2000-tallet vedtok Oslo kommune å sette alle kontrakter om offentlig tjenesteyting knyttet til rutebusstransport i Oslo-regionen ut på anbud. 30. mars 2008 ble systemet beskrevet ovenfor avvirket og AS Oslo Sporveiers konsesjon var dermed uten formål, siden alle tjenester ble ytt på grunnlag av anbudsutsatte kontrakter. Derfor har de nye konsesjonsinnehaverne, fra 30. mars 2008 og videre, mottatt godtgjøring på grunnlag av de anbudsutsatte kontraktene.

11.7 Konklusjoner vedrørende støttens eksisterende eller nye karakter

- 223) På grunnlag av ovennevnte har Overvåkningsorganet konkludert med at den årlige godtgjøringen og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting i sin helhet ble utbetalt på grunnlag av en uendret eksisterende støtteordning. Disse tiltakene utgjør derfor, i sin helhet, eksisterende støtte.
- 224) Som beskrevet ovenfor konkluderer Overvåkningsorganet med at i) anvendelsen av sambeskatningsregler og ii) kapitaltilførselen til kommersiell virksomhet ikke innebærer statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen.
- 225) Videre konkluderer Overvåkningsorganet med at de gjenstående tiltakene i) den årlige godtgjøringen og ii) kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting, utgjør støtte som i sin helhet har blitt gitt på grunnlag av en eksisterende støtteordning. Med hensyn til disse to tiltakene, er det ikke blitt gitt noen godtgjøring som overstiger de faktiske tapene som følge av utførelsen av de offentlige tjenesteforpliktelsene.⁽¹¹⁵⁾ Fra og med 30. mars 2008 har de to sistnevnte tiltakene opphørt. Det er derfor ikke noe behov for at Overvåkningsorganet skal undersøke om de er i overensstemmelse med EØS-avtalen.

12. Konklusjon

- 226) I lys av ovennevnte har Overvåkningsorganet kommet til den konklusjon at sambeskatningsreglene ikke gir en fordel til AS Sporveisbussene, og at anvendelsen av disse reglene ikke innebærer at AS Sporveisbussene mottok statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 i EØS-avtalen.
- 227) Overvåkningsorganet har også trukket den konklusjon at kapitaltilførselen til den kommersielle virksomheten ikke gir en fordel til AS Sporveisbussene og at den derfor ikke utgjør statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen.
- 228) Overvåkningsorganet har trukket den konklusjon at den årlige godtgjøringen og kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting utgjør statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 i EØS-avtalen. Overvåkningsorganet konkluderer imidlertid med at denne støtten i sin helhet har blitt gitt på grunnlag av en eksisterende støtteordning som nå er avvirket, og Overvåkningsorganet ser derfor ikke noe behov for, og har ikke noe grunnlag for, å foreta seg noe videre –

⁽¹¹⁵⁾ For klarhetens skyld bemerket Overvåkningsorganet at kapitaltilførselen til den kommersielle virksomheten ikke ble gitt på grunnlag av den eksisterende støtteordningen. Hadde den utgjort statsstøtte, ville denne støtten følgelig vært ny støtte. I vurderingen ovenfor har Overvåkningsorganet imidlertid konkludert med at tiltaket ikke utgjorde statsstøtte, siden det ble gjennomført i samsvar med markedsinvestorprinsippet.

GJORT DETTE VEDTAK:

Artikkel 1

Bruken av sambeskatningsregler i konsernet Oslo Sporveier utgjør ikke statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen. Den formelle undersøkelsen av dette tiltaket er derfor avsluttet.

Artikkel 2

Kapitaltilførsel til den kommersielle virksomheten utgjør ikke statsstøtte som omhandlet i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen. Den formelle undersøkelsen av dette tiltaket er derfor avsluttet.

Artikkel 3

Den formelle granskningen av den årlige godtgjøringen er uten formål siden tiltaket representerer eksisterende støtte som nå er avviklet. Den formelle undersøkelsen av dette tiltaket er derfor avsluttet.

Artikkel 4

Den formelle granskningen av kapitaltilførselen til offentlig tjenesteyting er uten formål siden tiltaket representerer eksisterende støtte som nå er avviklet. Den formelle undersøkelsen av dette tiltaket er derfor avsluttet.

Artikkel 5

Dette vedtak er rettet til Kongeriket Norge.

Artikkel 6

Bare den engelske utgaven av vedtaket har gyldighet.

Utferdiget i Brussel, 19. desember 2012

For EFTAs overvåkningsorgan

Oda Helen Sletnes
President

Sverrir Haukur Gunnlaugsson
Medlem av kollegiet

EU-ORGANER

KOMMISJONEN

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning

2013/EØS/57/02

(Sak COMP/M.6944 – Thermo Fisher Scientific/Life Technologies)

1. Kommisjonen mottok 7. oktober 2013 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der det amerikanske foretaket Thermo Fisher Scientific Inc. ("Thermo Fisher"), som tilhører det svenske Bonnier-konsernet ("Bonnier"), og G+J AG & Co. KG ("G+J") ved kjøp av aksjer alene overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele det amerikanske foretaket Life Technologies Corp. ("Life Technologies").
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - Thermo Fisher: global produksjon og levering av analyseinstrumenter, vitenskapelig utstyr, forbruksvarer, reagenser, tjenester og programvare for forskning, analyse, undersøkelse og diagnose
 - Life Technologies: globalt selskap innenfor bioteknologiske verktøyer som er involvert i produksjon og levering av produkter til en rekke anvendelser innenfor biovitenskap, herunder gensekvensering, polymerasekjedereaksjon, klargjøring av prøver, cellekultur, analyse av RNA-interferens, funksjonell genomforskning, anvendelsesmuligheter for proteomforskning og cellebiologi samt til klinisk diagnose, kriminalteknikk og analyser av testing av dyr, næringsmidler, legemidler og vann
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 berørte tredjemenn 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 296 av 12.10.2013. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse COMP/M.6944 – Thermo Fisher Scientific/Life Technologies, per faks (faksnr. +32 (0)2 296 43 01), per e-post (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) eller per post til følgende adresse:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1 ("Fusjonsforordningen")

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2013/EØS/57/03****(Sak COMP/M.6954 – KNB/Mitsui/Medini Iskandar Malaysia)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommisjonen mottok 9. oktober 2013 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der Khazanah Nasional Berhad ("KNB", Malaysia), UWI Capital (One) Limited ("UWI", De britiske jomfruøyene) og Mitsui & Co. Ltd ("Mitsui", Japan) ved kjøp av aksjer i fellesskap overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over Medini Iskandar Malaysia Sdn Bhd ("Medini Iskandar Malaysia", Malaysia).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - KNB: Den malaysiske stats strategiske investeringsfond med investeringer i selskaper innfor fast eiendom og bygg, finans, media og kommunikasjon, informasjonsteknologi og transport
 - UWI: investeringselskap som fortrinnsvis investerer innenfor for landutvikling
 - Mitsui: stort handelshus med aktiviteter innenfor ulike varer og virksomhet på verdensbasis, blant annet fast eiendom
 - Medini Iskandar Malaysia: utvikling og forvaltning av Medini-byprosjektet i Iskandar i Malaysia
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⁽²⁾.
4. Kommisjonen innbyr berørte tredjemenn 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 300 av 16.10.2013. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse COMP/M.6954 – KNB/Mitsui/Medini Iskandar Malaysia, per faks (faksnr. +32 (0)2 296 43 01), per e-post (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) eller per post til følgende adresse:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1 ("Fusjonsforordningen")

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

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2013/EØS/57/04****(Sak COMP/M.7046 – Parkwind/Summit Renewable Energy Belwind 1/Belwind)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommissjonen mottok 11. oktober 2013 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der det belgiske foretaket Parkwind NV ("Parkwind") og det britiske foretaket Summit Renewable Energy Belwind 1 ("Summit") ved kjøp av aksjer i fellesskap overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over det belgiske foretaket Belwind NV ("Belwind").
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - Parkwind: har for tiden virksomhet innenfor vindkraftverk. Det er et investerings- og utviklingsforetak som kontrolleres i fellesskap av Korys/Colruyt Group og PMV, som har virksomhet innenfor detaljhandel med forbruksvarer og detaljsalg av drivstoff til kjøretøyer i spesialforretninger samt investeringer i ulike områder, herunder energi
 - Summit: ble opprettet som et spesialforetak for denne fusjonen og er et heleid indirekte datterselskap av Sumitomo Group, som er et integrert handelsforetak som leverer et omfattende utvalg av varer og tjenester i Japan og over hele verden, herunder undersøkelse etter og oppstrømsproduksjon og salg av naturgass og olje, kjemikalier og elektronikk
 - Belwind: har virksomhet innenfor utvikling og markedsføring av vindmølleparker, gjennom driften av en offshore vindmøllepark i den belgiske økonomiske sonen i Nordsjøen
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommissjonen 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⁽²⁾.
4. Kommissjonen innbyr berørte tredjemenn til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommissjonen.

Merknadene må være Kommissjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 302 av 18.10.2013. Merknadene sendes til Kommissjonen, med referanse COMP/M.7046 – Parkwind/Summit Renewable Energy Belwind 1/Belwind, per faks (faksnr. +32 (0)2 296 43 01), per e-post (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) eller per post til følgende adresse:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1 ("Fusjonsforordningen")

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

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2013/EØS/57/05****(Sak COMP/M.7069 – Ares/OTPP/CPG)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommisjonen mottok 11. oktober 2013 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der Ontario Teachers' Pension Plan ("OTTP", Canada) og Ares Management LLC ("Ares", USA) gjennom endring av vedtekter i fellesskap overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over CPG International LLC ("CPG", USA).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - OTTP: forvalter pensjonsytelser og investeringer i pensjonsplanseiendeler på vegne av aktive og pensjonerte lærere i provinsen Otario
 - Ares: alternativ formuesforvalter med virksomhet i USA, Europa, Asia og Australia
 - CPG: virksomhet på ulike områder i USA, Canada og EØS gjennom sine fire hovedforetak: AZEK, TimberTech, Scranton Products og Vycom. CPG produserer og selger byggmaterialer til privat og kommersiell bruk, PVC-baserte produkter (PVC-dekk, PVC-verandaer, lister og rekkverk), innendørs avskjermings- og oppbevaringsløsninger (dusjkabiner, baderomsskillevegger, benker og skap) samt ekstruderte PVC- og olefinplateprodukter
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⁽²⁾.
4. Kommisjonen innbyr berørte tredjemenn 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 302 av 18.10.2013. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse COMP/M.7069 – Ares/OTPP/CPG, per faks (faksnr. +32 (0)2 296 43 01), per e-post (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) eller per post til følgende adresse:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1 ("Fusjonsforordningen")

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

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2013/EØS/57/06****(Sak COMP/M.7071 – Telenor/Schibsted/Singapore Press Holding/JV)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommisjonen mottok 11. oktober 2013 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der de norske foretakene Telenor ASA ("Telenor") og Schibsted ASA ("Schibsted") ved kjøp av aksjer i et nystiftet fellesforetak i fellesskap overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over det norske foretaket SnT Classifieds ANS ("SnT"), og der foretakene Telenor, Schibsted og Singapore Press Holdings Ltd (Singapore) ved kjøp av aksjer i fellesskap overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over det singaporske foretaket 701 Search Pte Ltd.
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - Telenor: tilbyder av telekommunikasjon og tilknyttede tjenester i Norge, Danmark, Sverige, Ungarn og internasjonalt
 - Schibsted: internasjonalt mediekonsern
 - Singapore Press Holdings Limited: sørasiatisk medieorganisasjon
 - 701 Search Pte Ltd: leverandør av annonsetjenester på Internett i Asia
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⁽²⁾.
4. Kommisjonen innbyr berørte tredjemenn 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 301 av 17.10.2013. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse COMP/M.7071 – Telenor/Schibsted/Singapore Press Holding/JV, per faks (faksnr. +32 (0)2 296 43 01), per e-post (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) eller per post til følgende adresse:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1 ("Fusjonsforordningen")

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

Statsstøtte – Spania**2013/EØS/57/07****Statsstøtte SA.34998 (2013/C) (tidl. 2012/N) – LIP – Støtte til Ford España****Innbydelse til å sende inn merknader i henhold til artikkel 108 nr. 2 TEUV**

Kommisjonen har ved brev av 15. mai 2013 underrettet Spania om at den har besluttet å innlede undersøkelse i henhold til artikkel 108 nr. 2 i traktat om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) med hensyn til ovennevnte støtte.

Berørte parter kan sende sine merknader innen en måned etter at denne oppsummeringen og følgebrevet ble offentliggjort ([EUT C 297 av 12.10.2013](#), s. 63), til:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Registry
Rue de la Loi/Wetstraat, 200
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Faks: +32 2 296 12 42
E-post: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Merknadene vil bli oversendt til Spania. En berørt part som ønsker å få sine merknader behandlet fortrolig, kan sende inn en skriftlig, begrunnet anmodning om dette.

Statsstøtte – Tyskland**2013/EØS/57/08****Statsstøtte SA.34881 (2013/C) (tidl. 2013/NN) (tidl. 2012/CP) – Påstått støtte til tyske legemiddel-selskaper i økonomiske vanskeligheter gjennom unntak for obligatoriske fradrag****Innbydelse til å sende inn merknader i henhold til artikkel 108 nr. 2 TEUV**

Kommisjonen har ved brev av 24. juli 2013 underrettet Tyskland om at den har besluttet å innlede undersøkelse i henhold til artikkel 108 nr. 2 i traktat om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) med hensyn til ovennevnte støtte.

Berørte parter kan sende sine merknader innen en måned etter at denne oppsummeringen og følgebrevet ble offentliggjort ([EUT C 297 av 12.10.2013](#), s. 76), til:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Registry
Rue de la Loi/Wetstraat, 200
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Faks: +32 2 296 12 42
E-post: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Merknadene vil bli oversendt til Tyskland. En berørt part som ønsker å få sine merknader behandlet fortrolig, kan sende inn en skriftlig, begrunnet anmodning om dette.

Statsstøtte – Slovakia**2013/EØS/57/09****Statsstøtte SA.33797 (2013/C) (tidl. 2013/NN) – Påstått støtte til NCHZ****Innbydelse til å sende inn merknader i henhold til artikkel 108 nr. 2 TEUV**

Kommisjonen har ved brev av 2. juli 2013 underrettet Slovakia om at den har besluttet å innlede undersøkelse i henhold til artikkel 108 nr. 2 i traktat om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) med hensyn til ovennevnte støtte.

Berørte parter kan sende sine merknader innen en måned etter at denne oppsummeringen og følgebrevet ble offentliggjort ([EUT C 297 av 12.10.2013](#), s. 85), til:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Registry
Rue de la Loi/Wetstraat, 200
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Faks: +32 2 296 12 42
E-post: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Merknadene vil bli oversendt til Slovakia. En berørt part som ønsker å få sine merknader behandlet fortrolig, kan sende inn en skriftlig, begrunnet anmodning om dette.

Melding fra Slovakias miljøverndepartement i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 94/22/EF av 30. mai 1994 om vilkårene for tildeling og bruk av tillatelser til å drive leting etter og utvinning av hydrokarboner **2013/EØS/57/10**

Det slovakiske miljøverndepartementet gir med dette melding om at det 6. august 2013 mottok en søknad om konsesjon for geologisk undersøkelse og bekreftelse av en forekomst av brennbar naturgass (hydrokarboner) i "Trnava"-området for en søknadsperiode på fire år.

Det foreslåtte utvinningsområdet dekker 791,3 km² i distriktene Galanta, Hlohovec, Piešťany, Trnava, Pezinok og Senec og er avgrenset av linjene mellom punkter med følgende koordinater:

Punkt	Y	X
1.	535 913,88	1 275 425,97
2.	543 879,19	1 267 007,48
3.	560 136,84	1 273 899,13
4.	560 840,59	1 271 022,95
5.	539 436,01	1 240 922,74
6.	525 580,37	1 240 731,63
7.	518 150,87	1 245 972,29
8.	524 977,17	1 262 581,14
9.	530 537,18	1 263 562,82
10.	532 190,00	1 265 255,96
11.	532 190,00	1 266 868,47
12.	528 682,79	1 265 336,58
13.	531 888,34	1 271 726,67
14.	534 940,73	1 275 425,97

Punktene ovenfor er identifisert i henhold til koordinatene i Slovakias enhetlige landmålingsnett.

Selskaper som er interessert i å søke om konsesjon for leting etter brennbar naturgass (hydrokarboner) kan inngi konkurrerende søknader innen 90 dager etter publikasjonen av denne meldingen (publisert 11.10.2011). Søknader mottatt etter denne fristen vil ikke bli tatt i betraktning.

Det slovakiske miljøverndepartementet vil gjøre vedtak i forbindelse med de mottatte søknadene senest seks måneder etter fristen som er angitt ovenfor, og vil underrette alle søkerne om resultatene.

Søknadene må inneholde alle grunnleggende opplysninger som er fastsatt i paragraf 23 nr. 5 i Lov nr. 569/2007 om geologiske arbeider, som endret som kunngjort i slovakisk lovtidende 25. oktober 2007, samt opplysninger om den tekniske og økonomiske kapasitet til foretaket som skal inngå kontrakten. Søknader som ikke inneholder disse opplysningene vil ikke bli vurdert.

Søknader om utpeking av et utvinningsområde skal framsettes skriftlig på slovakisk og sendes i forseglet konvolutt merket "Konkurencný návrh PÚ Trnava" til følgende adresse:

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
 Sekcia geológie a prírodných zdrojov
 Námestie Ľudovíta Štúra 1
 812 35 Bratislava
 SLOVENSKO/SLOVAKIA

Nærmere opplysninger fås av geologisk avdeling i det slovakiske miljøverndepartementet (tlf. +421 257783111/108).

E-post: Erika.benakova@enviro.gov.sk