

	I	EØS-ORGANER	
	1.	EØS-komiteen	
	II	EFTA-ORGANER	
	1.	EFTA-statenes faste komité	
	2.	EFTAs overvåkingsorgan	
2016/EØS/66/01		Vedtak i EFTAs overvåkingsorgan nr. 216/14/COL av 28. mai 2014 om 96. endring av saksbehandlingsregler og materielle regler på statsstøtteområdet ved vedtak av nye retningslinjer for statsstøtte til lufthavner og luftfartsselskaper	1
2016/EØS/66/02		Statsstøtte – Vedtak om å ikke gjøre innsigelser – Vedtak nr. 150/16/COL	34
2016/EØS/66/03		Ikke statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1 – Vedtak nr. 155/16/COL	35
2016/EØS/66/04		Vedtak i EFTAs overvåkingsorgan nr. 186/16/COL av 12. oktober 2016 om samsvaret av Norges enhetssatser for 2016 i henhold til artikkel 17 i rettsakten nevnt i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 66wm (Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 391/2013 av 3. mai 2013 om fastsettelse av en felles avgiftsordning for flysikringstjenester)	35
	3.	EFTA-domstolen	
	III	EU-ORGANER	
	1.	Kommisjonen	
2016/EØS/66/05		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8148 – Brisa/Áreas/ Brisáreas) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	37
2016/EØS/66/06		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8175 – Exertis/Hammer)	38
2016/EØS/66/07		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8180 – Verizon Communications Inc. / Yahoo Holdings, Inc.)	39
2016/EØS/66/08		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8229 – Hammerson / Irish Life / Ilac Shopping Centre)	40
2016/EØS/66/09		Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8234 – Enel / CDP Equity / Cassa Depositi e Prestiti / Enel Open Fiber / Metroweb Italia) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	41

2016/EØS/66/10	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8244 – The Coca-Cola Company / Coca-Cola HBC / Neptūno Vandenys)	42
2016/EØS/66/11	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8247 – Aurelius Equity Opportunities / Office Depot (Netherlands)) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	43
2016/EØS/66/12	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8260 – DCNS / SPI / DCNS Energies) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	44
2016/EØS/66/13	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8265 – Carlyle/KAP) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	45
2016/EØS/66/14	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8268 – Norinco / Delphi's Mechatronics Business) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	46
2016/EØS/66/15	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8280 – Deutsche Post DHL / UK Mail) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	47
2016/EØS/66/16	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8281 – Mitsubishi Corporation / Mitsubishi Motors Corporation / KTB-Trading) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	48
2016/EØS/66/17	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8285 – Bain Capital / MSX International) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	49
2016/EØS/66/18	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8289 – Engie / Omnes Capital / Prédica / Maia Eolis) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	50
2016/EØS/66/19	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8299 – De Agostini Libri / Editorial Planeta / Dea Planeta Libri JV) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	51
2016/EØS/66/20	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.8300 – Hewlett Packard Enterprise Services / Computer Sciences Corporation) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte	52
2016/EØS/66/21	Sammendrag av Kommisjonens beslutning av 10. februar 2016 om å erklære en foretakssammenslutning forenlig med det indre marked (Sak M.7555 – Staples / Office Depot)	53
2016/EØS/66/22	Kommisjonsmelding i forbindelse med gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) nr. 548/2014 av 21. mai 2014 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/125/EF med hensyn til små, mellomstore og store kraftrransformatorer (<i>Offentliggjøring av titler og referanser for harmoniserte standarder i henhold til Unionens harmoniseringsregelverk</i>)	53
2016/EØS/66/23	Kommisjonsmelding i forbindelse med gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) nr. 1016/2010 av 10. november 2010 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/125/EF med omsyn til krav til miljøvenleg utforming av hushaldsoppvaskmaskiner og av delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 1059/2010 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/30/EU med omsyn til energimerking av hushaldsoppvaskmaskiner (<i>Offentliggjøring av titler og referanser for harmoniserte standarder i henhold til Unionens harmoniseringsregelverk</i>)	55

EFTA-ORGANER

EFTAS OVERVÅKINGSORGAN

VEDTAK I EFTAs OVERVÅKINGSORGAN

2016/EØS/66/01

nr. 216/14/COL

av 28. mai 2014

om 96. endring av saksbehandlingsregler og materielle regler på statsstøtteområdet ved vedtak av nye retningslinjer for statsstøtte til lufthavner og luftfartsselskaper

EFTAS OVERVÅKINGSORGAN (heretter kalt "Overvåkingsorganet") HAR –

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

under henvisning til avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et overvåkingsorgan og en domstol (heretter kalt "overvåkings- og domstolsavtalen"), særlig artikkel 5 nr. 2 bokstav b) og artikkel 24 samt protokoll 3 del I artikkel 1, og

ut fra følgende betraktninger:

I henhold til overvåkings- og domstolsavtalen artikkel 24 skal Overvåkingsorganet håndheve EØS-avtalens bestemmelser om statsstøtte.

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

Den 4. april 2014 offentliggjorde Europakommisjonen en melding om retningslinjer for statsstøtte til lufthavner og luftfartsselskaper⁽¹⁾. Retningslinjene fastsetter vilkårene for når offentlig finansiering av lufthavner og luftfartsselskaper kan utgjøre statsstøtte og, når det utgjør statsstøtte, vilkårene for forenligheit. De får anvendelse fra 4. april 2014 og erstatter luftfartsretningslinjene fra 1994 og 2005⁽²⁾ fra denne datoen.

Retningslinjene er relevante for Det europeiske økonomiske samarbeidsområde.

Det må sikres ensartet anvendelse av statsstøttereglene for EØS i hele Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, i tråd med målet om ensartethet fastsatt i EØS-avtalens artikkel 1.

Ifølge avsnitt II under overskriften "GENERELT" i vedlegg XV til EØS-avtalen skal Overvåkingsorganet, etter samråd med Europakommisjonen, vedta tilsvarende nye retningslinjer som dem Europakommisjonen vedtar.

De nye retningslinjene erstatter de nåværende retningslinjene for finansiering av lufthavner og støtte til oppstart av flyruter fra regionale lufthavner⁽³⁾.

Det er holdt samråd med Europakommisjonen.

Det er holdt samråd med EFTA-statene ved brev om dette av 12. mai 2014 –

⁽¹⁾ EUT C 99 av 4.4.2014, s. 3.

⁽²⁾ Anvendelse av artikkel 92 og 93 i EF-traktaten og artikkel 61 i EØS-avtalen på statsstøtte i luftfartssektoren (EFT C 350 av 10.12.1994) samt kommisjonsmeldingen om Fellesskapets retningslinjer for finansiering av lufthavner og støtte til oppstart av flyruter fra regionale lufthavner (EUT C 312 av 9.12.2005, s. 1).

⁽³⁾ Finansiering av lufthavner og støtte til oppstart av flyruter fra regionale lufthavner (EUT L 62 av 6.3.2008, s. 30 og EØS-tillegget nr. 12 av 6.3.2008, s. 3).

GJORT DETTE VEDTAK:

Artikkel 1

Retningslinjene for statsstøtte endres ved at det innføres nye retningslinjer for statsstøtte til lufthavner og luftfartsselskaper. De nye retningslinjene er vedlagt dette vedtak, og utgjør en integrert del av vedtaket.

Artikkel 2

Bare den engelske utgaven av vedtaket har gyldighet.

Utferdiget i Brussel 28. mai 2014.

For EFTAs overvåkingsorgan

Oda Helen Sletnes
President

Frank Büchel
Medlem av kollegiet

VEDLEGG

Retningslinjer for statsstøtte til lufthavner og luftfartsselskaper**Innhold**

1.	Innledning: Statsstøttepolitikk innenfor luftfartssektoren
2.	Virkeområde og definisjoner
2.1.	Virkeområde
2.2.	Definisjoner
3.	Forekomst av statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1
3.1.	Begrepene foretak og økonomisk virksomhet
3.2.	Bruk av statsmidler og tilskrivning til staten
3.3.	Konkurranservedning og innvirkning på handelen
3.4.	Offentlig finansiering av lufthavner og anvendelse av prinsippet om markedsøkonomiske aktører
3.5.	Økonomiske forbindelser mellom lufthavner og luftfartsselskaper
3.5.1.	Sammenligning med markedsprisen
3.5.2.	Forhåndsanalyse av lønnsomhet
4.	Offentlig finansiering av tjenester av allmenn økonomisk betydning
4.1.	Definisjon av en tjeneste av allmenn økonomisk betydning innenfor lufthavn- og lufttransportsektoren
4.2.	Forenlighet av støtte i form av godtgjøring for offentlig tjenesteyting
5.	Støttens forenlighet i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c)
5.1.	Støtte til lufthavner
5.1.1.	Investeringsstøtte til lufthavner
5.1.2.	Driftsstøtte til lufthavner
5.2.	Oppstartsstøtte til luftfartsselskaper
6.	Støtte av sosial karakter i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 2 bokstav a)
7.	Kumulasjon
8.	Sluttbestemmelser
8.1.	Årlige rapporter
8.2.	Åpenhet
8.3.	Overvåking
8.4.	Vurdering
8.5.	Formålstjenlige tiltak
8.6.	Anvendelse
8.7.	Revisjon

1. Innledning: Statsstøttepolitikk innenfor luftfartssektoren

1. Lufttransport knytter mennesker og regioner sammen og spiller derfor en avgjørende rolle for integrasjonen av og konkurransevnen til Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (heretter kalt "EØS") samt dets samhandling med resten av verden. Lufttransport bidrar betydelig til Unionens økonomi, med mer enn 15 millioner kommersielle flyginger hvert år, 822 millioner transporterte passasjerer til og fra lufthavner i Unionen i 2011, 150 ruteflyselskaper, et nettverk av over 460 lufthavner og 60 ytere av flysikkerhetstjenester⁽¹⁾. Unionen drar fordel av sin posisjon om et globalt luftfartsknutepunkt, der luftfartsselskaper og lufthavner alene bidrar med mer enn 140 000 millioner euro til Unionens brutto nasjonalprodukt hvert år. Luftfartssektoren sysselsetter mer enn 2,3 millioner mennesker i Unionen⁽²⁾.
2. Europa 2020-strategien⁽³⁾ ("EU 2020") understreker betydningen av transportinfrastruktur som en del av Unionens strategi for bærekraftig vekst det neste tiåret. Kommisjonen har i hvitboken "Plan for et felles transportområde"⁽⁴⁾ lagt vekt på at internalisering av eksterne virkninger, fjerning av uberettigede subsidier og fri og rettferdig konkurranse er en vesentlig del av innsatsen for å bringe markedets valg i samsvar med behovet for bærekraft. "Plan for et felles transportområde" legger også vekt på betydningen av en effektiv bruk av ressurser. I praksis må transport bruke mindre og renere energi, utnytte en moderne infrastruktur bedre og redusere den negative innvirkningen på klima og miljø, særlig på viktige naturressurser som vann, land og økosystemer.
3. Den gradvise gjennomføringen av det indre marked har ført til at alle kommersielle begrensninger for luftfartsselskaper som flyr innenfor EØS, er fjernet, for eksempel begrensninger på ruter eller antall flyginger og fastsettelse av billettpriser. Siden liberaliseringen av lufttransporten i 1997⁽⁵⁾ har bransjen ekspandert som aldri før, og dette har bidratt til økonomisk vekst og skaping av arbeidsplasser. Dette har også banet vei for lavprisselskaper som driver etter en ny forretningsmodell basert på kort bakketid og meget effektiv bruk av flåten. Denne utviklingen har generert en enorm økning i trafikken, der lavprisselskapenes trafikk har hatt rask økning siden 2005. I 2012 hadde lavprisselskapene for første gang en større markedsandel (44,8 %) enn de etablerte luftfartsselskapene (42,4 %), en tendens som fortsatte i 2013 (45,94 % for lavprisselskapene og 40,42 % for de etablerte luftfartsselskapene).
4. Selv om de fleste lufthavner i EØS fortsatt eies og drives av det offentlige⁽⁶⁾, er det for tiden stadig større deltakelse fra private foretak. Nye markeder er skapt det siste tiåret gjennom delvis privatisering av visse lufthavner samt gjennom konkurranse om driften av lufthavner i offentlig eie, også regionale lufthavner.
5. Mindre lufthavner har den største andelen offentlig eierskap⁽⁷⁾ og er som regel avhengige av offentlig støtte for å finansiere driften. Prisene i disse lufthavnene fastsettes gjerne ikke på grunnlag av markedsfaktorer eller forhåndsvurderinger av rimelig forventet lønnsomhet, men hovedsakelig på grunnlag av lokale eller regionale faktorer. Under de nåværende markedsvilkårene er dessuten de kommersielle lufthavnenes utsikter til lønnsomhet fortsatt svært avhengige av kapasitetsnivået⁽⁸⁾, og lufthavner som har færre enn 1 million passasjerer per år, strever vanligvis med å dekke driftskostnadene. De aller fleste regionale lufthavner subsidieres derfor regelmessig av offentlige myndigheter.

⁽¹⁾ Kilder: Eurostat, Association of European Airlines, International Air Transport Association.

⁽²⁾ Study on the effects of the implementation of the EU aviation common market on employment and working conditions in the Air Transport Sector over the period 1997/2010. Steer Davies Gleave for Europakommisjonen, DG MOVE. Endelig rapport, august 2012.

⁽³⁾ Kommisjonsmelding, "Europa 2020 – En strategi for intelligent, bærekraftig og inkluderende vekst", KOM(2010) 2020 endelig av 3.3.2010.

⁽⁴⁾ Plan for et felles transportområde – mot et konkurransedyktig og ressurreffektivt transportsystem, KOM(2011) 144.

⁽⁵⁾ Rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper (EFT L 240 av 24.8.1992, s. 1), innlemmet i nr. 66b i vedlegg XIII til EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 7/94 av 21. mars 1994 (EFT L 160 av 28.6.1994, s. 1) og EØS-tillegget nr. 17 av 28.6.1994, s. 1); rådsforordning (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet (EFT L 240 av 24.8.1992, s. 8), innlemmet i nr. 64a i vedlegg XIII til EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 7/94 av 21. mars 1994 (EFT L 160 av 28.6.1994, s. 1) og EØS-tillegget nr. 17 av 28.6.1994, s. 1) og rådsforordning (EFT) nr. 2409/92 av 23. juli 1992 om takster og rater i lufttrafikk (EFT L 240 av 24.8.1992, s. 15), innlemmet i nr. 65 i vedlegg XIII til EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 7/94 av 21. mars 1994 (EFT L 160 av 28.6.1994, s. 1) og EØS-tillegget nr. 17 av 28.6.1994, s. 1).

⁽⁶⁾ Ifølge Airport Council International Europe var 77 % av lufthavnene heleid av det offentlig i 2010, mens 9 % var privateid, se Airport Council International Europe: The Ownership of Europe's Airports 2010.

⁽⁷⁾ Dette vises for eksempel ved at lufthavner i offentlig eie sto for bare 52 % av den samlede passasjertrafikken i 2010, til tross for at deres andel av det samlede antallet lufthavner utgjorde 77 %.

⁽⁸⁾ Som vist i 2002 ved "Study on competition between airports and the application of State aid rules" – Cranfield University, juni 2002, og senere bekreftet ved bransjerapporter.

6. Visse regioner er fortsatt hemmet av at de er vanskelig tilgjengelige fra resten av EØS, og de store knutepunktene har økt trafikk tetthet⁽⁹⁾. Samtidig har tettheten av regionale lufthavner i visse regioner i EØS ført til betydelig overkapasitet i lufthavninfrastrukturen sett i forhold til passasjerenes og luftfartsselskaperens behov.
7. Prisfastsettelsessystemet ved de fleste lufthavner i EØS har tradisjonelt vært utformet som en offentliggjort ordning med lufthavnavgifter basert på passasjerantall og luftfartøyenes vekt⁽¹⁰⁾. Utviklingen i markedet og det tette samarbeidet mellom lufthavner og luftfartsselskaper har imidlertid gradvis banet veien for mange ulike former for kommersiell praksis, inkludert langsiktige kontrakter med differensierte tariffer og noen ganger betydelige beløp i incentiver og markedsføringsstøtte betalt av lufthavner og/eller lokale myndigheter til luftfartsselskaperne. Særlig kan offentlige midler øremerket for støtte til lufthavndrift kanaliseres til luftfartsselskaper for å tiltrekke mer kommersiell trafikk, og dermed vris konkurransen på lufttransportmarkedene⁽¹¹⁾.
8. I sin melding om modernisering av statsstøtten (SAM)⁽¹²⁾ påpeker Kommissjonen at statsstøttepolitikken bør ha fokus på å gjøre det lettere å gi velutformet støtte rettet mot markedssvikt og mål av felles interesse i Unionen, samt på å unngå sløsing med offentlige midler. Statsstøttetiltak kan i visse tilfeller utvilsomt korrigere markedssvikt og dermed bidra til et effektivt marked og økt konkurranseevne. Dersom markedene fungerer godt, men markedsresultatet likevel ikke anses som tilfredsstillende fra et utjevningpolitisk synspunkt, kan statsstøtte dessuten brukes til å oppnå et mer ønskelig og rettferdig markedsresultat. Statsstøtte kan imidlertid ha negative virkninger, for eksempel vri konkurransen mellom foretak og påvirke handelen mellom EØS-statene i et omfang som strider mot de felles interesser i EØS. Kontrollen av statsstøtte i lufthavn- og lufttransportsektoren bør derfor fremme forsvarlig bruk av offentlige midler til vekstorientert politikk og samtidig begrense konkurransevridninger som kan undergrave like konkurransevilkår i det indre marked, særlig ved å unngå at det etableres flere ulønnsomme lufthavner med samme oppland og skapes overkapasitet.
9. Anvendelsen av statsstøtteregler på lufthavn- og lufttransportsektoren utgjør en del av Overvåkingsorganets innsats for å forbedre konkurranseevnen og vekstpotensialet til lufthavner og luftfartsselskaper i EØS⁽¹³⁾. Like konkurransevilkår for alle luftfartsselskaper og lufthavner i EØS er av avgjørende betydning både for å nå disse målene og for hele EØS-avtalen. Samtidig kan regionale lufthavner vise seg å være viktige både for lokal utvikling og for tilgjengeligheten av visse regioner, særlig i lys av de positive trafikkprognosene for lufttransporten i EØS.
10. Som en del av den generelle planen for å skape et felles luftrom i EØS og under hensyn til markedsutviklingen vedtok Overvåkingsorganet i 2005 retningslinjer for finansiering av lufthavner og støtte til oppstart av flyruter fra regionale lufthavner⁽¹⁴⁾ (luftfartsretningslinjene av 2005). Nevnte retningslinjer anga vilkårene for når visse kategorier av statsstøtte til lufthavner og luftfartsselskaper kan erklæres forenlige med EØS-avtalens virkemåte. De supplerte luftfartsretningslinjene av 1994⁽¹⁵⁾, som hovedsakelig inneholdt bestemmelser om omstrukturering av nasjonale luftfartsselskaper og sosial støtte til EØS-borgere.

⁽⁹⁾ Det forventes at 13 lufthavner i Unionen vil utnytte sin fulle kapasitet åtte timer om dagen alle årets dager i 2030, sammenlignet med 2007, da bare fem lufthavner fullt ut eller nesten fullt ut utnyttet sin kapasitet 100 % av tiden (se melding fra Europakommisjonen til Europaparlamentet, Rådet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen av 1. desember 2011: Lufthavnpolitikk i Den europeiske union – håndtering av kapasitet og kvalitet for å fremme vekst, samtrafikkvevne og bærekraftig mobilitet, KOM(2011) 823) ("meldingen om lufthavnpolitikk i Den europeiske union").

⁽¹⁰⁾ Dokumentert ved International Civil Aviation Organizations politikk for lufthavnavgifter og navigasjonstjenester (dokument nr. 9082), sist revidert i april 2012.

⁽¹¹⁾ Særlig når støtten fastsettes på grunnlag av beregninger gjort i ettertid (og dekker eventuelle underskudd etter hvert som de oppstår), vil lufthavnene kanskje ikke ha tilstrekkelig incentiv til å holde kostnadene nede og kreve lufthavnavgifter som er tilstrekkelige til å dekke kostnadene.

⁽¹²⁾ Melding fra Kommissjonen til Europaparlamentet, Rådet, Den økonomiske og sosiale komité samt Regionutvalget – Modernisering av statsstøtten i EU, KOM(2012) 209 endelig.

⁽¹³⁾ Se meldingen om lufthavnpolitikk i Den europeiske union.

⁽¹⁴⁾ Finansiering av lufthavner og støtte til oppstart av flyruter fra regionale lufthavner (EUT L 62 av 6.3.2008, s. 30 og EØS-tillegget nr. 12 av 6.3.2008, s. 3).

⁽¹⁵⁾ Kapitlet om støtte til luftfartssektoren i EFTAs overvåkingsorgans retningslinjer for statsstøtte (EFT L 124 av 23.5.1996, s. 41, og EØS-tillegget til EFT nr. 23 av 23.5.1996, s. 83) viser til fellesskapsretningslinjene for anvendelse av EF-traktatens artikkel 92 og 93 og artikkel 61 i EØS-avtalen på statsstøtte i luftfartssektoren og angir at Overvåkingsorganet vil anvende kriterier som tilsvarer kriteriene i Kommissjonens retningslinjer.

11. Disse retningslinjene tar høyde for den nye rettslige og økonomiske situasjonen når det gjelder offentlig finansiering av lufthavner og luftfartsselskaper, og angir vilkårene for når offentlig finansiering kan utgjøre statsstøtte i betydningen av artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen, og, når den utgjør statsstøtte, vilkårene for når den kan erklæres forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til artikkel 61 nr. 3 bokstav c). Overvåkingsorganets vurdering bygger på dets erfaring og beslutningspraksis samt dets analyse av de nåværende markedsvilkårene i lufthavn- og lufttransportsektoren. Vurderingen berører derfor ikke dets metoder når det gjelder andre infrastrukturer og sektorer. Overvåkingsorganet anser særlig at det faktum at en lufthavnoperatør mottar eller har mottatt statsstøtte, ikke automatisk innebærer at de luftfartsselskapene som er dens kunder, også er støttemottakere. Dersom de vilkårene et luftfartsselskap tilbys i en gitt lufthavn, er de samme som en profittbasert lufthavnoperatør ville ha tilbudt, kan luftfartsselskapet ikke anses å få en fordel etter reglene for statsstøtte.
12. Dersom offentlig støtte utgjør statsstøtte, anser Overvåkingsorganet at visse kategorier av støtte til regionale lufthavner og luftfartsselskaper som bruker disse lufthavnene, på visse vilkår kan være berettiget, særlig for å utvikle nye tjenester og bidra til lokal tilgjengelighet og økonomisk utvikling. Konkurransesvridninger i alle berørte markeder bør allikevel tas i betraktning, og bare statsstøtte som er forholdsmessig og nødvendig for å bidra til et mål av felles interesse, kan aksepteres.
13. I denne forbindelse bør det påpekes at driftsstøtte i prinsippet utgjør en meget konkurransevridende form for støtte og bare kan godkjennes under ekstraordinære omstendigheter. Overvåkingsorganet anser at lufthavner og luftfartsselskaper normalt bør bære sine egne driftskostnader. Den gradvise overgangen til en ny markedsvirkelighet, som beskrevet i nr. 3–7, forklarer imidlertid hvorfor regionale lufthavner har mottatt omfattende driftsstøtte fra offentlige myndigheter før vedtakelsen av disse retningslinjene. På denne bakgrunn kan det, i en overgangsperiode og for at luftfartssektoren skal kunne tilpasse seg den nye markedssituasjonen, likevel være berettiget å gi visse former for driftsstøtte til lufthavner på visse vilkår. Som forklart i nr. 5 tyder de tilgjengelige data og den alminnelige oppfatningen i bransjen på at det under de nåværende markedsvilkårene er en sammenheng mellom en lufthavns økonomiske situasjon og dens trafikkmengde, og at finansieringsbehovet vanligvis er forholdsmessig større for mindre lufthavner. I lys av sitt bidrag til økonomisk utvikling og territorial utjevning i EØS bør forvaltere av mindre, regionale lufthavner derfor gis tid til å tilpasse seg den nye markedssituasjonen, for eksempel ved gradvis å øke luftfartsselskapenes lufthavnavgifter, ved å innføre rasjonaliseringstiltak, ved å differensiere sine forretningsmodeller eller ved å tiltrekke seg nye luftfartsselskaper og kunder, slik at ledig kapasitet utnyttes.
14. På slutten av overgangsperioden bør lufthavnene ikke lenger gis driftsstøtte, men finansiere driften med egne midler. Selv om godtgjøring for udekkede driftskostnader for tjenester av allmenn økonomisk betydning fortsatt bør være mulig for små lufthavner eller for å muliggjøre samtrafikkevne i alle regioner med særlige krav, bør markedsendringene som disse retningslinjene ansporer, gi lufthavner anledning til å dekke sine egne kostnader som i alle andre bransjer.
15. Utvikling av ny lufttrafikk bør i prinsippet bygge på gode økonomiske argumenter. Uten tilstrekkelige incentiver er imidlertid luftfartsselskaper ikke alltid villige til å løpe risikoen med å åpne nye ruter fra ukjente og uprøvde, små lufthavner. På visse vilkår kan derfor luftfartsselskaper gis oppstartsstøtte under og til og med etter overgangsperioden, dersom dette gir dem det nødvendige incentivet til å opprette nye ruter fra regionale lufthavner, øker EØS-borgernes mobilitet ved at det etableres tilgangspunkter for flyginger innenfor EØS, og stimulerer regional utvikling. Ettersom fjerntliggende regioner lider under sin dårlige tilgjengelighet, er støtte til oppstart av flyruter fra disse regionene underlagt mer fleksible forenlighetskriterier.
16. Tildelingen av lufthavnkapasitet til luftfartsselskaper bør derfor gradvis bli mer effektiv (det vil si etterspørselsstyrt), og behovet for offentlig finansiering av lufthavner bør bli mindre etter hvert som de private investeringene øker. Dersom det kan fastslås et faktisk transportbehov og positive ringvirkninger for en region, bør investeringsstøtte til lufthavner likevel kunne godtas også etter overgangsperioden, med høyeste tillatte støtteandeler som sikrer like konkurransevilkår i hele EØS.

17. På denne bakgrunn innfører disse retningslinjene en ny metode for å vurdere forenligheten av støtte til lufthavner:
- Mens luftfartsretningslinjene av 2005 lot spørsmålet om investeringsstøtte stå åpent, fastsetter disse reviderte retningslinjene de høyeste tillatte støtteandelene avhengig av størrelsen på lufthavnen.
 - Imidlertid bør investeringsstøtte til store lufthavner med et passasjervolum på over fem millioner per år i prinsippet ikke erklæres forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til artikkel 61 nr. 3 bokstav c), unntatt under ekstraordinære omstendigheter, som for eksempel flytting av en eksisterende lufthavn, der behovet for statlig inngripen kjennetegnes ved en klar markedssvikt, under hensyn til de ekstraordinære omstendighetene, investeringsens omfang og de begrensede konkurransevridningene.
 - De høyeste tillatte støtteandelene for investeringsstøtte økes med opptil 20 % for lufthavner i fjerntliggende regioner.
 - Driftsstøtte til regionale lufthavner kan i en overgangsperiode på ti år erklæres forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c); med hensyn til lufthavner med en årlig passasjertrafikk på under 700 000 vil imidlertid Overvåkingsorganet etter en periode på fire år revurdere den mulige lønnsomheten i denne lufthavnkategorien for å fastslå om det bør utarbeides særlige regler for å vurdere om driftsstøtte til disse lufthavnene er forenlig med EØS-avtalen.
18. I tillegg er vilkårene for at oppstartsstøtte til luftfartsselskaper skal anses som forenlig med EØS-avtalen, blitt forenklet og tilpasset den seneste markedsutviklingen.
19. Overvåkingsorganet vil anvende en balansert metode som er nøytral med hensyn til lufthavnene og luftfartsselskapenes ulike forretningsmodeller, og som tar hensyn til utsiktene til vekst i luftfartstrafikken, behovet for regional utvikling og tilgjengelighet samt den positive betydningen lavprisselskapenes forretningsmodell har for utviklingen av enkelte regionale lufthavner. Samtidig er det utvilsomt behov for en gradvis overgang til en markedsorientert metode. Med unntak av visse behørig begrunnede og begrensede tilfeller bør lufthavnene kunne dekke sine egne driftskostnader, og eventuelle offentlige investeringer bør brukes til å finansiere bygging av levedyktige lufthavner som oppfyller luftfartsselskapenes og passasjerenes behov. Vridning av konkurransen lufthavner og luftfartsselskaper imellom og etablering av flere ulønnsomme lufthavner med samme oppland bør unngås. Denne balanserte metoden bør være åpen, enkel å forstå og lett å bruke.
20. Disse retningslinjene berører ikke EFTA-statenes plikt til å overholde EØS-retten. For å unngå at investeringene fører til skader på miljøet, må EFTA-statene dessuten sikre at miljøregelverket i EØS overholdes, herunder plikten til å foreta en miljøkonsekvensvurdering når det er nødvendig, og sikre at alle relevante tillatelser foreligger.

2. Virkeområde og definisjoner

2.1. Virkeområde

21. Prinsippene fastsatt i disse retningslinjene gjelder for statsstøtte til lufthavner og luftfartsselskaper⁽¹⁶⁾. De vil bli anvendt i samsvar med EØS-avtalen og avledet regelverk vedtatt i henhold til EØS-avtalen samt andre EØS-retningslinjer for statsstøtte⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Prinsippene fastsatt i disse retningslinjene gjelder ikke støtte til levering av bakkjetjenester, uansett om de leveres av lufthavnen selv, av et luftfartsselskap eller av en leverandør av bakkjetjenester til tredjemann; slik støtte vil bli vurdert på grunnlag av de relevante generelle regler. I henhold til rådsdirektiv 96/67/EF av 15. oktober 1996 om adgang til markedet for lufthavnrelaterte tjenester i lufthavnene i Fellesskapet (EFT L 272 av 25.10.1996, s. 36), innlemmet i nr. 64c i vedlegg XIII til EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 79/2000 av 2. oktober 2000 (EFT L 315 av 14.12.2000, s. 20 og EØS-tillegget til nr. 59 av 14.12.2000, s. 18), eller eventuelt senere regelverk om adgang til markedet for bakkjetjenester i lufthavnene i EØS, er lufthavner som utfører bakkjetjenester, pålagt å føre atskilte regnskaper for disse tjenestene og annen virksomhet. En lufthavn kan dessuten ikke subsidiere sine bakkjetjenester ved hjelp av inntekter fra sin lufthavnvirksomhet. Disse retningslinjene gjelder heller ikke foretak som selv om de er aktive i en lufthavn, utøver ikke-luftfartsrelatert virksomhet.

⁽¹⁷⁾ Særlig, men ikke utelukkende, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet (EUT L 293 av 31.10.2008, s. 3), innlemmet i nr. 64a i vedlegg XIII til EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 90/2011 av 19. juli 2011 (EUT L 262 av 6.10.2011, s. 62 og EØS-tillegget nr. 54 av 6.10.2011, s. 78), rådsdirektiv 96/67/EF, europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/12/EF av 11. mars 2009 om lufthavnavgifter (EUT L 70 av 14.3.2009, s. 11), innlemmet i nr. 65a i vedlegg XIII til EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 64/2012 av 30. mars 2012 (EUT L 207 av 2.8.2012, s. 44 og EØS-tillegget nr. 43 av 2.8.2012, s. 54), og eventuelt senere regelverk om lufthavnavgifter.

22. Enkelte lufthavner og luftfartsselskaper er spesialisert på godstransport. Overvåkingsorganet har ennå ikke tilstrekkelig erfaring med å vurdere støtte til lufthavner og luftfartsselskaper som er spesialisert på frakttransport, til å kunne oppsummere sin praksis i form av bestemte kriterier for forenlighet med EØS-avtalen. For disse kategoriene av foretak vil Overvåkingsorganet anvende de felles prinsippene om forenlighet med EØS-avtalen som er angitt i avsnitt 5, på grunnlag av en analyse av hvert enkelt tilfelle.
23. Overvåkingsorganet vil ikke anvende prinsippene angitt i retningslinjene for nasjonal regionalstøtte 2007–2013⁽¹⁸⁾, retningslinjene for regional statsstøtte 2014–2020⁽¹⁹⁾ eller eventuelle framtidige retningslinjer for regional støtte, på statsstøtte gitt til lufthavninfrastruktur.
24. Disse retningslinjene erstatter luftfartsretningslinjene av 1994 og 2005.

2.2. Definisjoner

25. I disse retningslinjer menes med:
 - 1) ”støtte” ethvert tiltak som oppfyller alle kriteriene i EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1,
 - 2) ”høyeste støtteandel” samlet støttebeløp uttrykt i prosent av støtteberettigede kostnader, der begge tallene er netto nåverdi på det tidspunktet støtten gis, og før eventuelt fradrag av skatt eller andre avgifter,
 - 3) ”luftfartsselskap” ethvert luftfartsselskap med en gyldig lisens utstedt av en EØS-stat eller av et medlem av Det felles europeiske luftrom i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008⁽²⁰⁾,
 - 4) ”lufthavnavgift” et gebyr eller en avgift som innkreves til fordel for lufthavnen, og som betales av lufthavnbrukerne for bruk av anlegg og tjenester som utelukkende stilles til rådighet av lufthavnen, og som er knyttet til landing, avgang, belysning og parkering av luftfartøyer, og for håndtering av passasjerer og frakt, inkludert avgifter eller gebyrer som betales for bakketjenester, og gebyrer for sentralisert bakketjenesteinfrastruktur,
 - 5) ”lufthavninfrastruktur” infrastruktur og utstyr til lufthavnens levering av lufthavntjenester til luftfartsselskaper og ulike tjenesteytere, inkludert rullebaner, terminaler, oppstillingssplasser, taksebaner, sentralisert bakketjenesteinfrastruktur og eventuelle andre anlegg som direkte støtter lufthavntjenestene, unntatt infrastruktur og utstyr som hovedsakelig er nødvendig for å utøve ikke-luftfartsrelatert virksomhet, som for eksempel parkeringsanlegg, butikker og restauranter,
 - 6) ”lufthavn” en enhet eller gruppe av enheter som utøver økonomisk virksomhet i form av å yte lufthavntjenester til luftfartsselskaper,
 - 7) ”lufthavninntekter” inntekter fra lufthavnavgifter fratrukket markedsføringsstøtte eller eventuelle incentiver fra lufthavnen til luftfartsselskapene, idet det tas hensyn til inntekter fra ikke-luftfartsrelatert virksomhet (uten noen form for offentlig støtte), unntatt enhver form for offentlig støtte og godtgjøring for oppgaver som hører inn under offentlig sektors ansvar, eller tjenester av allmenn økonomisk betydning,
 - 8) ”lufthavntjenester” tjenester som lufthavnen eller et av dens datterselskaper yter luftfartsselskaper for å sikre håndteringen av luftfartøyer, fra landing til avgang, og av passasjerer og frakt, slik at luftfartsselskapene skal kunne yte lufttransporttjenester, inkludert levering av bakketjenester og sentralisert bakketjenesteinfrastruktur,
 - 9) ”gjennomsnittlig årlig passasjertrafikk” et tall som fastsettes på grunnlag av innkommende og utgående passasjertrafikk i løpet av de to regnskapsårene før det året støtten meldes eller, for ikke-meldt støtte, gis,
 - 10) ”kapitalkostnader” avskrivning av de støtteberettigede investeringskostnadene til lufthavninfrastruktur og -utstyr, inkludert de underliggende finansieringskostnadene,

⁽¹⁸⁾ Retningslinjer for nasjonal regionalstøtte 2007–2013 (EUT L 54 av 28.2.2008, s. 1 og EØS-tillegget nr. 11 av 28.2.2008, s. 1).

⁽¹⁹⁾ Retningslinjer for regional statsstøtte 2014–2020 (ennå ikke innlemmet i EØS-avtalen).

⁽²⁰⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet (EUT L 293 av 31.10.2008, s. 3).

- 11) "behov for finansiering av kapitalkostnader" netto nåverdi av forskjellen mellom de positive og de negative kontantstrømmene, herunder investeringskostnader, i løpet av levetiden for investeringen i anleggsmidler,
- 12) "en lufthavns oppland" en avgrensning av lufthavnens geografiske marked, som vanligvis fastsettes til en radius på om lag 100 kilometer eller om lag 60 minutters reisetid med bil, buss, tog eller høyhastighetstog. En bestemt lufthavns oppland være forskjellig fra dette, og det må tas hensyn til hver enkelt lufthavns særtrekk. Størrelsen og formen på opplandet varierer fra lufthavn til lufthavn og avhenger av ulike kjennetegn ved lufthavnen, blant annet dens forretningsmodell og beliggenhet og hvilke reisemål den har forbindelser til,
- 13) "finansieringskostnader" kostnadene knyttet til låne- og egenkapitalfinansiering av de støtteberettigede investeringskostnadene. Finansieringskostnadene omfatter med andre ord den andelen av de samlede rentekostnadene og den egenkapitalavkastningen som går med til finansiering av de støtteberettigede kostnadene ved investeringen, unntatt finansiering av driftskapital, investeringer i ikke-luftfartsrelatert virksomhet eller andre investeringsprosjekter,
- 14) "dato for tildeling av støtte" den datoen EFTA-staten ga et rettslig bindende tilsagn om støtte som kan påberopes overfor en nasjonal domstol,
- 15) "støtteberettigede investeringskostnader" kostnadene knyttet til investeringer i lufthavninfrastruktur, inkludert planleggingskostnader, men ikke investeringskostnader for ikke-luftfartsrelatert virksomhet, investeringskostnader knyttet til utstyr til bakketjenester, ordinære vedlikeholdskostnader og kostnader for oppgaver som hører inn under offentlig sektors ansvar,
- 16) "bakketjenester" tjenester som ytes lufthavnbrukere i lufthavner som beskrevet i vedlegget til direktiv 96/67/EF og eventuelt senere regelverk om adgang til markedet for bakketjenester i lufthavner,
- 17) "høyhastighetstog" et tog som kan kjøre fortere enn 200 km/t,
- 18) "investeringsstøtte" støtte til finansiering av anleggsmidler, særlig for å dekke behovet for finansiering av kapitalkostnader,
- 19) "netto nåverdi" forskjellen mellom positive og negative kontantstrømmer i investeringens levetid diskontert til deres nåverdi ved bruk av kapitalkostnadene, det vil si den avkastningen som selskapet normalt krever ved andre investeringsprosjekter av lignende art, eller, dersom dette ikke er tilgjengelig, selskapets samlede kapitalkostnader eller den forventede avkastningen som er vanlig i lufthavnsektoren,
- 20) "ikke-luftfartsrelatert virksomhet" kommersielle tjenester til luftfartsselskaper eller andre lufthavnbrukere, slik som hjelpetjenester til passasjerer, speditører eller andre tjenesteytere, utleie av kontorer og butikker, parkering og hoteller,
- 21) "driftsstøtte" støtte til å dekke behovet for driftsfinansiering, enten i form av et forskudd eller i form av periodiske delbetalinger for å dekke forventede driftskostnader (periodiske utbetalinger av et fastsatt beløp),
- 22) "driftskostnader" en lufthavns underliggende kostnader for levering av lufthavntjenester, herunder kostnadskategorier som personalkostnader, kjøpte tjenester, kommunikasjon, renovasjon, energi, vedlikehold, leie og administrasjon, men ikke kapitalkostnader, markedsføringsstøtte eller eventuelle andre incentiver som lufthavnen gir luftfartsselskapene, og kostnader for oppgaver som hører inn under offentlig sektors ansvar,
- 23) "behov for driftsfinansiering" en lufthavns driftstap i en gitt periode diskontert til deres nåverdi ved bruk av kapitalkostnaden, det vil si forskjellen (i netto nåverdi) mellom lufthavnens inntekter og driftskostnader,
- 24) "rimelig fortjenestemargin" en kapitalavkastning, for eksempel målt som internrente, som foretaket normalt forventes å oppnå på investeringer med en lignende risiko,
- 25) "regional lufthavn" en lufthavn med en årlig passasjertrafikk på opptil 3 millioner,

- 26) "fjerntliggende regioner" øyer som er en del av en EFTA-stats territorium, og tynt befolkede områder,
- 27) "tynt befolkede områder" NUTS 2-regioner med færre enn 8 innbyggere per km² eller NUTS 3-regioner med færre en 12,5 innbyggere per km² (basert på Eurostat-data om befolkningstetthet),
- 28) "igangsetting av arbeid" enten igangsetting av byggearbeidet i forbindelse med investeringen eller den første bindende forpliktelsen til å bestille utstyr, eller andre forpliktelser som gjør investeringen ugjenkallelig, alt etter hva som inntreffer først, unntatt forarbeid som innhenting av tillatelser og gjennomføring av forundersøkelser.

3. Forekomst av statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1

3.1. Begrepe foretak og økonomisk virksomhet

26. I samsvar med artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen gjelder statsstøtteregele bare når mottakeren er et "foretak". Den europeiske unions domstol har konsekvent definert foretak som enheter som utøver økonomisk virksomhet, uavhengig av deres rettslige status eller eierskap og måten de finansieres på⁽²¹⁾. Enhver virksomhet som består i å tilby varer og tjenester på et marked, er økonomisk virksomhet⁽²²⁾. Om virksomheten er av økonomisk art eller ikke, er ikke avhengig av om virksomheten gir overskudd⁽²³⁾.
27. Det er nå klart at luftfartsselskapers virksomhet, som består i å yte transporttjenester til passasjerer eller foretak, utgjør økonomisk virksomhet. Luftfartsretningslinjene av 1994 gjenspeilte imidlertid fortsatt den oppfatningen at *oppføring eller utvidelse av infrastrukturprosjekter (f.eks. lufthavner, motorveier, broer osv.) utgjør et allmennpolitisk tiltak som ikke kan kontrolleres av Kommisjonen i henhold til traktatens statsstøtteregele*. I *Aéroports de Paris-saken*⁽²⁴⁾ avviste EU-domstolene denne oppfatningen og hevdet at driften av en lufthavn, som består i å levere lufthavntjenester til luftfartsselskaper og ulike tjenesteytere, også utgjør økonomisk virksomhet. I sin dom i *Flughafen Leipzig-Halle-saken*⁽²⁵⁾ fastslo Underretten at drift av en lufthavn er økonomisk virksomhet der oppføring av lufthavninfrastruktur inngår som en uatskillelig del.
28. Når det gjelder tidligere finansieringstiltak, innebærer den gradvise framveksten av markedskrefter i lufthavnsektoren⁽²⁶⁾ at det ikke er mulig å fastsette nøyaktig fra hvilken dato driften av en lufthavn uten tvil skulle ha vært betraktet som økonomisk virksomhet. EU-domstolene har imidlertid anerkjent at lufthavnvirksomhetens karakter har endret seg. I *Flughafen Leipzig-Halle-saken* fastslo Underretten at fra og med år 2000 kunne anvendelsen av statsstøtteregele på finansiering av lufthavninfrastruktur ikke lenger utelukkes⁽²⁷⁾. Fra og med datoen for dommen i *Aéroports de Paris-saken* (12. desember 2000) må derfor drift og oppføring av lufthavninfrastruktur betraktes som omfattet av statsstøtteregele.
29. Omvendt kunne offentlige myndigheter som følge av usikkerheten som rådde før dommen i *Aéroports de Paris-saken*, med rette anse at finansiering av lufthavninfrastruktur ikke utgjorde statsstøtte, og følgelig at det ikke var nødvendig å melde slike tiltak til Overvåkingsorganet. Overvåkingsorganet kan derfor ikke nå på grunnlag av statsstøtteregele reise tvil om finansieringstiltak som er bevilget⁽²⁸⁾ før *Aéroports de Paris-dommen*⁽²⁹⁾.

⁽²¹⁾ Jf. anvendelsen av statsstøtteregele på godtgjøring for å yte tjenester av allmenn økonomisk betydning (EUT L 161 av 13.6.2013, s. 12, og EØS-tillegget nr. 34 av 13.6.2013, s. 1) del 2.1 og tilhørende rettspraksis, særlig forente saker C-180/98 til C-184/98 *Pavlov og andre*, [2000] Sml. I-6451.

⁽²²⁾ Sak 118/85 *Kommisjonen mot Italia*, [1987] Sml. 2599, nr. 7; sak C-35/96 *Kommisjonen mot Italia*, [1998] Sml. I-3851, nr. 36; *Pavlov og andre*, nr. 75.

⁽²³⁾ Forente saker 209/78 til 215/78 og 218/78 *Van Landewyck*, [1980] Sml. 3125, nr. 88; sak C244/94 *FFSA og andre*, [1995] Sml. I-4013, nr. 21 og sak C-49/07 *MOTOE*, [2008] Sml. I-4863, nr. 27 og 28.

⁽²⁴⁾ SakT-128/98 *Aéroports de Paris mot Kommisjonen*, [2000] Sml. II-3929, bekrefet ved dom i sak C-82/01, [2002] Sml. I-9297, nr. 75–79.

⁽²⁵⁾ Forente saker T-443/08 og T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG og Flughafen Leipzig Halle GmbH mot Kommisjonen*, (*Flughafen Leipzig-Halle-dommen*), [2011] Sml. II-1311, særlig nr. 93 og 94; bekrefet ved dom i sak C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen og Flughafen Leipzig-Halle mot Kommisjonen* [2012], ennå ikke offentliggjort.

⁽²⁶⁾ Se nr. 3 og Flughafen Leipzig-Halle-dommen, nr. 105.

⁽²⁷⁾ Se Flughafen Leipzig-Halle-dommen, nr. 106.

⁽²⁸⁾ Det relevante kriteriet for hvilken dato et mulig støttetiltak anses som bevilget, er datoen for den rettslig bindende rettsakten der offentlige myndigheter påtar seg å bevilge mottakeren støttetiltaket. Se sak T-358/94 *Compagnie Nationale Air France mot Kommisjonen*, [1996] Sml. II2109, nr. 79, sak T-109/01, *Fleuren Compost BV mot Kommisjonen*, [2004] Sml. II-127, nr. 74 og forente saker T-362/05 og T-363/05 *Nuova Agricast mot Kommisjonen*, [2008] Sml. II297, nr. 80, og forente saker T427/04 og T17/05, *France og France Télécom mot Kommisjonen*, [2009] Sml. II-4315, nr. 321.

⁽²⁹⁾ Beslutning C 38/2008 av 3. oktober 2012 om München lufthavn terminal 2, (EUT L 319 av 29.11.2013, s. 8), nr. 74–81.

30. Tiltak som ble bevilget før det hadde utviklet seg noen konkurranse i lufthavnsektoren, utgjorde uansett ikke statsstøtte da de ble bevilget, men kan betraktes som eksisterende støtte i henhold til del II artikkel 1 bokstav b) v) i protokoll 3 til overvåkings- og domstolsavtalen, dersom vilkårene i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalene er oppfylt.
31. Den enheten eller gruppen av enheter som utøver økonomisk virksomhet i form av levering av lufthavntjenester til luftfartsselskaper, det vil si håndtering av luftfartøyet fra landing til avgang og av passasjerer og frakt, slik at luftfartsselskaper kan yte lufttransporttjenester⁽³⁰⁾, betegnes heretter som "lufthavn"⁽³¹⁾. En lufthavn leverer en rekke tjenester ("lufthavntjenester") til luftfartsselskaper mot betaling ("lufthavnavgifter"). Selv om det nøyaktige omfanget av de tjenestene som ytes av lufthavner, i likhet med betegnelsen på betalingen som "avgift" eller "skatt", varierer i EØS, utgjør leveringen av lufthavntjenester til luftfartsselskaper mot lufthavnavgifter økonomisk virksomhet i alle EFTA-statene.
32. Rammereglene for hver enkelt lufthavns eierskap og drift varierer fra lufthavn til lufthavn i EØS. Regionale lufthavner drives ofte i nært samarbeid med offentlige myndigheter. I så henseende har Domstolen fastslått at flere enheter under særlige omstendigheter kan anses å utøve økonomisk virksomhet sammen, og dermed utgjør en økonomisk enhet⁽³²⁾. Når det gjelder luftfart, anser Overvåkingsorganet at en betydelig innblanding i en lufthavns forretningsstrategi, for eksempel gjennom direkte inngåelse av avtaler med luftfartsselskaper eller fastsettelse av lufthavnavgifter, vil utgjøre en sterk indikasjon på at den aktuelle enheten alene eller i fellesskap med andre utøver økonomisk virksomhet i form av lufthavndrift⁽³³⁾.
33. I tillegg til lufthavntjenester kan en lufthavn også yte andre kommersielle tjenester til luftfartsselskaper eller andre lufthavnbrukere, slik som tilleggstjenester til passasjerer, speditører eller andre tjenesteytere (for eksempel gjennom utleie av lokaler til butikker og restauranter, parkeringsvirksomhet osv.). Disse formene for økonomisk virksomhet omtales heretter samlet som "ikke-luftfartsrelatert virksomhet".
34. Imidlertid er ikke all virksomhet i en lufthavn nødvendigvis av økonomisk art⁽³⁴⁾. Ettersom klassifiseringen av en enhet som et foretak alltid er knyttet til en bestemt virksomhet, må det skilles mellom de ulike formene for virksomhet i en lufthavn, og fastsettes i hvilken grad disse er av økonomisk art. Dersom en lufthavn utøver både økonomisk og ikke-økonomisk virksomhet, skal den bare betraktes som et foretak når det gjelder den økonomiske virksomheten.
35. Domstolen har fastslått at virksomhet som normalt faller inn under statens ansvar som ledd i utøvelsen av dens makt som offentlig myndighet, ikke er av økonomisk art og generelt ikke faller inn under reglene for statsstøtte⁽³⁵⁾. Ved en lufthavn blir virksomhet som f.eks. flygekontroll, politiarbeid, tollbehandling, brannslokking, virksomhet som er nødvendig for å sikre sivil luftfart mot ulovlige anslag, og investeringer knyttet til den infrastrukturen og det utstyret som er nødvendig for å utøve denne virksomheten, vanligvis ansett for å være av ikke-økonomisk art⁽³⁶⁾.
36. Offentlig finansiering av slik ikke-økonomisk virksomhet utgjør ikke statsstøtte, men bør være strengt begrenset til å godtgjøre de kostnadene den gir opphav til, og kan ikke brukes til å finansiere annen virksomhet⁽³⁷⁾. All eventuell overkompensasjon fra offentlige myndigheter for kostnader i forbindelse med ikke-økonomisk virksomhet kan utgjøre statsstøtte. Dersom en lufthavn utøver ikke-økonomisk virksomhet ved siden av sin økonomiske virksomhet, kreves dessuten atskilte regnskaper for å unngå eventuell overføring av offentlige midler mellom den ikke-økonomiske og den økonomiske virksomheten.

⁽³⁰⁾ Se direktiv 2009/12/EF, betraktning 1.

⁽³¹⁾ Lufthavnen kan utgjøre en annen enhet enn den som eier lufthavnen.

⁽³²⁾ Felles utøvelse av økonomisk virksomhet vurderes vanligvis ved å analysere forekomsten funksjonelle, økonomiske og organisatoriske forbindelser mellom enhetene. Se for eksempel sak C-480/09 P AceaElectrabel Produzione SpA mot Kommisjonen, [2010] Sml. I-13355, nr. 47–55; sak C222/04 Ministero dell'Economia e delle Finanze mot Casa di Risparmio di Firenze SpA og andre, [2006] Sml. I-289, nr. 112.

⁽³³⁾ Sak T-196/04 *Ryanair Ltd* mot *Kommisjonen*, [2008] Sml. II-3643 (*Charleroi-dommen*), nr. 88.

⁽³⁴⁾ *Flughafen Leipzig-Halle-dommen*, nr. 98.

⁽³⁵⁾ Sak C-118/85 *Kommisjonen* mot *Italia*, [1987] Sml. 2599, nr. 7 og 8, og sak C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, [1988] Sml. 2479, nr. 18.

⁽³⁶⁾ Se særlig sak C-364/92 *SAT/Eurocontrol*, [1994] Sml. I-43, nr. 30 og sak C113/07 P *Selex Sistemi Integrati* mot *Kommisjonen*, [2009] Sml. I-2207, nr. 71.

⁽³⁷⁾ Sak C-343/95 *Cali & Figli* mot *Servizi ecologici porto di Genova*, [1997] Sml. I-1547. Kommisjonsvedtak N 309/2002 av 19. mars 2003, Luftfartssikkerhet – kompensasjon for kostnader påløpt som følge av angrepene 11. september 2001 (EUT C 148 av 25.6.2003, s. 7). Kommisjonsvedtak N 438/2002 av 16. oktober 2002, Støtte til offentlige myndigheters oppgaver i havnesektoren (EUT C 284 av 21.11.2002, s. 2).

37. Offentlig finansiering av ikke-økonomisk virksomhet må ikke føre til urettmessig forskjellsbehandling av lufthavner. I henhold til fast rettspraksis foreligger det en fordel når offentlige myndigheter fritar foretak for kostnader forbundet med deres økonomiske virksomhet⁽³⁸⁾. Når det er normalt innenfor en gitt rettsorden at sivile lufthavner må bære visse kostnader forbundet med driften, mens andre sivile lufthavner ikke må det, kan derfor sistnevnte anses å få en fordel, uansett om disse kostnadene er knyttet til virksomhet som vanligvis anses for å være av ikke-økonomisk art.

3.2. *Bruk av statsmidler og tilskrivning til staten*

38. Overføring av statsmidler kan skje på mange ulike måter, for eksempel i form av direkte tilskudd, skattelettelser⁽³⁹⁾, lån på gunstige vilkår og andre gunstige finansieringsvilkår. Det vil også dreie seg om statsmidler dersom staten gir en naturalytelse eller subsidierer tjenester⁽⁴⁰⁾, for eksempel lufthavntjenester. Statsmidler kan brukes⁽⁴¹⁾ på nasjonalt, regionalt eller lokalt plan. Finansiering fra EU-fond vil også utgjøre statsmidler dersom de tildeles på grunnlag av en EFTA-stats skjønn⁽⁴²⁾.
39. Domstolen har også fastslått at selv om staten er i stand til å kontrollere et offentlig foretak og utøve en dominerende innflytelse på dets virksomhet, kan det ikke uten videre antas at den faktisk utøver denne kontrollen i et konkret tilfelle⁽⁴³⁾. Det må derfor vurderes om støtte som er gitt av offentlige foretak, kan tilskrives staten. Ifølge Domstolen kan det av omstendighetene i det enkelte tilfellet og den sammenhengen tiltaket ble truffet i, utledes om støtte som er tildelt av et offentlig foretak, kan tilskrives staten⁽⁴⁴⁾.
40. På bakgrunn av dette anses en offentlig lufthavns midler å utgjøre offentlige midler. Det kan derfor dreie seg om statsstøtte når en offentlig lufthavn yter støtte til et luftfartsselskap som bruker lufthavnen, dersom beslutningen om å gi støtten kan tilskrives staten, og dersom de andre vilkårene i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen er oppfylt. Domstolen har også fastslått at i vurderingen av om et tiltak skal anses som statsstøtte, er det irrelevant om det ytes direkte av staten eller av et offentlig eller privat organ opprettet eller utnevnt av staten for å administrere tiltaket⁽⁴⁵⁾.

3.3. *Konkurranservedridning og innvirkning på handelen*

41. I henhold til Domstolens rettspraksis vrir økonomisk støtte konkurransen dersom den styrker et foretaks stilling sammenlignet med andre foretak⁽⁴⁶⁾.
42. Når en fordel gitt av en EFTA-stat styrker et foretaks stilling sammenlignet med andre foretak som konkurrerer i et gitt marked i en EFTA-stat, må handelen mellom EØS-statene generelt anses som berørt av denne fordelingen⁽⁴⁷⁾.
43. Konkurransen mellom lufthavner kan vurderes på bakgrunn av luftfartsselskapenes utvelgelses-kriterier, særlig ved å sammenligne faktorer som hvilken type lufthavntjenester som ytes, og hvilken type kunder som mottar dem, befolkningen eller den økonomiske virksomheten, trafikk tettheten, om det er adgang til lufthavnen over land, samt avgiftsnivåene og de overordnede forretningsvilkårene for å benytte lufthavnens infrastruktur og tjenester. Avgiftsnivået er en viktig faktor, ettersom offentlig finansiering av en lufthavn vil kunne benyttes til å holde lufthavnavgiftene på et kunstig lavt nivå for å tiltrekke seg luftfartsselskaper, og dermed kan vri konkurransen betydelig.

⁽³⁸⁾ Se blant annet sak C-172/03 *Wolfgang Heiser mot Finanzamt Innsbruck*, [2005] Sml. I-01627, nr. 36, og rettspraksis anført i den dommen. Se også sak E-9/12 *Island mot ESA*, EFTA-domstolens dom av 22. juli 2013, nr. 54.

⁽³⁹⁾ Se beslutning N 324/2006 av 24. oktober 2006 – Frankrike, Støtte til Air Caraïbes chartring av et ATR 72-500 (EUT C 300 av 9.12.2006, s. 10).

⁽⁴⁰⁾ Se sak C-126/01 *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie mot GEMO SA* [2003] Sml. I13769, nr. 29.

⁽⁴¹⁾ Et offentlig foretaks midler utgjør statsmidler i betydningen av traktatens artikkel 107 nr. 1 fordi offentlige myndigheter kontrollerer disse midlene. Se sak C-482/99 *Frankrike mot Kommisjonen*, [2002] Sml. I-4397 (*Stardust Marine*-dommen).

⁽⁴²⁾ Domstolen har bekreftet at når økonomiske midler hele tiden befinner seg under offentlig kontroll og dermed er tilgjengelige for vedkommende nasjonale myndigheter, er dette tilstrekkelig til at de kan kategoriseres som statsstøtte, se sak C-83/98 P *Frankrike mot Ladbroke Racing Ltd og Kommisjonen*, [2000] Sml. I-3271, nr. 50.

⁽⁴³⁾ Se *Stardust Marine*-dommen, nr. 52.

⁽⁴⁴⁾ Se *Stardust Marine*-dommen, nr. 55 og 56.

⁽⁴⁵⁾ Sak 78/76, *Steinike & Weinlig mot Tyskland*, [1977] Sml. 595, nr. 21.

⁽⁴⁶⁾ Sak C-310/99, *Italia mot Kommisjonen*, [2002] Sml. I-2289, nr. 65.

⁽⁴⁷⁾ Sak C-280/00 *Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark-*dommen), [2003] Sml. I-7747.

44. Overvåkingsorganet bemerker dessuten at lufthavner konkurrerer om driften av lufthavninfrastruktur, også i lokale og regionale lufthavner. Offentlig finansiering av en lufthavn kan dermed vri konkurransen i markedene for drift av lufthavninfrastruktur. Offentlig finansiering av både lufthavner og luftfartsselskaper kan dessuten vri konkurransen og påvirke handelen på lufttransportmarkedene i hele EØS. Endelig kan konkurransen mellom ulike transportmåter også bli påvirket av offentlig finansiering av lufthavner eller luftfartsselskaper.
45. Domstolen fastslo i *Altmark*-dommen⁽⁴⁸⁾ at selv offentlig finansiering av et foretak som bare leverer lokale eller regionale transporttjenester, kan påvirke handelen mellom EØS-statene, ettersom dette foretakets levering av transporttjenester dermed kan opprettholdes eller økes, med det resultatet at foretak i andre EFTA-stater får mindre mulighet til å levere sine transporttjenester. Selv om støttebeløpet er lavt eller foretaket som mottar offentlig støtte, er relativt lite, utelukker ikke det i seg selv at handelen mellom EØS-statene kan bli påvirket. Offentlig finansiering av lufthavner eller av luftfartsselskaper som opererer fra disse lufthavnene, kan derfor påvirke handelen mellom EØS-statene.

3.4. *Offentlig finansiering av lufthavner og anvendelse av det markedsøkonomiske investorprinsippet*

46. EØS-avtalens artikkel 125 fastslår at avtalen ikke på noen måte skal berøre EØS-statenes regler for eiendomsretten. EØS-statene kan dermed eie og drive foretak og kjøpe aksjer eller andre eierandeler i offentlige eller private foretak.
47. Følgelig skilles det i disse retningslinjene ikke mellom forskjellige former for støttemottakere avhengig av rettslig struktur eller av om de tilhører den offentlige eller private sektor, og alle henvisninger til luftfartsselskaper og lufthavner eller foretakene som driver dem, omfatter alle former for rettslige strukturer.
48. For å vurdere om et foretak har fått en økonomisk fordel, undersøkes det om det markedsøkonomiske investorprinsippet er overholdt. Denne undersøkelsen bør bygge på tilgjengelige opplysninger og forventet utvikling på det tidspunktet støtten ble gitt, og ikke på en analyse basert på en senere situasjon⁽⁴⁹⁾.
49. Når en lufthavn drar fordel av offentlig finansiering, vil Overvåkingsorganet derfor vurdere om finansieringen utgjør støtte, ved å vurdere om en privat aktør under tilsvarende forhold, ut fra utsiktene til lønnsomhet og uten hensyn til sosiale, distriktpolitiske eller sektormessige vurderinger⁽⁵⁰⁾, ville ha bevilget den samme finansieringen. Offentlig finansiering som bevilges under omstendigheter som tilsvarer vanlige markedsvilkår, anses ikke som statsstøtte⁽⁵¹⁾.
50. Domstolen har også fastslått at en offentlig investors atferd kan sammenlignes med atferden til en privat investor som ledes av langsiktige utsikter til lønnsomhet⁽⁵²⁾ i hele investeringens levetid. Disse betraktningene er særlig relevante for investering i infrastruktur, som ofte innebærer store beløp, og som kan gi avkastning først etter mange år. Enhver lønnsomhetsvurdering av en lufthavn må ta hensyn til lufthavninntektene.
51. Når det gjelder offentlig finansiering av lufthavner, bør derfor analysen av om det markedsøkonomiske investorprinsippet er overholdt, bygge på en rimelig forhåndsvurdering av lønnsomhetsutsiktene til det foretaket som bevilger finansieringen⁽⁵³⁾. Enhver trafikkprognose for dette formål bør være realistisk og underkastes en rimelig følsomhetsanalyse. Fravær av en forretningsplan kan være en indikasjon på at det markedsøkonomiske investorprinsippet ikke er overholdt⁽⁵⁴⁾. I fravær av en forretningsplan kan EFTA-statene framlegge en analyse eller interne dokumenter fra offentlige myndigheter eller den berørte lufthavnen som klart viser at det ble utført en analyse før den offentlige støtten ble gitt, som viser at det markedsøkonomiske investorprinsippet er overholdt.

⁽⁴⁸⁾ Se *Altmark*-dommen, nr. 77–82.

⁽⁴⁹⁾ *Stardust Marine*-dommen, nr. 71. Sak C-124/10P *Europakommisjonen mot EDF*, [2012], ennå ikke offentliggjort, nr. 84, 85 og 105.

⁽⁵⁰⁾ Sak T-129/95, T-2/96 og T-97/96 *Niue Maxhütte Stahlwerke og Lech Stahlwerke mot Kommisjonen*, [1999] Sml. II-17, nr. 120. Se også sak C-40/85, *Belgia mot Kommisjonen*, [1986] Sml. 02321, nr. 13.

⁽⁵¹⁾ *Stardust Marine*-dommen, nr. 69. Se også sak C-303/88 *Italia mot Kommisjonen*, [1991] Sml. I1433, nr. 20.

⁽⁵²⁾ Sak C-305/89 *Italia mot Kommisjonen (Alfa Romeo-dommen)*, [1991] Sml. I-1603, nr. 20. Sak T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale mot Kommisjonen*, [2003] Sml. II-435, nr. 250270.

⁽⁵³⁾ Se Kommisjonens beslutning i sak C 25/2007 – *Finland – Tampere Pirkkala lufthavn og Ryanair* (EUT L 309 av 19.11.2013, s. 27).

⁽⁵⁴⁾ Sak C-124/10 P *Kommisjonen mot EDF* [2012], ennå ikke offentliggjort, nr. 84, 85 og 105.

52. Lufthavner kan spille en viktig rolle når det gjelder å fremme lokal utvikling eller tilgjengelighet. Regionale eller politiske hensyn kan imidlertid ikke tas i betraktning ved vurdering av om det markedsøkonomiske investorprinsippet er overholdt⁽⁵⁵⁾. Slike hensyn kan imidlertid i visse tilfeller tas i betraktning ved vurdering av støttens forenlighet.

3.5. Økonomiske forbindelser mellom lufthavner og luftfartsselskaper

53. Når en lufthavn har offentlige midler til rådighet, kan støtte til et luftfartsselskap som bruker denne lufthavnen, i prinsippet utelukkes når forbindelsen mellom lufthavnen og luftfartsselskapet overholder det markedsøkonomiske investorprinsippet. Dette er vanligvis tilfellet når
- a) prisen for lufthavntjenestene tilsvarer markedsprisen (se avsnitt 3.5.1), eller
 - b) det kan godtgjøres gjennom en forhåndsanalyse at avtalen mellom lufthavnen og luftfartsselskapet vil føre til gevinst for lufthavnen (se avsnitt 3.5.2).

3.5.1. Sammenligning med markedsprisen

54. En måte å vurdere om et luftfartsselskap får støtte på, er å fastslå om den prisen som en lufthavn krever av et bestemt luftfartsselskap, tilsvarer markedsprisen. På grunnlag av tilgjengelige og relevante markedspriser kan det fastsettes en hensiktsmessig referanseverdi, under hensyn til elementene i nr. 60.
55. Fastsettelse av en referanseverdi krever først at det kan utpekes et tilstrekkelig antall sammenlignbare lufthavner som yter sammenlignbare tjenester under normale markedsvilkår.
56. I den forbindelse bemerker Overvåkingsorganet at de aller fleste lufthavner i EØS for tiden mottar offentlig støtte til å dekke investerings- og driftskostnader. De fleste av disse lufthavnene er avhengige av offentlig støtte for å kunne bli på markedet.
57. Offentlige myndigheter har tradisjonelt betraktet offentlige lufthavner som infrastruktur som skal fremme lokal utvikling, og ikke som foretak som driver etter markedsregler. Prisene i disse lufthavnene blir derfor som regel ikke fastsatt på grunnlag av markedsfaktorer eller forhåndsvurderinger av rimelig forventet lønnsomhet, men hovedsakelig på grunnlag av sosiale eller regionale faktorer.
58. Selv om noen lufthavner er privateide eller drives privat uten hensyn til sosiale eller regionale faktorer, kan prisene som kreves i disse lufthavnene, være sterkt påvirket av prisene som kreves i de fleste statlig subsidierte lufthavner, ettersom luftfartsselskapene tar utgangspunkt i sistnevnte priser i sine forhandlinger med de privateide eller privatdrevne lufthavnene.
59. Under disse omstendighetene finner Overvåkingsorganet det sterkt tvilsomt om det på nåværende tidspunkt er mulig å finne en egnet referanseverdi for å fastsette en riktig markedspris for tjenester som ytes av lufthavner. Denne situasjonen kan endre seg eller utvikle seg i framtiden, særlig når statsstøttereglene får full anvendelse på offentlig finansiering av lufthavner.
60. Overvåkingsorganet anser uansett at fastsettelse av en referanseverdi bør bygge på en sammenligning av lufthavnavgifter, etter fradrag av enhver fordel som luftfartsselskapet får (slik som markedsføringsstøtte, rabatter eller andre incentiver), i et tilstrekkelig antall egnede sammenligningslufthavner hvis forvaltere opptrer som markedsøkonomiske aktører. Særlig følgende indikatorer bør benyttes:
- a) trafikkmengde,
 - b) type trafikk (forretningsreise, fritidsreise eller destinasjon ved utreise), den relative betydningen av frakt og den relative betydningen av inntekter fra lufthavnens ikke-luftfartsrelaterte virksomhet,
 - c) type og nivå av de lufthavntjenestene som ytes,

⁽⁵⁵⁾ Sak T-129/95, T-2/96 og T-97/96 *Niue Maxhütte Stahlwerke og Lech Stahlwerke mot Kommisjonen*, [1999] Sml. II-17, nr. 120. Se også sak C-40/85, *Belgia mot Kommisjonen*, [1986] Sml. 02321, nr. 13.

- d) lufthavnens nærhet til en stor by,
- e) antall innbyggere i lufthavnens oppland,
- f) velstands nivået i det omgivende området (BNP per innbygger),
- g) andre geografiske områder som det kan tiltrekkes passasjerer fra.

3.5.2. Forhåndsanalyse av lønnsomhet

61. På nåværende tidspunkt anser Overvåkingsorganet at en forhåndsanalyse av hvor mye lønnsomheten øker, er det viktigste kriteriet for vurdering av avtaler som lufthavner inngår med de enkelte luftfartsselskaper.
62. I så henseende anser Overvåkingsorganet at prisdifferensiering er standard forretningspraksis, så lenge den er i samsvar med all relevant konkurranse- og sektorlovgivning⁽⁵⁶⁾. En slik differensiert prissetting må imidlertid være kommersielt motivert for å være i samsvar med det markedsøkonomiske investorprinsippet⁽⁵⁷⁾.
63. Overvåkingsorganet finner at avtaler som er inngått mellom luftfartsselskaper og en lufthavn, kan anses å overholde det markedsøkonomiske investorprinsippet når de ut fra en forhånds vurdering bidrar til gradvis å øke lufthavnens lønnsomhet. Lufthavnen skal godtgjøre at den, når den inngår en avtale med et luftfartsselskap (for eksempel en individuell avtale eller en overgripende ordning med lufthavnavgifter), er i stand til å dekke alle kostnader som følger av avtalen, i avtalens løpetid, med en rimelig fortjenestemargin⁽⁵⁸⁾ på grunnlag av pålitelige prognoser på mellomlang sikt⁽⁵⁹⁾.
64. For å vurdere om en avtale inngått mellom en lufthavn og et luftfartsselskap overholder det markedsøkonomiske investorprinsippet, bør de forventede inntektene fra luftfartsselskapets ikke-luftfartsrelaterte virksomhet medregnes sammen med lufthavnavgifter, med fradrag av eventuelle rabatter, markedsføringsstøtte eller incentivordninger⁽⁶⁰⁾. Likeledes bør alle differansekostnader som lufthavnen forventes å få i forbindelse med luftfartsselskapets virksomhet i lufthavnen, medregnes⁽⁶¹⁾. Disse differansekostnadene kan omfatte alle kategorier av utgifter eller investeringer, slik som personal-, utstys- og investeringskostnader som følger av luftfartsselskapets nærvær i lufthavnen. Dersom lufthavnen for eksempel må utvide eller bygge en terminal eller andre anlegg hovedsakelig for å dekke behovene til et bestemt luftfartsselskap, bør disse kostnadene medregnes ved beregning av differansekostnadene. Kostnader som lufthavnen uansett ville hatt, uavhengig av avtalen med luftfartsselskapet, bør derimot ikke medregnes ved vurderingen av om det markedsøkonomiske investorprinsippet er overholdt.
65. Dersom en lufthavnoperatør har mottatt forenlig støtte, videreføres ikke fordelene av denne støtten til et bestemt luftfartsselskap⁽⁶²⁾ dersom følgende vilkår er oppfylt: Infrastrukturen er åpen for alle luftfartsselskaper⁽⁶³⁾ (dette omfatter infrastruktur som sannsynligvis vil bli brukt i større grad av visse kategorier av brukere, f.eks. lavprisselskaper eller charterselskaper) og er ikke forbeholdt et bestemt luftfartsselskap; luftfartsselskapene betaler tariffen som dekker minst differansekostnadene som definert i nr. 64. Overvåkingsorganet anser dessuten at støtten under slike omstendigheter, selv om det hadde dreid seg om statsstøtte til luftfartsselskapene, uansett ville være forenlig med EØS-avtalens virkemåte, av samme grunn som at støtten til lufthavnen er forenlig med den. Dersom en lufthavnoperatør har mottatt uforenlig investeringsstøtte,

⁽⁵⁶⁾ Relevante bestemmelser omfatter artikkel 53 og 54 i EØS-avtalen og direktiv 2009/12/EF.

⁽⁵⁷⁾ Se Kommissjonens beslutning i sak C 12/2008 – Slovakia – Avtale mellom Bratislava lufthavn og Ryanair (EUT L 27 av 1.2.2011, s. 24) og Kommissjonens beslutning i sak C 25/2007 – Finland – Tampere Pirkkala lufthavn og Ryanair (EUT L 309 av 19.11.2013, s. 27).

⁽⁵⁸⁾ En rimelig fortjenestemargin er en "normal" avkastning på kapital, dvs. den avkastning som et normalt selskap ville kreve for en investering med tilsvarende risiko. Avkastningen måles som den internrenten som oppnås gjennom de kontantstrømmene som forventes å følge av avtalen med luftfartsselskapet.

⁽⁵⁹⁾ Dette utelukker ikke muligheten for å ta høyde for at framtidige økonomiske gevinster i løpet av avtalens løpetid kan utligne de innledende tapene.

⁽⁶⁰⁾ All offentlig støtte, som for eksempel markedsføringsavtaler som er inngått direkte mellom offentlige myndigheter og luftfartsselskapet, og som har som formål å utligne deler av de normale kostnadene som lufthavnen har i forbindelse med avtalen mellom lufthavnen og luftfartsselskapet, skal også medregnes. Dette gjelder uansett om støtten gis direkte til det berørte luftfartsselskapet eller kanaliseres gjennom lufthavnen eller en annen enhet.

⁽⁶¹⁾ Charleroi-dommen, nr. 59.

⁽⁶²⁾ Det som sies om luftfartsselskaper i dette nummer, gjelder også for andre brukere av lufthavnen.

⁽⁶³⁾ Se særlig forente saker T-443/08 og T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG og Flughafen Leipzig Halle GmbH mot Kommissjonen*, [2011] Sml. II-1311, nr. 109.

videreføres ikke fordelene ved denne støtten til et bestemt luftfartsselskap dersom følgende vilkår er oppfylt: Infrastrukturen er åpen for alle luftfartsselskaper og er ikke forbeholdt et bestemt luftfartsselskap; luftfartsselskapene betaler tariffen som dekker minst differansekostnadene som definert i nr. 64. Overvåkingsorganet anser at det under slike omstendigheter ikke kan utelukkes at det foreligger en sektormessig fordel for luftfartsselskapene eller andre brukere, men at dette ikke bør føre til tilbakesøking fra bestemte luftfartsselskaper eller andre brukere.

66. Når Overvåkingsorganet vurderer avtaler mellom en lufthavn og et luftfartsselskap, vil det også ta hensyn til i hvilken grad disse avtalene kan anses som en del av gjennomføringen av lufthavnens overordnede strategi, som forventes å føre til lønnsomhet i hvert fall på lang sikt.

4. Offentlig finansiering av tjenester av allmenn økonomisk betydning

67. I noen tilfeller kan offentlige myndigheter definere visse økonomiske aktiviteter som utføres av lufthavner eller luftfartsselskaper, som tjenester av allmenn økonomisk betydning i henhold til artikkel 59 nr. 2 i EØS-avtalen og rettspraksis i *Altmark*-saken⁽⁶⁴⁾, og gi godtgjøring for levering av denne typen tjenester.

68. I slike tilfeller gir retningslinjene for tjenester av allmenn økonomisk betydning⁽⁶⁵⁾ og kommisjonsforordning (EU) nr. 360/2012⁽⁶⁶⁾ veiledning om vilkårene for når offentlig finansiering av en tjeneste av allmenn økonomisk betydning utgjør statsstøtte i henhold til artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen. Støtte i form av godtgjøring for offentlig tjenesteyting vil bli vurdert etter kommisjonsbeslutning 2012/21/EU⁽⁶⁷⁾ og rammebestemmelsene om tjenester av allmenn økonomisk betydning⁽⁶⁸⁾. Til sammen utgjør disse fire dokumentene ”pakken om tjenester av allmenn økonomisk betydning”, som også gjelder for godtgjøring til lufthavner og luftfartsselskaper. I det følgende illustreres anvendelsen av noen av prinsippene i pakken om tjenester av allmenn økonomisk betydning i lys av visse sektorspesifikke forhold.

4.1. Definisjon av en tjeneste av allmenn økonomisk betydning innenfor lufthavn- og lufttransportsektoren

69. Ifølge det første kriteriet i *Altmark*-dommen kreves en klar definisjon av hvilke oppgaver som utgjør tjenester av allmenn økonomisk betydning. Dette kravet faller sammen med kravet i EØS-avtalens artikkel 59 nr. 2⁽⁶⁹⁾. I henhold til rettspraksis⁽⁷⁰⁾ må foretak som er tillagt oppgaven å utføre tjenester av allmenn økonomisk betydning, ha mottatt denne oppgaven av en offentlig myndighet ved en rettsakt. Overvåkingsorganet har også avklart⁽⁷¹⁾ at for at en virksomhet skal anses som en tjeneste av allmenn økonomisk betydning, bør den ha særlige kjennetegn sammenlignet med vanlig økonomisk virksomhet, og at det målet av allmenn betydning som offentlige myndigheter søker å nå, ikke bare kan bestå i å fremme utviklingen av visse næringsgrener eller økonomiske områder som fastsatt i artikkel 61 nr. 3 bokstav c) i EØS-avtalen⁽⁷²⁾.

⁽⁶⁴⁾ Se *Altmark*-dommen, nr. 86–93. Offentlig finansiering av levering av tjenester av allmenn økonomisk betydning innebærer en selektiv fordel i betydningen av artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen dersom følgende fire vilkår er oppfylt: a) Mottakeren av statlige midler for en tjeneste av allmenn økonomisk betydning må formelt ha fått i oppdrag å yte tjenesten, og mottakerens forpliktelser i den forbindelse må være klart definert. b) Parametrene for beregning av godtgjøringen må være fastsatt på forhånd på en objektiv og åpen måte. c) Godtgjøringen kan ikke overstige det som er nødvendig for å dekke alle eller en del av kostnadene forbundet med ved ytingen av tjenesten, idet det tas hensyn til relevante inntekter og en rimelig fortjeneste for å utøve disse forpliktelsene. d) Når mottakeren ikke er valgt etter en framgangsmåte for offentlige innkjøp, som gjør at samfunnet kan få tjenesten til lavest mulig kostnad, må nivået på godtgjøringen som gis, fastsettes på grunnlag av en analyse av de kostnadene et veldrevet foretak ville hatt ved utøvelsen av disse forpliktelsene, idet det tas hensyn til relevante inntekter og en rimelig fortjeneste.

⁽⁶⁵⁾ Se fotnote 21.

⁽⁶⁶⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 360/2012 av 25. april 2012 om anvendelse av artikkel 107 og 108 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte på bagatellmessig støtte til foretak som yter tjenester av allmenn økonomisk betydning (EUT L 114 av 26.4.2012, s. 8), innlemmet i EØS-avtalens vedlegg XV nr. 1ha ved EØS-komiteens beslutning nr. 225/2012 av 7. desember 2012 (EUT L 81 av 21.3.2013, s. 27, og EØS-tillegget nr. 18 av 21.3.2013, s. 32).

⁽⁶⁷⁾ Kommisjonsbeslutning 2012/21/EU av 20. desember 2011 om anvendelsen av artikkel 106 nr. 2 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte på statsstøtte i form av godtgjøring for offentlig tjenesteyting til visse foretak som er blitt tillagt oppgaven å utføre tjenester av allmenn økonomisk betydning (EUT L 7 av 11.1.2012, s. 3), innlemmet i EØS-avtalens vedlegg XV nr. 1h ved EØS-komiteens beslutning nr. 66/2012 av 30. mars 2012 (EUT L 207 av 2.8.2012, s. 46, og EØS-tillegget nr. 43 av 2.8.2012, s. 56).

⁽⁶⁸⁾ Rammebestemmelsene om statsstøtte i form av godtgjøring for offentlig tjenesteyting (EUT L 161 av 13.6.2013, s. 12, og EØS-tillegget nr. 34 av 13.6.2013, s. 1).

⁽⁶⁹⁾ Sak T-289/03 *British United Provident Association Ltd (BUPA) mot Kommisjonen* [2008], Sml. II-81, nr. 171 og 224.

⁽⁷⁰⁾ Se forente saker T-204/97 og T-270/97 *EPAC – Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA mot Kommisjonen* [2000] Sml. II-2267, nr. 126 og sak T-17/02 *Fred Olsen, SA mot Kommisjonen* [2005] Sml. II-2031, nr. 186, 188–189.

⁽⁷¹⁾ Se meldingen om tjenester av allmenn økonomisk betydning, nr. 45.

⁽⁷²⁾ Se vedtak N 381/04 – Frankrike, Prosjekt om et høyhastighetsnett for telekommunikasjon i Pyrénées-Atlantiques (DORSAL) (EUT C 162 av 2.7.2005, s. 5).

70. Når det gjelder lufttransporttjenester, kan forpliktelser til å yte offentlige tjenester bare pålegges i samsvar med forordning (EF) nr. 1008/2008⁽⁷³⁾. Særlig kan slike forpliktelser bare pålegges med hensyn til en bestemt rute eller et bestemt rutenett⁽⁷⁴⁾, og ikke med hensyn til en allmenn rute fra en bestemt lufthavn, by eller region. Forpliktelser til å yte offentlige tjenester kan dessuten bare pålegges med hensyn til en rute som oppfyller transportbehov som ikke i tilstrekkelig grad kan dekkes av en eksisterende flyrute eller av andre transportmidler⁽⁷⁵⁾.
71. I den forbindelse bør det understrekes at oppfyllelse av de materielle og prosessuelle kravene i forordning (EF) nr. 1008/2008 ikke fjerner behovet for at den eller de berørte EFTA-statene foretar en vurdering av om kravene i artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen er oppfylt.
72. Når det gjelder lufthavner, anser Overvåkingsorganet at det i velbegrunnede tilfeller er mulig å betrakte den alminnelige driften av en lufthavn som en tjeneste av allmenn økonomisk betydning. I lys av prinsippene angitt i nr. 69 anser Overvåkingsorganet at dette bare kan være tilfelle dersom deler av området som eventuelt skal betjenes av lufthavnen, uten lufthavnen ville blitt isolert fra resten av EØS i en utstrekning som ville skade deres sosiale og økonomiske utvikling. En slik vurdering bør ta behørig hensyn til andre transportmåter, særlig høyhastighetstog eller fergeforbindelser. I slike tilfeller kan offentlige myndigheter pålegge en lufthavn en forpliktelse til å yte en offentlig tjeneste for å sikre at lufthavnen fortsetter å være åpen for kommersiell trafikk. Overvåkingsorganet bemerker at visse lufthavner spiller en viktig rolle når det gjelder å skape regionale forbindelser for isolerte regioner, fjerntliggende regioner eller randområder i Unionen. En slik situasjon kan særlig oppstå med hensyn til de ytterste randområdene samt øyer eller andre områder i EØS. Ut fra en vurdering fra tilfelle til tilfelle og avhengig av de særlige forholdene ved hver enkelt lufthavn og den regionen lufthavnen betjener, kan det være berettiget å fastsette forpliktelser til å yte en tjeneste av allmenn økonomisk betydning i disse lufthavnene.
73. På bakgrunn av de særlige kravene knyttet til forpliktelsen til å yte offentlige lufttransporttjenester⁽⁷⁶⁾, og med tanke på den fullstendige liberaliseringen av lufttransportmarkedene, anser Overvåkingsorganet at omfanget av de forpliktelsene til å yte offentlige tjenester som er pålagt av lufthavnene, ikke bør omfatte utvikling av kommersielle lufttransporttjenester.

4.2. Forenlighet av støtte i form av godtgjøring for offentlig tjenesteyting

74. Dersom et av de kumulative kriteriene i *Altmark*-dommen ikke er oppfylt, gir godtgjøring for offentlig tjenesteyting mottakeren en økonomisk fordel og kan utgjøre statsstøtte i betydningen av artikkel 61 nr. 1 i EØS-avtalen. Slik statsstøtte kan anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til avtalens artikkel 59 nr. 2 dersom alle kriteriene for forenlighet som er utformet for anvendelsen av nevnte nummer, er oppfylt.
75. Statsstøtte i form av godtgjøring for offentlig tjenesteyting er unntatt fra meldingskravet i del I artikkel 1 nr. 3 i protokoll 3 til overvåkings- og domstolsavtalen dersom kravene i beslutning 2012/21/EU er oppfylt. Virkeområdet for beslutning 2012/21/EU omfatter godtgjøring for offentlig tjenesteyting til
- a) lufthavner der den gjennomsnittlige årlige trafikkmengden ikke overstiger 200 000 passasjerer⁽⁷⁷⁾ så lenge oppdraget om å yte tjenester av allmenn økonomisk betydning varer, og
 - b) luftfartsselskaper når det gjelder flyforbindelser til øyer der den gjennomsnittlige årlige trafikkmengden ikke overstiger 300 000 passasjerer⁽⁷⁸⁾.

⁽⁷³⁾ Artikkel 16, 17 og 18.

⁽⁷⁴⁾ Både opprinnelseslufthavner og bestemmelseslufthavner skal angis tydelig, se artikkel 16 nr. 1 i forordning (EF) nr. 1008/2008.

⁽⁷⁵⁾ Overvåkingsorganet anser særlig at det ville være vanskelig å berettegne forpliktelser til å yte offentlige tjenester på en rute til en bestemt lufthavn dersom det allerede finnes lignende forbindelser, særlig med hensyn til transporttid, antall avganger, tjenestens nivå og kvalitet, til en annen lufthavn som betjener samme oppland.

⁽⁷⁶⁾ Se nr. 70 og forordning (EF) nr. 1008/2008, betraktning 12 og artikkel 16–18.

⁽⁷⁷⁾ Denne terskelen gjelder antallet enkeltreiser, det vil si at en passasjer som flyr fra lufthavnen og tilbake til lufthavnen, vil bli talt to ganger. Dersom en lufthavn inngår i en gruppe av lufthavner, fastsettes passasjerantallet på grunnlag av hver enkelt lufthavn.

⁽⁷⁸⁾ Denne terskelen gjelder antallet enkeltreiser, det vil si at en passasjer som flyr til øya og tilbake igjen, vil bli talt to ganger. Den gjelder for individuelle ruter mellom en lufthavn på øya og en lufthavn på fastlandet.

76. Statsstøtte som ikke omfattes av beslutning 2012/21/EU, kan erklæres som forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til avtalens artikkel 59 nr. 2, dersom vilkårene i rammebestemmelsene om tjenester av allmenn økonomisk betydning er oppfylt. Det bør imidlertid bemerkes at ved en vurdering både i henhold til beslutning 2012/21/EU og rammebestemmelsene om tjenester av allmenn økonomisk betydning, gjelder betraktningene om definisjonen av forpliktelser til å yte offentlige tjenester i nr. 69–73 i disse retningslinjene.

5. Støttens forenlighet i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c)

77. Dersom offentlig finansiering av lufthavner og/eller luftfartsselskaper utgjør støtte, kan denne støtten anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c) når den oppfylder forenlighetskriteriene for lufthavner i avsnitt 5.1 i disse retningslinjene, og for luftfartsselskaper i avsnitt 5.2. Statsstøtte til luftfartsselskaper som gradvis reduserer lufthavnens lønnsomhet (se nr. 63 og 64 i disse retningslinjene) vil anses som uforenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til avtalens artikkel 61 nr. 1, med mindre forenlighetskriteriene for oppstartsstøtte angitt i avsnitt 5.2 i disse retningslinjene er oppfylt.
78. Ved vurdering av om et statsstøttetiltak kan anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c), analyserer Overvåkingsorganet vanligvis om støttetiltakets utforming sikrer at den positive virkningen når det gjelder å nå et mål av allmenn interesse, er større enn dens potensielle negative virkning på handelen og konkurransen.
79. I meldingen om modernisering av statsstøtte ble det etterlyst identifikasjon og definisjon av felles prinsipper for Overvåkingsorganets vurdering av forenligheten av alle støttetiltak. Et støttetiltak vil anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til avtalens artikkel 61 nr. 3 når følgende kumulative vilkår er oppfylt:
- (a) Bidrag til et veldefinert mål av felles interesse: Et statsstøttetiltak må ha et mål av felles interesse i samsvar med artikkel 61 nr. 3 i EØS-avtalen.
 - (b) Behov for statlig inngripen: Et statsstøttetiltak må være rettet mot en situasjon der støtte kan gi en faktisk forbedring som markedet ikke kan sørge for selv, for eksempel ved å utbedre en markedsangel eller avhjelpe et rettferdighets- eller utjevningsproblem.
 - (c) Støttetiltakets egnethet: Støttetiltaket må være et hensiktsmessig politisk instrument for å nå målet av felles interesse.
 - (d) Incentivvirkning: Støtten må endre de berørte foretakenes opptreden slik at de inngår i ytterligere virksomhet som de ikke ville ha gjort uten støtten, eller som de ville ha utøvd på en begrenset eller annen måte eller et annet sted.
 - (e) Støttens forholdsmessighet (begrensning av støtten til et minimum): Støttebeløpet må være begrenset til det minimum som kreves for å oppmuntre til ytterligere investering eller virksomhet i det berørte området.
 - (f) Forhindring av unødvendige negative virkninger på konkurransen og handelen mellom EØS-statene: De negative virkningene av støtten må begrenses i tilstrekkelig grad, slik at tiltakets samlede resultat er positivt.
 - (g) Innsyn i støtten: EFTA-statene, Overvåkingsorganet, markedsdeltakerne og den berørte allmennheten må ha lett tilgang til alle relevante rettsakter og til relevante opplysninger om støtten som gis innenfor rammen av disse, som angitt i avsnitt 8.2.
80. Når det gjelder statsstøtte innenfor luftfartssektoren, anser Overvåkingsorganet at disse felles prinsippene er overholdt når statsstøtte som gis til lufthavner eller luftfartsselskaper, oppfylder alle vilkårene angitt i henholdsvis avsnitt 5.1 og 5.2. Dersom disse vilkårene er oppfylt, innebærer det at støtten er forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til artikkel 61 nr. 2 bokstav c).

81. Dersom en uatskillelig del av et støttetiltak og vilkårene for det (herunder hvordan det finansieres, når finansieringsmetoden utgjør en integrert del av statsstøttetiltaket) medfører et brudd på EØS-retten, kan imidlertid støtten ikke erklæres forenlig med EØS-avtalens virkemåte⁽⁷⁹⁾.
82. Ved vurdering av statsstøttes forenlighet med EØS-avtalens virkemåte vil Overvåkingsorganet dessuten ta hensyn til eventuelle saker som er reist i forbindelse med brudd på EØS-avtalens artikkel 53 eller 54 som kan være av betydning for støttemottakeren, og som kan være relevante for vurderingen av støtten i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 3⁽⁸⁰⁾.

5.1. Støtte til lufthavner

5.1.1. Investeringsstøtte til lufthavner

83. Investeringsstøtte til lufthavner enten som individuell støtte eller i forbindelse med en støtteordning vil anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c), forutsatt at de kumulative vilkårene i nr. 79 er oppfylt som angitt i nr. 84–108.
- a) Bidrag til et veldefinert mål av felles interesse
84. Investeringsstøtte til lufthavner vil anses for å bidra til å nå et mål av felles interesse dersom den
- a) øker EØS-borgernes mobilitet og samtrafikkvevnen i regionene ved å etablere tilknytningspunkter for flyginger innenfor EØS, eller
 - b) motvirker overbelastning i viktige EØS-lufthavner, eller
 - c) fremmer regional utvikling.
85. Etablering av flere ulønnsomme lufthavner med samme oppland eller av ytterligere ubrukt kapasitet bidrar imidlertid ikke til et mål av felles interesse. Dersom hovedmålet med et investeringsprosjekt er å skape ny lufthavnkapasitet, må den nye infrastrukturen på mellomlang sikt oppfylle den forventede etterspørselen fra luftfartsselskapene, passasjerene og speditørene i lufthavnens oppland. Enhver investering som ikke har tilfredsstillende utsikter til bruk på mellomlang sikt, eller som forverrer utsiktene til bruk av eksisterende infrastruktur i opplandet på mellomlang sikt, kan ikke anses for å tjene et mål av felles interesse.
86. Overvåkingsorganet vil derfor stille seg tvilende til utsiktene til bruk på mellomlang sikt av lufthavninfrastruktur i en lufthavn som ligger innenfor en eksisterende lufthavns oppland, dersom den eksisterende lufthavnens kapasitet ikke utnyttes fullt ut. Utsiktene til bruk på mellomlang sikt må dokumenteres med pålitelige prognoser for passasjer- og fraktrafikk innenfor rammen av en forretningsplan som er utarbeidet på forhånd, og må identifisere investeringens sannsynlige virkning på bruken av eksisterende infrastruktur, som for eksempel andre lufthavner eller transportmåter, særlig forbindelser med høyhastighetstog.
- b) Behov for statlig inngripen
87. For å kunne vurdere om statsstøtte bidrar effektivt til å nå et mål av felles interesse er det nødvendig å identifisere det problemet som skal løses. Statsstøtte bør gis i situasjoner der slik støtte kan gi en reell forbedring som markedet selv ikke kan gi.
88. Mindre lufthavner har ofte mindre gunstige forutsetninger for å utvikle sine tjenester og tiltrekke seg privat finansiering av sine investeringer i infrastruktur enn de større lufthavnene i EØS. Derfor kan små lufthavner under de nåværende markedsvilkårene ha vanskelig for å sikre finansiering av sine investeringer uten offentlig støtte.
89. Behovet for offentlige midler til finansiering av infrastrukturinvesteringer vil på grunn av høye faste kostnader⁽⁸¹⁾ variere etter lufthavnens størrelse og vanligvis være større for mindre lufthavner. Under de nåværende markedsvilkårene anser Overvåkingsorganet at følgende kategorier av lufthavner⁽⁸²⁾, med deres respektive finansielle levedyktighet, kan identifiseres:

⁽⁷⁹⁾ Se for eksempel sak C156/98 *Tyskland mot Kommisjonen* [2000] Sml. I6857, nr. 78 og sak C333/07 *Régie Networks mot Rhone Alpes Bourgogne* [2008] Sml. I10807, nr. 94–116.

⁽⁸⁰⁾ Se sak C-225/91 *Matra mot Kommisjonen*, [1993] Sml. I-3203, nr. 42.

⁽⁸¹⁾ Mellom 70 og 90 % av lufthavnens kostnader er faste kostnader.

⁽⁸²⁾ Lufthavnkategoriene i disse retningslinjene bygger på tilgjengelige bransjeopplysninger.

- a) Lufthavner med en årlig passasjertrafikk på opptil 200 000 kan være ute av stand til å dekke en stor del av sine kapitalkostnader.
 - b) Lufthavner med en årlig passasjertrafikk på mellom 200 000 og 1 million er vanligvis ikke i stand til å dekke en større del av sine kapitalkostnader.
 - c) Lufthavner med en årlig passasjertrafikk på 1–3 millioner bør i gjennomsnitt være i stand til å dekke en større del av sine kapitalkostnader.
 - d) Lufthavner med en årlig passasjertrafikk på mellom 3 og 5 millioner bør i prinsippet i stor grad være i stand til å dekke alle sine kostnader (herunder driftskostnader og kapitalkostnader), men under visse konkrete omstendigheter kan offentlig støtte være nødvendig for å finansiere noen av deres kapitalkostnader.
 - e) Lufthavner med en årlig passasjertrafikk på over 5 millioner er vanligvis lønnsomme og i stand til å dekke alle sine kostnader, unntatt i helt ekstraordinære tilfeller.
- c) Statsstøttens egnethet som politisk instrument
90. EFTA-statene må vise at støttetiltaket er et egnet politisk instrument til å nå det ønskede målet eller løse de problemene som støtten er ment å løse. Et støttetiltak vil ikke anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte dersom målet kan nås med andre, mindre konkurransevridende politiske instrumenter eller støtteformer.
91. EFTA-statene kan velge å bruke ulike politiske instrumenter og støtteformer. Når en EFTA-stat har vurdert andre politiske tiltak, og bruken av et selektivt instrument, som for eksempel statsstøtte i form av et direkte tilskudd, er blitt sammenlignet med mindre konkurransevridende støtteformer (som lån, garantier eller tilbakebetalingspliktige forskudd), anses de aktuelle tiltakene å utgjøre et egnet instrument.
92. Når det er mulig, oppfordres EFTA-statene til å utforme nasjonale ordninger som gjenspeiler hovedprinsippene bak den offentlige finansieringen, og angi de mest relevante egenskapene ved den planlagte offentlige finansieringen av lufthavner. Rammeordninger sikrer sammenheng i bruken av offentlige midler, reduserer den administrative byrden for små støttebevilgende myndigheter og framskynder gjennomføringen av individuelle støttetiltak. EFTA-statene oppfordres dessuten til å utarbeide klare retningslinjer for gjennomføring av statsstøttefinansiering av regionale lufthavner.
- d) Forekomst av incentivvirkning
93. Arbeid i forbindelse med en individuell investering kan først igangsettes etter at en søknad er inngitt til bevilgende myndighet. Dersom arbeidet igangsettes før søknaden er inngitt til bevilgende myndighet, vil eventuell støtte som gis til denne individuelle investeringen, ikke anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte.
94. Et investeringsprosjekt i en lufthavn kan være økonomisk attraktivt i seg selv. Det må derfor verifiseres at investeringen ikke ville ha blitt gjort eller ikke ville ha blitt gjort i like stort omfang uten statsstøtte. Dersom dette bekreftes, vil Overvåkingsorganet anse at støttetiltaket har en incentivvirkning.
95. Incentivvirkningen påvises ved kontrafaktisk analyse der nivået av planlagt virksomhet med og uten støtte sammenlignes.
96. Dersom det ikke finnes noen kjent kontrafaktisk situasjon, kan det antas at det foreligger en incentivvirkning dersom det er et behov for finansiering av kapitalkostnader, det vil si når det på grunnlag av en på forhånd utarbeidet forretningsplan kan påvises at det er forskjell mellom netto nåverdi av de positive og de negative kontantstrømmene (herunder kostnader for investering i anleggsmidler) i løpet av investeringens levetid⁽⁸³⁾.

⁽⁸³⁾ Dette utelukker ikke muligheten for å ta høyde for at framtidige økonomiske gevinster kan utligne tap som oppstår innledningsvis.

- e) Støttens forholdsmessighet (begrensning av støtten til et minimum)
97. Det høyeste tillatte beløpet av statsstøtte uttrykkes som en prosentdel av støtteberettigede kostnader (høyeste støtteandel). Støtteberettigede kostnader er kostnader knyttet til investeringene i lufthavninfrastruktur, herunder planleggingskostnader, bakketjenesteinfrastruktur (som bagasjebånd osv.) og lufthavnstyr. Investeringskostnader i forbindelse med ikke-luftfartsrelatert virksomhet (særlig parkering, hoteller, restauranter og kontorer) er ikke støtteberettigede⁽⁸⁴⁾.
98. Investeringskostnadene knyttet til yting av bakketjenester (slik som busser, kjøretøyer osv.) er ikke støtteberettigede, ettersom de ikke er en del av bakketjenesteinfrastrukturen⁽⁸⁵⁾.
99. For at investeringsstøtte til lufthavner skal anses som forholdsmessig, må den være begrenset til tilleggskostnadene (fratrukket ekstraintekter) ved at det støttede prosjektet eller den støttede virksomheten gjennomføres i stedet for det alternative prosjektet eller den alternative virksomheten som støttemottakeren ville ha gjennomført i en kontrafaktisk situasjon, det vil si uten støtte. Dersom det ikke finnes noen kjent kontrafaktisk situasjon, bør støttebeløpet, for å anses som forholdsmessig, ikke overstige investeringsprosjektets finansieringsbehov ("behov for finansiering av kapitalkostnader"), som på grunnlag av en på forhånd utarbeidet forretningsplan fastsettes til netto nåverdi av forskjellen mellom de positive og de negative kontantstrømmene (herunder investeringskostnader) i løpet av investeringsens levetid. Når det gjelder investeringsstøtte, bør forretningsplanen omfatte eiendelens økonomiske levetid.
100. Ettersom finansieringsbehovet vil variere etter størrelsen på lufthavnen og vanligvis er større for små lufthavner, vil Overvåkingorganet bruke forskjellige høyeste tillatte støtteandeler for å sikre overgripende forholdsmessighet. Støtteandelen må ikke overstige den høyeste tillatte støtteandelen for investeringsstøtte og bør uansett ikke overstige investeringsprosjektets faktiske finansieringsbehov.
101. Følgende tabell gir en oppsummering av den høyeste tillatte støtteandelen avhengig av størrelsen på lufthavnen målt i antall passasjerer per år⁽⁸⁶⁾:

Størrelsen på lufthavnen bygger på gjennomsnittlig årlig passasjertrafikk (passasjerer per år)	Høyeste støtteandel for investeringsstøtte
>3–5 millioner	Opptil 25 %
>1–3 millioner	Opptil 50 %
<1 million	Opptil 75 %

102. De høyeste støtteandelene for investeringsstøtte til lufthavninfrastruktur kan økes med opptil 20 % for lufthavner i fjerntliggende regioner, uavhengig av lufthavnens størrelse.
103. Lufthavner med en gjennomsnittlig trafikkmengde på under 1 million passasjerer per år bør bidra med minst 25 % til finansieringen av de samlede støtteberettigede kostnadene. Investeringsprosjekter i visse lufthavner med en gjennomsnittlig trafikkmengde på under 1 million passasjerer per år som ligger i randområdene i EØS, kan imidlertid føre til et finansieringsbehov som er større enn de høyeste tillatte støtteandelene. På grunnlag av en vurdering av hvert enkelt tilfelle og avhengig av de særlige egenskapene ved den enkelte lufthavn, det enkelte investeringsprosjekt og den enkelte region som betjenes, kan en støtteandel på over 75 % være berettiget under ekstraordinære omstendigheter for lufthavner med en trafikkmengde på under 1 million passasjerer per år.

⁽⁸⁴⁾ Finansiering av denne virksomheten omfattes ikke av disse retningslinjene, ettersom de ikke vedrører transport, og vil derfor bli vurdert på grunnlag av de relevante sektorregler og generelle regler.

⁽⁸⁵⁾ Prinsippene fastsatt i disse retningslinjene gjelder ikke støtte til yting av bakketjenester, uavhengig av om de ytes av lufthavnen selv, av et luftfartsselskap eller av en yter av bakketjenester til tredjemann; slik støtte vil bli vurdert på grunnlag av de relevante generelle regler.

⁽⁸⁶⁾ Faktisk gjennomsnittlig årlig passasjertrafikk i løpet av de to regnskapsårene før det året støtten meldes eller, når det gjelder ikke-meldt støtte, faktisk gis eller utbetales. For en nyetablert passasjerlufthavn bør det tas hensyn til den prognostiserte gjennomsnittlige årlige passasjertrafikken i de to regnskapsårene etter det året den kommersielle passasjertrafikken starter. Disse tersklene gjelder antall enkeltreiser. Dette innebærer at passasjerer som for eksempel flyr til lufthavnen og deretter tilbake, telles to ganger. Det gjelder for individuelle ruter. Dersom en lufthavn inngår i en gruppe av lufthavner, fastsettes passasjerantallet på grunnlag av hver enkelt lufthavn.

104. For å ta hensyn til de særlige omstendighetene som råder ved flytting av en eksisterende lufthavn og opphør av lufthavnvirksomhet ved et eksisterende anlegg, vil Overvåkingsorganet særlig vurdere den tildelte statsstøttens forholdsmessighet, nødvendighet og høyeste støtteandel, på grunnlag av analysen av finansieringsbehovet eller den kontrafaktiske situasjonen i hvert enkelt tilfelle, uavhengig av den gjennomsnittlige passasjertrafikken ved denne lufthavnen.
105. Under helt ekstraordinære omstendigheter som kjennetegnes av en klar markedssvikt, og under hensyn til investeringens omfang, manglende mulighet til å få finansiert investeringen på kapitalmarkedene, svært mange positive ringvirkninger samt konkurransevriddningene, kan dessuten lufthavner med en gjennomsnittlig trafikkmengde på over 5 millioner passasjerer per år motta støtte til å finansiere lufthavninfrastruktur. I slike tilfeller vil imidlertid Overvåkingsorganet foreta en grundig vurdering av den tildelte støttens forholdsmessighet, nødvendighet og høyeste støtteandel, på grunnlag av analysen av finansieringsbehovet og den kontrafaktiske situasjonen i hvert enkelt tilfelle, uavhengig av den gjennomsnittlige passasjertrafikken ved denne lufthavnen.
- f) Unngåelse av utilbørlige negative virkninger på konkurranse og handel
106. Særlig kan etablering av flere ulønnsomme lufthavner eller ytterligere ubrukt kapasitet innenfor opplandet for eksisterende infrastruktur gi konkurransevriddninger. Overvåkingsorganet vil derfor i prinsippet stille seg tvilende til forenligheten av investeringer i lufthavninfrastruktur i en lufthavn som ligger innenfor en eksisterende lufthavns oppland⁽⁸⁷⁾, dersom den eksisterende lufthavnens kapasitet ikke utnyttes fullt ut.
107. For å unngå de negative virkningene av støtte som kan oppstå når lufthavner har svake budsjettammer⁽⁸⁸⁾, kan investeringsstøtte til lufthavner med trafikk på opptil 5 millioner passasjerer gis enten som et fastsatt forskuddsbeløp for å dekke støtteberettigede investeringskostnader eller i årlige rater for å kompensere for det behovet for finansiering av kapitalkostnader som framgår av lufthavnens forretningsplan.
108. For ytterligere å begrense eventuelle konkurransevriddninger må lufthavnen, herunder alle investeringer som det gis støtte til, være åpen for alle potensielle brukere og ikke forbeholdt en bestemt bruker. Når kapasiteten er fysisk begrenset, bør tildelingen gjøres på grunnlag av relevante, objektive, åpne og ikke-diskriminerende kriterier.

Meldingskrav ved støtteordninger og individuelle støttetiltak:

109. EFTA-statene oppfordres til å melde støtteordninger for investeringsstøtte til lufthavner med en gjennomsnittlig årlig trafikkmengde på under 3 millioner passasjerer.
110. Ved vurdering av en støtteordning vil vilkårene knyttet til behovet for støtte og til støttens incentivvirkning og forholdsmessighet anses som oppfylt dersom EFTA-staten har forpliktet seg til å gi individuell støtte under den godkjente støtteordningen først etter at den har kontrollert at de kumulative vilkårene i dette avsnittet er oppfylt.
111. På grunn av en større risiko for konkurransevriddning bør følgende støttetiltak alltid meldes individuelt:
- Investeringsstøtte til lufthavner med en gjennomsnittlig årlig trafikkmengde på over 3 millioner passasjerer.
 - Investeringsstøtte med en støtteandel på over 75 % til en lufthavn med en gjennomsnittlig årlig passasjertrafikk på under 1 million, med unntak av lufthavner i fjerntliggende regioner.
 - Investeringsstøtte til flytting av lufthavner.
 - Investeringsstøtte til finansiering av en lufthavn som brukes både til passasjerer og frakt, og som har håndtert over 200 000 tonn frakt i de to regnskapsårene før det året støtten meldes.

⁽⁸⁷⁾ Se avsnitt 5.1.1. bokstav a).

⁽⁸⁸⁾ Dersom støtten skulle fastsettes på grunnlag av beregninger gjort i ettertid (og dekke eventuelle underskudd etter hvert som de oppsto), ville lufthavnene kanskje ikke ha tilstrekkelig incentiv til å holde kostnadene nede og kreve lufthavnavgifter som er tilstrekkelige til å dekke kostnadene.

- e) Investeringsstøtte til etablering av en ny passasjerlufthavn (herunder omgjøring av en eksisterende landingsplass til en passasjerlufthavn).
- f) Investeringsstøtte til etablering eller utvikling av en lufthavn innenfor 100 kilometer eller 60 minutters reisetid med bil, buss, tog eller høyhastighetstog fra en eksisterende lufthavn.

5.1.2. Driftsstøtte til lufthavner

112. Driftsstøtte til lufthavner enten som individuell støtte eller i forbindelse med en støtteordning vil anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c) i en overgangsperiode på 10 år fra datoen for offentliggjøring⁽⁸⁹⁾, forutsatt at de kumulative vilkårene i nr. 79 er oppfylt som angitt i nr. 113–108.
- a) Bidrag til et veldefinert mål av felles interesse
113. Som angitt i nr. 13 vil driftsstøtte til lufthavner for å gi lufthavnene tid til å tilpasse seg nye markedsvilkår og unngå forstyrrelser i lufttrafikken og samtrafikkevennen i regionene, anses å bidra til å nå et mål av felles interesse i en overgangsperiode på ti år, dersom den
- a) øker EØS-borgernes mobilitet og samtrafikkevennen i regionene ved å etablere adgangspunkter for flyginger innenfor EØS, eller
 - b) motvirker overbelastning i viktige EØS-lufthavner eller
 - c) fremmer regional utvikling.
114. Etablering av flere ulønnsomme lufthavner med samme oppland bidrar imidlertid ikke til et mål av felles interesse. Dersom en lufthavn har det samme opplandet som en annen lufthavn med ubrukt kapasitet, må forretningsplanen, som må bygge på pålitelige prognoser for passasjer- og frakttrafikk, identifisere den sannsynlige virkningen av trafikken på den andre lufthavnen med det opplandet.
115. Overvåkingsorganet vil derfor stille seg tvilende til om en ulønnsom lufthavn vil kunne oppnå full dekning av driftskostnadene ved utgangen av overgangsperioden, dersom det finnes en annen lufthavn med det samme opplandet.
- b) Behov for statlig inngripen
116. For å kunne vurdere om statsstøtte bidrar effektivt til å nå et mål av felles interesse er det nødvendig å identifisere det problemet som skal løses. Statsstøtte bør gis i situasjoner der slik støtte kan gi en reell forbedring som markedet selv ikke kan gi.
117. Mindre lufthavner har ofte mindre gunstige forutsetninger for å utvikle sine tjenester og tiltrekke seg privat finansiering enn de større lufthavnene i EØS. Derfor kan små lufthavner under de nåværende markedsvilkårene ha vanskelig for å sikre finansiering av sin drift uten offentlig støtte.
118. Under de rådende markedsvilkårene vil behovet for offentlig finansiering av driftskostnader på grunn av høye faste kostnader variere etter lufthavnens størrelse, og vanligvis være forholdsmessig større for mindre lufthavner. Under de nåværende markedsvilkårene anser Overvåkingsorganet at følgende kategorier av lufthavner, med deres respektive finansielle levedyktighet, kan identifiseres:
- a) Lufthavner med en årlig passasjertrafikk på opptil 200 000 kan være ute av stand til å dekke en stor del av sine driftskostnader.
 - b) Lufthavner med en årlig passasjertrafikk på mellom 200 000 og 700 000 kan være ute av stand til å dekke en betydelig del av sine driftskostnader.
 - c) Lufthavner med en årlig passasjertrafikk på mellom 700 000 og 1 million bør generelt være i stand til å dekke en større del av sine driftskostnader.

⁽⁸⁹⁾ Henvisninger til "datoen for offentliggjøring" i disse retningslinjene betyr datoen for offentliggjøring på Overvåkingsorganets nettsted.

- d) Lufthavner med en årlig passasjertrafikk på 1–3 millioner bør i gjennomsnitt være i stand til å dekke størsteparten av sine driftskostnader.
- e) Lufthavner med en årlig passasjertrafikk på over 3 millioner er vanligvis lønnsomme på driftsnivå, og bør være i stand til å dekke sine driftskostnader.
119. Overvåkingsorganet mener derfor at den årlige trafikkmengden ved lufthavnen må være på høyst 3 millioner passasjerer⁽⁹⁰⁾ for at den skal være berettiget til driftsstøtte.
- c) Statsstøttens egnethet som politisk instrument
120. EFTA-statene må vise at støtten er egnet til å nå det ønskede målet eller løse de problemene som støtten er ment å løse. Et støttetiltak vil ikke anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte dersom målet kan nås med andre, mindre konkurransevridende politiske instrumenter eller støtteformer⁽⁹¹⁾.
121. For å skape de rette incentivene til effektiv drift av en lufthavn skal støttebeløpet i prinsippet fastsettes på forhånd, som et fast beløp som dekker det forventede behovet for driftsfinansiering (fastsatt på grunnlag av en på forhånd utarbeidet forretningsplan) i en overgangsperiode på 10 år. Derfor bør en økning av støttebeløpet i ettertid i prinsippet ikke anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte. EFTA-staten kan utbetale hele det forhåndsfastsatte beløpet som et forskudd, eller i rater som for eksempel utbetales årlig.
122. I unntakstilfeller der det er særlig stor usikkerhet om den framtidige kostnads- og inntektsutviklingen og den offentlige myndigheten står overfor en betydelig informasjonsasymmetri, kan den offentlige myndigheten beregne det høyeste beløpet av forenlig driftsstøtte etter en modell basert på det innledende behovet for driftsfinansiering ved overgangsperiodens begynnelse. Det innledende behovet for driftsfinansiering er det gjennomsnittlige behovet for driftsfinansiering (det vil si den delen av driftskostnadene som ikke dekkes av inntekter) i de fem årene forut for overgangsperiodens begynnelse (2009–2013).
123. Når det er mulig, oppfordres EFTA-statene til å utforme nasjonale ordninger som gjenspeiler hovedprinsippene bak den offentlige finansieringen, og angi de mest relevante egenskapene ved den planlagte offentlige finansieringen av lufthavner. Rammeordninger sikrer sammenheng i bruken av offentlige midler, reduserer den administrative byrden for små støttebevilgende myndigheter og framskynder gjennomføringen av individuelle støttetiltak. EFTA-statene oppfordres dessuten til å utarbeide klare retningslinjer for hvordan statsstøttefinansiering skal gjennomføres for regionale lufthavner og for luftfartsselskaper som bruker disse lufthavnene.
- d) Forekomst av incentivvirkning
124. Driftsstøtte har en incentivvirkning dersom det er sannsynlig at den berørte lufthavnens økonomiske virksomhet ville vært betydelig mindre uten driftsstøtten, idet det tas hensyn til eventuell investeringsstøtte samt trafikkmengden.
- e) Støttens forholdsmessighet (begrensning av støtten til et minimum)
125. For å være forholdsmessig må driftsstøtte til lufthavner være begrenset til det minimum som er nødvendig for at den støttede virksomheten kan finne sted.
126. Lufthavnens forretningsplan må sikte mot full dekning av driftskostnadene ved utgangen av overgangsperioden. De viktigste parametrene i denne forretningsplanen utgjør en integrert del av Overvåkingsorganets vurdering av forenligheten med EØS-avtalens virkemåte.

⁽⁹⁰⁾ Faktisk gjennomsnittlig årlig passasjertrafikk i løpet av de to regnskapsårene før det året støtten meldes eller, når det gjelder ikke-meldt støtte, faktisk gis eller utbetales. For en nyetablert passasjerlufthavn bør det tas hensyn til den prognostiserte gjennomsnittlige årlige passasjertrafikken i de to regnskapsårene etter det året den kommersielle passasjertrafikken starter. Disse tersklene gjelder antall enkeltreiser. Dette innebærer at passasjerer som for eksempel flyr til lufthavnen og deretter tilbake, telles to ganger. Det gjelder for individuelle ruter. Dersom en lufthavn inngår i en gruppe av lufthavner, fastsettes passasjerantallet på grunnlag av hver enkelt lufthavn.

⁽⁹¹⁾ Se også nr. 91.

127. Veien mot full dekning av driftskostnadene vil være forskjellig for hver lufthavn og vil avhenge av lufthavnens innledende behov for driftsfinansiering ved overgangsperiodens begynnelse. Overgangsperioden starter den dato disse retningslinjene offentliggjøres.
128. Det høyeste tillatte støttebeløpet i hele overgangsperioden vil uansett være begrenset til 50 % av det innledende finansieringsbehovet i en periode på 10 år⁽⁹²⁾. For eksempel, dersom det årlige gjennomsnittlige finansieringsbehovet for en lufthavn i perioden 2009–2013 er 1 million euro, vil det høyeste driftsstøttebeløpet som lufthavnen kan motta som et forhåndsfastsett fast beløp, være 5 millioner euro i løpet av 10 år (50 % x 1 million x 10). Ingen ytterligere driftsstøtte til denne lufthavnen vil bli ansett som forenlig.
129. Senest 10 år etter overgangsperiodens begynnelse må alle lufthavner ha nådd full dekning av sine driftskostnader, og deretter vil ingen driftsstøtte til lufthavner anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte, med unntak av driftsstøtte som gis i samsvar med reglene for horisontal statsstøtte, som for eksempel reglene for finansiering av tjenester av allmenn økonomisk betydning.
130. Under de nåværende markedsvilkårene kan lufthavner med en årlig passasjertrafikk på opptil 700 000 ha større vanskeligheter med å oppnå full kostnadsdekning i løpet av overgangsperioden på 10 år. Høyeste tillatte støttebeløp til lufthavner med opptil 700 000 passasjerer per år vil derfor være 80 % av det innledende behovet for driftsfinansiering i en periode på fem år etter overgangsperiodens begynnelse. For eksempel, dersom det årlige gjennomsnittlige finansieringsbehovet for en liten lufthavn i perioden 2009–2013 er lik 1 million euro, vil det høyeste driftsstøttebeløpet som lufthavnen kan motta som et forhåndsfastsett fast beløp, være 4 millioner euro i løpet av 5 år (80 % x 1 million x 10). Overvåkingsorganet vil vurdere behovet for fortsatt særbehandling og de framtidige utsiktene til full dekning av driftskostnadene for denne lufthavnkategorien på nytt, særlig når det gjelder endringer i markedsvilkår og lønnsomhetsutsikter.
- f) Unngåelse av utilbørlige negative virkninger på konkurranse og handel
131. Ved vurdering av driftsstøttens forenlighet med EØS-avtalen vil Overvåkingsorganet ta hensyn til konkurransevriddinger og virkninger på handelen. Dersom en lufthavn har det samme opplandet som en annen lufthavn med ubrukt kapasitet, må forretningsplanen, som må bygge på pålidelige prognoser for passasjer- og fraktrafikk, identifisere den sannsynlige virkningen på trafikken i de andre lufthavnene med det opplandet.
132. Driftsstøtte til en lufthavn med det samme opplandet vil anses som forenlig med EØS-avtalens virkeområde bare når EFTA-staten viser at alle lufthavner med det samme opplandet vil kunne oppnå full dekning av driftskostnadene ved utgangen av overgangsperioden.
133. For ytterligere å begrense konkurransevriddningene må lufthavnen være åpen for alle potensielle brukere og ikke forbeholdt en bestemt bruker. Når kapasiteten er fysisk begrenset, bør tildelingen gjøres på grunnlag av relevante, objektive, åpne og ikke-diskriminerende kriterier.
134. For å begrense de negative virkningene på konkurransen og handelen vil Overvåkingsorganet dessuten godkjenne driftsstøtte til lufthavner i en overgangsperiode på 10 år fra den dato disse retningslinjene offentliggjøres. Overvåkingsorganet vil ta situasjonen for lufthavner med en årlig passasjertrafikk på opptil 700 000 opp til ny vurdering fire år etter overgangsperiodens begynnelse.

Meldingskrav ved støtteordninger og individuelle støttetiltak:

135. EFTA-statene oppfordres sterkt til å melde nasjonale ordninger for driftsstøtte til finansiering av lufthavner, i stedet for individuelle støttetiltak for hver lufthavn. Dette er ment å redusere den administrative byrden både for EFTA-statenes myndigheter og for Overvåkingsorganet.

⁽⁹²⁾ Støtteandelen på 50 % tilsvarer finansieringsbehovet i løpet av 10 år for en lufthavn som, med utgangspunkt i den innledende dekningen av driftskostnader ved overgangsperiodens begynnelse, oppnår full dekning av driftskostnadene etter 10 år.

136. På grunn av en større risiko for konkurransevridning bør følgende støttetiltak alltid meldes individuelt:
- Driftsstøtte til finansiering av en lufthavn som brukes både til passasjerer og frakt, og som har håndtert over 200 000 tonn frakt i de to regnskapsårene før det året støtten meldes.
 - Driftsstøtte til en lufthavn der det finnes andre lufthavner innenfor 100 kilometer eller 60 minutters reise med bil, buss, tog eller høyhastighetstog.

Støtte gitt før begynnelsen av overgangsperioden:

137. Driftsstøtte som er gitt før overgangsperiodens begynnelse (herunder støtte som er utbetalt for offentliggjøringen av disse retningslinjene), kan erklæres som forenlig med hensyn til hele det beløpet som svarer til de udekkede driftskostnadene, forutsatt at vilkårene i avsnitt 5.1.2 er oppfylt, med unntak av nr. 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 og 134. Ved vurdering av forenligheten av driftsstøtte som er gitt før offentliggjøring av disse retningslinjene, vil Overvåkingsorganet ta hensyn til konkurransevridningene.

5.2. Oppstartsstøtte til luftfartsselskaper

138. Som nevnt i nr. 15 vil statsstøtte til luftfartsselskaper til åpning av nye ruter med mål om å øke regionens samtrafikkvegne anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til avtalens artikkel 61 nr. 3 bokstav c), forutsatt at de kumulative vilkårene i nr. 79 er oppfylt som angitt i nr. 139–153.
- Bidrag til et veldefinert mål av felles interesse
139. Oppstartsstøtte til luftfartsselskaper vil anses å bidra til å nå et mål av felles interesse, dersom den
- øker EØS-borgernes mobilitet og samtrafikkvegen i regionene ved å åpne nye ruter, eller
 - fremmer regional utvikling i fjerntliggende regioner.
140. Når en forbindelse som skal betjenes av den nye flyruten, allerede betjenes av høyhastighetstog eller fra en annen lufthavn med det samme opplandet på sammenlignbare vilkår, særlig med hensyn til reiselengde, kan den ikke anses å bidra til et veldefinert mål av felles interesse.
- Behov for statlig inngripen
141. Mindre lufthavner har ofte mindre gunstige forutsetninger for å utvikle sine tjenester enn de større lufthavnene i EØS. Luftfartsselskapene er dessuten ikke alltid villige til å ta risikoen ved å åpne nye ruter fra ukjente eller uprøvde lufthavner, og har ikke alltid tilstrekkelig incentiv til gjøre det.
142. På dette grunnlaget vil oppstartsstøtte bare anses som forenlig for ruter som forbinder en lufthavn med færre enn 3 millioner passasjerer per år⁽⁹³⁾ med en lufthavn innenfor Det felles europeiske luftrom⁽⁹⁴⁾.
143. Oppstartsstøtte til ruter som knytter en lufthavn i en fjerntliggende region til en annen lufthavn (innenfor eller utenfor Det felles europeiske luftrom) vil være forenlig uavhengig av de berørte lufthavnenes størrelse.
144. Oppstartsstøtte til flyruter til en lufthavn med flere enn 3 millioner passasjerer per år⁽⁹⁵⁾ og færre enn 5 millioner passasjerer per år som ikke ligger i fjerntliggende regioner, kan anses som forenlig med EØS-avtalens virkeområde bare i særlig behørig begrunnede unntakstilfeller.

⁽⁹³⁾ Faktisk gjennomsnittlig årlig passasjertrafikk i løpet av de to regnskapsårene før det året støtten meldes eller, når det gjelder ikke-meldt støtte, faktisk gis eller utbetales. For en nyetablert passasjerlufthavn bør det tas hensyn til den prognostiserte gjennomsnittlige årlige passasjertrafikken i de to regnskapsårene etter det året den kommersielle passasjertrafikken starter. Disse tersklene gjelder antall enkeltreiser. Dette innebærer at passasjerer som for eksempel flyr til lufthavnen og deretter tilbake, telles to ganger. Det gjelder for individuelle ruter.

⁽⁹⁴⁾ Beslutning 2006/682/EF truffet av Rådet og medlemsstatenes representanter forsamlet i Rådet om undertegnning og midlertidig anvendelse av den multilaterale avtale mellom den Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater, Republikken Albania, Bosnia-Hercegovina, Republikken Bulgaria, Republikken Kroatia, Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia, Republikken Island, Republikken Montenegro, Kongeriket Norge, Romania, Republikken Serbia og De forente nasjoners midlertidige administrasjon i Kosovo om opprettelse av et felles europeisk luftfartsområde (ECAA), (EUT L 285 av 16.10.2006, s. 1).

⁽⁹⁵⁾ Se også fotnote 93.

145. Oppstartsstøtte til flyruter til en lufthavn med flere enn 5 millioner passasjerer per år som ikke ligger i fjernliggende regioner, kan ikke anses som forenlig med EØS-avtalens virkeområde.
- c) Statsstøttens egnethet som politisk instrument
146. EFTA-statene må vise at støtten er egnet til å nå det ønskede målet eller løse de problemene som støtten er ment å løse. Et støttetiltak vil ikke anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte dersom målet kan nås med andre, mindre konkurransevridende politiske instrumenter eller støtteformer⁽⁹⁶⁾.
147. En forretningsplan utarbeidet av luftfartsselskapet på forhånd bør vise at den ruten som mottar støtten, har utsikter til å bli lønnsom for luftfartsselskapet uten offentlig finansiering etter tre år. Dersom det ikke foreligger noen forretningsplan for ruten, må luftfartsselskapet påta seg en bindende forpliktelse overfor lufthavnen til å fly ruten i minst så lang tid som det har mottatt oppstartsstøtte for.
- d) Forekomst av incentivvirkning
148. Oppstartsstøtte til luftfartsselskaper har en incentivvirkning dersom det er sannsynlig at luftfartsselskapets økonomiske virksomhet i den berørte lufthavnen ikke ville ha blitt utvidet uten støtten, for eksempel dersom den nye ruten ikke ville ha blitt åpnet.
149. Den nye ruten kan først startes etter at søknaden om støtte er inngitt til bevilgende myndighet. Dersom den nye ruten igangsettes før søknaden er inngitt til bevilgende myndighet, vil eventuell støtte som er gitt for denne individuelle ruten, ikke anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte.
- e) Støttens forholdsmessighet (begrensning av støtten til et minimum)
150. Oppstartsstøtte kan dekke opptil 50 % av lufthavnavgiftene for en rute i høyst tre år. De støtteberettigede kostnadene er lufthavnavgiftene for ruten.
- f) Unngåelse av utilbørlige negative virkninger på konkurranse og handel
151. For å unngå utilbørlige negative virkninger på konkurransen og handelen vil en flyrute ikke være berettiget til oppstartsstøtte når forbindelsen (for eksempel mellom to byer) som den nye flyruten skal betjene, allerede betjenes av høyhastighetstog eller av en annen lufthavn med det samme opplandet på sammenlignbare vilkår, særlig med hensyn til reiselengde.
152. Ethvert offentlig organ som planlegger å yte oppstartsstøtte til et luftfartsselskap for en ny rute, enten dette kanaliseres som støtte via en lufthavn eller ikke, må offentliggjøre sine planer i god tid og i tilstrekkelig omfang til å gjøre alle interesserte luftfartsselskaper i stand til å tilby sine tjenester.
153. Oppstartsstøtte kan ikke kombineres med andre typer statsstøtte til drift av en rute.
- Meldingskrav ved støtteordninger og individuelle støttetiltak:*
154. EFTA-statene oppfordres sterkt til å melde nasjonale ordninger for oppstartsstøtte til luftfartsselskaper i stedet for individuelle støttetiltak for hver lufthavn. Dette er ment å redusere den administrative byrden både for EFTA-statenes myndigheter og for Overvåkningsorganet.
155. På grunn av den høye risikoen for konkurransevridning bør oppstartsstøtte til lufthavner som ikke ligger i fjernliggende regioner, og som har en gjennomsnittlig årlig trafikkmengde på over 3 millioner passasjerer, alltid meldes individuelt.

⁽⁹⁶⁾ Se også nr. 91.

6. Støtte av sosial karakter i henhold til EØS-avtalens artikkel 61 nr. 2 bokstav a)

156. Støtte av sosial karakter til lufttransporttjenester vil anses som forenlig med EØS-avtalens virkemåte i henhold til avtalens artikkel 61 nr. 3 når følgende kumulative vilkår er oppfylt⁽⁹⁷⁾:
- a) Støtten må være til faktisk gagn for sluttforbrukerne.
 - b) Støtten må ha en sosial karakter, det vil si at den i prinsippet bare skal omfatte visse kategorier av passasjerer som reiser på en rute (for eksempel passasjerer med særlig behov, som barn, personer med funksjonshemninger, personer med lav inntekt, studenter, eldre osv.); når den berørte ruten forbinder fjerntliggende regioner slik som randområder, øyer og tynt befolkede områder, kan imidlertid støtten dekke hele befolkningen i regionen.
 - c) Støtten må gis uten forskjellsbehandling med hensyn til hvem som leverer tjenestene, det vil si uansett hvilket luftfartsselskap som betjener flyruten.
157. EFTA-statene oppfordres sterkt til å melde nasjonale ordninger for støtte av sosial karakter i stedet for individuelle støttetiltak.

7. Kumulasjon

158. De høyeste støtteandelene fastsatt i disse retningslinjene skal ikke overstiges uansett om støtten finansieres helt gjennom statsmidler eller delvis finansieres av EØS.
159. Støtte godkjent etter disse retningslinjene kan ikke kombineres med annen statsstøtte, bagatellmessig støtte eller andre former for EØS-finansiering, dersom en slik kombinasjon fører til en høyere støtteandel enn den som er fastsatt i disse retningslinjene.

8. Sluttbestemmelser**8.1. Årlige rapporter**

160. I samsvar med overvåkings- og domstolsavtalen og den konsoliderte utgaven av Overvåkingsorganets vedtak nr. 195/04/COL⁽⁹⁸⁾ må EFTA-statene framlegge årlige rapporter for Overvåkingsorganet. De årlige rapportene vil bli publisert på Overvåkingsorganets nettsted.

8.2. Åpenhet

161. Overvåkingsorganet anser at ytterligere tiltak er nødvendige for å skape større åpenhet rundt statsstøtte i EØS. Det må særlig treffes tiltak for å sikre at EFTA-statene, markedsdeltakerne, den berørte allmennheten og Overvåkingsorganet har lett tilgang til den fullstendige teksten i alle gjeldende støtteordninger i luftfartssektoren og til relevante opplysninger om individuelle støttetiltak.
162. EFTA-statene bør offentliggjøre følgende opplysninger på et samlet statsstøttenettsted på nasjonalt eller regionalt plan:
- a) Den fullstendige teksten til hver enkelt godkjent støtteordning eller hvert enkelt vedtak om bevilgning av individuell støtte samt deres gjennomføringsbestemmelser.
 - b) Den bevilgende myndighetens identitet
 - c) De enkelte støttemottakernes identitet, støtteformen og -beløpet som tildeles hver enkelt støttemottaker, tildelingsdatoen, typen foretak (SMB / stort foretak), støttemottakerens region (på NUTS II-nivå) og den økonomiske sektoren der støttemottakeren hovedsakelig utøver virksomhet (NACE-næringshovedgruppe). Individuell støtte på under 200 000 euro kan fritas fra dette kravet.

⁽⁹⁷⁾ Se for eksempel, når det gjelder vurderingen av støtte av sosial karakter til enkeltforbrukere, kommisjonsbeslutning av 16. mai 2006, N 169/2006 – Støtte av sosial karakter til lufttrafikk mellom Skottlands Highlands og øyer (EUT C 272 av 9.11.2006, s. 10); kommisjonsbeslutning av 11. desember 2007, N 471/2007 – Portugal – Sosiale ytelser til passasjerer som er bosatt i den selvstyrte regionen Madeira, og til studenter, til lufttrafikk mellom Portugals fastland og den selvstyrte regionen (EUT C 46 av 19.2.2008, s. 2) og kommisjonsbeslutning av 5. januar 2011, N 426/2010 – Frankrike – Støtte av sosial karakter til visse kategorier av passasjerer for lufttrafikk mellom La Réunion og Frankrike (EUT C 71 av 5.3.2011, s. 5).

⁽⁹⁸⁾ Tilgjengelig på <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/procedural-rules/>.

163. Disse opplysningene må offentliggjøres etter at vedtaket om tildeling av støtten er gjort, og skal oppbevares i minst ti år og være tilgjengelige for allmennheten uten restriksjoner.⁽⁹⁹⁾.

8.3. Overvåking

164. EFTA-statene må sikre at føres detaljerte oversikter over alle tiltak om tildeling av statsstøtte i samsvar med disse retningslinjene. Disse oversiktene må inneholde alle opplysninger som er nødvendige for å kunne fastsette at forenlighetsvilkårene er oppfylt, særlig når det gjelder støtteberettigede kostnader og eventuelt høyeste tillatte støtteandeler. Oversiktene må oppbevares i ti år fra den dagen støtten gis, og må framlegges for Overvåkingsorganet på anmodning.

165. For at Overvåkingsorganet skal kunne overvåke framdriften i utfasingen av driftsstøtte til lufthavner og dens virkninger på konkurranse, må EFTA-statene regelmessig (hvert år) framlegge en statusrapport om reduksjonen i driftsstøtte til alle lufthavner som mottar slik støtte. I visse tilfeller kan det utpekes en forvalter som skal kontrollere at alle vilkår og forpliktelser som godkjenningen av støtten bygger på, er oppfylt.

8.4. Vurdering

166. For ytterligere å sikre at vridning av konkurransen og handelen begrenses, kan Overvåkingsorganet kreve at visse ordninger omfattes av en tidsbegrensning og en evaluering. Det bør foretas vurderinger av støtteordninger der de mulige vridningene er særlige store, det vil si ordninger som kan begrense konkurransen i betydelig grad dersom gjennomføringen av dem ikke gjennomgås i god tid.

167. Med tanke på målene og for å unngå å pålegge EFTA-statene og mindre støtteprosjekter en uforholdsmessig stor byrde, gjelder dette kravet bare for støtteordninger med store støttebudsjetter, som inneholder nye særtrekk eller der det forventes betydelige markedsmessige, teknologiske eller lovgivningsmessige endringer. Vurderingen må foretas av en ekspert som er uavhengig av den myndigheten som bevilger støtten, på grunnlag av en felles metode⁽¹⁰⁰⁾, og den skal offentliggjøres.

168. Vurderingen må framlegges for Overvåkingsorganet i god tid til at en mulig forlengelse av støtteordningen kan vurderes, og uansett før ordningen utløper. Det nøyaktige omfanget av og metoden for denne vurderingen vil bli fastsatt i beslutningen om godkjenning av støtteordningen. I eventuelle etterfølgende støttetiltak med en lignende målsetting må det tas hensyn til resultatene av vurderingen.

8.5. Formålstjenlige tiltak

169. EFTA-statene bør, når det er nødvendig, endre sine eksisterende ordninger for å bringe dem i samsvar med disse retningslinjene senest tolv måneder etter at de er offentliggjort.

170. EFTA-statenes oppfordres til å gi sitt uttrykkelige og ubetingede samtykke til disse retningslinjene innen to måneder etter at de er offentliggjort. Dersom svar ikke gis, vil Overvåkingsorganet anta at den aktuelle EFTA-staten ikke godtar de foreslåtte tiltakene.

8.6. Anvendelse

171. Prinsippene i disse retningslinjene får anvendelse fra den datoen retningslinjene offentliggjøres. Disse retningslinjene erstatter luftfartsretningslinjene av 1994 og av 2005 fra den datoen.

⁽⁹⁹⁾ Disse opplysningene bør oppdateres regelmessig (f.eks. hver sjette måned) og være fritt tilgjengelige.

⁽¹⁰⁰⁾ Denne felles metoden kan utarbeides av Overvåkingsorganet.

172. På bakgrunn av utviklingen i luftfartssektoren, og særlig liberaliseringen av den, anser Overvåkingsorganet at bestemmelsene i dets melding om fastsettelse av gjeldende regler for vurdering av ulovlig statsstøtte⁽¹⁰¹⁾ ikke bør gjelde for pågående saker om ulovlig driftsstøtte til lufthavner som ble gitt før datoen for offentliggjøring av disse retningslinjene. Overvåkingsorganet vil i stedet anvende prinsippene i disse retningslinjene på alle saker som gjelder driftsstøtte (pågående meldinger og ulovlig ikke-meldt støtte) til lufthavner, selv om støtten ble gitt før offentliggjøring av disse retningslinjene og før overgangsperiodens begynnelse.
173. Når det gjelder investeringsstøtte til lufthavner, vil Overvåkingsorganet anvende prinsippene i disse retningslinjene på alle meldte investeringsstøttetiltak som det skal gjøre vedtak om, fra og med datoen for offentliggjøring av disse retningslinjene, selv om prosjektene ble meldt før den datoen. I samsvar med Overvåkingsorganets gjeldende regler for vurdering av ulovlig statsstøtte vil Overvåkingsorganet anvende de regler som er i kraft på det tidspunktet støtten gis, på ulovlig investeringsstøtte til lufthavner. Det vil følgelig ikke anvende prinsippene i disse retningslinjene i tilfeller av ulovlig investeringsstøtte til lufthavner som ble gitt før datoen for offentliggjøring av disse retningslinjene.
174. Når det gjelder oppstartsstøtte til luftfartsselskaper, vil Overvåkingsorganet anvende prinsippene i disse retningslinjene på alle meldte oppstartsstøttetiltak som det skal gjøre vedtak om, fra og med datoen for offentliggjøring av disse retningslinjene, selv om tiltakene ble meldt før den datoen. I samsvar med Overvåkingsorganets melding om fastsettelse av gjeldende regler for vurdering av ulovlig statsstøtte vil Overvåkingsorganet anvende de regler som er i kraft på det tidspunktet støtten gis, på ulovlig oppstartsstøtte til luftfartsselskaper. Det vil følgelig ikke anvende prinsippene i disse retningslinjene i tilfeller av ulovlig oppstartsstøtte til luftfartsselskaper som ble gitt før offentliggjøringen av disse retningslinjene.

8.7. Revisjon

175. Overvåkingsorganet kan når som helst foreta en vurdering av disse retningslinjene og vil gjør det senest seks år etter datoen for offentliggjøringen av dem. Vurderingen vil bygge på faktiske opplysninger og resultatene av omfattende samråd som Overvåkingsorganet vil holde på grunnlag av opplysninger fra EFTA-statene og berørte parter. Overvåkingsorganet vil ta situasjonen for lufthavner med en årlig passasjertrafikk på opptil 700 000 opp til ny vurdering for å bestemme behovet for fortsatte særlige forenlighetsregler for driftsstøtte til denne lufthavnkategorien, i lys av de framtidige utsiktene til full dekning av driftskostnadene, særlig med hensyn til endringer i markedsvilkår og lønnsomhetsutsikter.
176. Etter samråd med EFTA-statene kan Overvåkingsorganet erstatte eller utfylle disse retningslinjene ut fra viktige konkurransepolitiske eller transportpolitiske hensyn.

⁽¹⁰¹⁾ Gjeldende regler for vurdering av ulovlig statsstøtte (EUT L 73 av 19.3.2009, s. 23 og EØS-tillegget nr. 15 av 19.3.2009, s. 1).

Tillegg

sammendrag av forenlighetsvilkårene

Tabell 1: Oversikt over vilkårene for at støtte til lufthavner skal være forenlig med EØS-avtalens virkemåte

Forenlighetsvilkår	Investeringsstøtte til lufthavner	Driftsstøtte til lufthavner
a) Bidrag til et veldefinert mål av felles interesse	<ul style="list-style-type: none"> – Øker mobiliteten ved å opprette tilknytningspunkter for flyginger i EØS. – Begrenser overbelastning ved store trafikknutepunkter. – Fremmer regional utvikling. Etablering av flere lufthavner og mer ubrukt kapasitet uten tilfredsstillende utsikter til bruk på mellomlang sikt bidrar ikke til et veldefinert mål av felles interesse.	
b) Behov for statlig inngripen	<ul style="list-style-type: none"> < 3 millioner passasjerer > 3–5 millioner passasjerer i visse særskilte tilfeller > 5 millioner passasjerer bare under helt ekstraordinære omstendigheter 	< 3 millioner passasjerer
c) Støttetiltakets hensiktsmessighet	Støttetiltaket må være et hensiktsmessig politisk instrument for å nå målet av felles interesse.	
	Andre, mindre konkurransevridende støtteformer (garantier, lån med gunstige vilkår osv.)	Forskudd som et fast beløp som dekker det forventede behovet for finansiering av driftskostnader (bestemt på grunnlag av en på forhånd utarbeidet forretningsplan) i løpet av en overgangsperiode på 10 år.
d) Incentivvirkning	Foreligger dersom investeringen ikke ville ha blitt gjort eller ville ha blitt gjort i et annet omfang (kontrafaktisk analyse eller analyse av finansieringsbehov basert på en på forhånd utarbeidet forretningsplan).	Foreligger dersom den økonomiske virksomheten i lufthavnen ville vært betydelig mindre uten støtten.
e) Støttens forholdsmessighet (begrensning av støtten til et minimum)		
<i>Støtteberettigede kostnader:</i>	Kostnader knyttet til investeringer i lufthavninfrastruktur og utstyr, unntatt investeringskostnader for ikke-luftfartsrelatert virksomhet.	Lufthavnens behov for driftsfinansiering
<i>Høyeste tillatte støtteandeler:</i>	<ul style="list-style-type: none"> > 3–5 millioner opptil 25 % > 1–3 millioner opptil 50 % > 1 million opptil 75 % 	I overgangsperioden: 50 % av det innledende gjennomsnittlige behovet for driftsfinansiering beregnet som gjennomsnittet i de fem årene forut for overgangsperioden (2009–2013). Etter overgangsperioden på 10 år: Driftsstøtte er ikke tillatt (unntatt dersom den gis etter horisontale regler).
<i>Unntak:</i>	<p>For lufthavner i fjerntliggende regioner (uansett størrelse) kan de høyeste støtteandelene for investeringsstøtte til finansiering av lufthavninfrastruktur økes med opptil 20 %.</p> <p>For lufthavner med under 1 million passasjerer per år i randområder kan støtteandelen overstige 75 % i ekstraordinære tilfeller ut fra en vurdering fra tilfelle til tilfelle.</p> <p>Ved flytting vurderes forholdsmessighet, nødvendighet og høyeste støtteandel uavhengig av gjennomsnittlig trafikkmengde.</p> <p>For lufthavner med flere enn 5 millioner passasjerer per år: bare i helt ekstraordinære tilfeller som kjennetegnes av en klar markedssvikt, og tatt i betraktning investeringens og konkurransevridningenes omfang.</p>	For lufthavner med færre enn 700 000 passasjerer per år: 80 % av det innledende gjennomsnittlige behovet for driftsfinansiering i de fem årene etter overgangsperiodens begynnelse.

Forenlighetsvilkår	Investeringsstøtte til lufthavner	Driftsstøtte til lufthavner
f) Unngåelse av utilbørlige negative virkninger på konkurranse og handel mellom EØS-stater	<p>Åpen for alle potensielle brukere og ikke forbeholdt en bestemt bruker.</p> <p>Lufthavner med færre enn 5 millioner passasjerer per år: et fast forskuddsbeløp eller årlige rater for å dekke det behovet for finansiering av kapitalkostnader som framgår av lufthavnens forretningsplan.</p>	<p>Vurdering av konkurransevridning og innvirkning på handelen</p> <p>Åpen for alle potensielle brukere og ikke forbeholdt en bestemt bruker.</p> <p>Lufthavner med færre enn 700 000 passasjerer per år: vurderes på nytt fire år etter overgangsperiodens begynnelse</p>
Meldingskrav ved støtteordninger og individuelle støttetiltak:	<p><i>Støtteordninger:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Lufthavner med færre enn 3 millioner passasjerer per år. <p><i>Individuelle meldinger:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Lufthavner med flere enn 3 millioner passasjerer per år. – Investeringsstøtte til en lufthavn med færre enn 1 million passasjerer per år med en støtteandel på over 75 %. – Investeringsstøtte til flytting av lufthavner. – Lufthavner som brukes både til passasjerer og frakt, og som har håndtert mer enn 200 000 tonn frakt i de to regnskapsårene før meldingsåret. – Etablering av en ny passasjerlufthavn (herunder ombygging av en eksisterende landingsplass). – Etablering eller utvikling av en lufthavn som ligger innenfor 100 kilometer eller 60 minutters reisetid fra en eksisterende lufthavn. 	<p><i>Støtteordninger:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Lufthavner med færre enn 3 millioner passasjerer per år. <p><i>Individuelle meldinger:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Lufthavner som brukes både til passasjerer og frakt, og som har håndtert mer enn 200 000 tonn frakt i de to regnskapsårene før meldingsåret. – Driftsstøtte til en lufthavn som ligger innenfor 100 kilometer eller 60 minutters reisetid fra andre lufthavner.

Tabell 2: Oversikt over vilkårene for at oppstartsstøtte til luftfartsselskaper skal være forenlig med EØS-avtalens virkemåte

Forenlighetsvilkår	Oppstartsstøtte til luftfartsselskaper
a) Bidrag til et veldefinert mål av felles interesse	<ul style="list-style-type: none"> – Øker mobiliteten ved å opprette tilknytningspunkter for flyginger i EØS. – Fremmer regional utvikling. <p>Kommer ikke i tillegg til en eksisterende sammenlignbar forbindelse som på sammenlignbare vilkår betjenes av høyhastighetstog eller en annen lufthavn med det samme opplandet.</p>
b) Behov for statlig inngripen	<ul style="list-style-type: none"> – Lufthavner med færre enn 3 millioner passasjerer per år. – Lufthavner i fjernliggende regioner uansett størrelse. – Lufthavner med 3–5 millioner passasjerer per år bare i ekstraordinære tilfeller. – Ingen oppstartsstøtte til flyforbindelser fra lufthavner med flere enn 5 millioner passasjerer per år.
c) Støttetiltakets hensiktsmessighet	<ul style="list-style-type: none"> – Ikke støtteberettiget dersom ruten allerede betjenes på sammenlignbare vilkår av høyhastighetstog eller en annen lufthavn med det samme opplandet. – En på forhånd utarbeidet forretningsplan viser at flyruten blir lønnsom senest etter tre år, eller det foreligger en bindende forpliktelse fra luftfartsselskapet til å fly ruten i minst så lag tid som det har mottatt oppstartsstøtte for.
d) Incentivvirkning	<p>Foreligger dersom luftfartsselskapets økonomiske virksomhet i den berørte lufthavnen ville ha vært betydelig mindre uten støtten (for eksempel dersom den nye ruten ikke ville ha blitt åpnet).</p> <p>Den nye ruten eller den nye ruteplanen kan først startes etter at søknadskjemaet for støtte er inngitt til bevilgende myndighet.</p>
e) Støttens forholdsmessighet (begrensning av støtten til et minimum)	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Støtteberettigede kostnader:</i> Lufthavnavgifter for en flygerute – <i>Høyeste tillatte støtteandeler:</i> 50 % i høyst 3 år
f) Unngåelse av utilbørlige negative virkninger på konkurranse og handel mellom EØS-stater	<ul style="list-style-type: none"> – Offentlige myndigheter må offentliggjøre sine planer i god tid, slik at alle interesserte luftfartsselskaper får mulighet til å tilby sine tjenester. – Ingen kumulasjon med andre typer statsstøtte til drift av en rute.
Meldingskrav ved støtteordninger og individuelle støttetiltak:	<p><i>Støtteordninger:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Lufthavner med færre enn 3 millioner passasjerer per år og lufthavner i fjernliggende regioner <p><i>Individuelle meldinger:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Lufthavner med flere enn 3 millioner passasjerer per år, unntatt lufthavner i fjernliggende regioner

Tabell 3: Sosial støtte

Forenlighetsvilkår
a) Støtten skal være til faktisk gagn for sluttforbrukerne.
b) Støtten skal være av sosial karakter: Den skal bare dekke visse kategorier av passasjerer (f.eks. passasjerer med særlige behov, slik som barn, personer med funksjonshemninger, personer med lav inntekt, studenter, eldre osv.). Unntak: Dersom ruten forbinder fjerntliggende regioner (f.eks. øyer, tynt befolkede områder), kan støtten dekke hele befolkningen i en region.
c) Uten forskjellsbehandling med hensyn til hvilket luftfartsselskap som betjener flyruten.

Tabell 4: Forenlighet av støtte i form av godtgjøring for offentlig tjenesteyting

Størrelsen på lufthavnen bygger på gjennomsnittlig årlig trafikkmengde (passasjerer per år)	Gjeldende rettslig ramme	Meldingskrav
Lufthavnsforvaltere i lufthavner med færre enn 200 000 passasjerer per år så lenge avtalen om yting av tjenester av allmenn økonomisk betydning varer.	EØS-avtalens artikkel 59 nr. 2. Beslutning 2012/21/EU.	Unntatt meldingskravet.
Luftfartsselskaper ved flyforbindelser til øyer med en trafikkmengde på under 300 000 passasjerer per år.		
Lufthavner med flere enn 200 000 passasjerer per år så lenge avtalen om yting av tjenester av allmenn økonomisk betydning varer.	EØS-avtalens artikkel 59 nr. 2. Rammebestemmelsene om tjenester av allmenn økonomisk betydning.	Melding påkrevd.

Statsstøtte – Vedtak om å ikke gjøre innsigelser**2016/EØS/66/02**

EFTAs overvåkingsorgan har ingen innsigelser mot følgende statsstøttetiltak:

Vedtaksdato	6. juli 2016
Sak nr.	79160
Vedtak nr.	150/16/COL
EFTA-stat	Norge
Tittel	Endringer i den norske skatteloven med hensyn til avskrivningsreglene for vindkraftverk
Rettslig grunnlag	Lov 19. juni 2015 nr. 52 om endringer i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven), paragraf 14-51
Type tiltak	Støtteordning
Formål	Miljøvern
Støtteform	Skattefordel
Budsjett	NOK 115 millioner
Støtteandel	3,7%
Varighet	19.6.2015–31.12.2021
Økonomiske sektorer	Energi
Navn og adresse til myndigheten som gir støtten	Finansdepartementet, Postboks 8008 Dep, NO-0030 Oslo, Norge
Andre opplysninger	

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

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

Ikke statsstøtte i betydningen av EØS-avtalens artikkel 61 nr. 1**2016/EØS/66/03**

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

Vedtaksdato	13. juli 2016
Sak nr.	78079
Vedtak nr.	155/16/COL
EFTA-stat	Norge
Region	
Tittel (og/eller navnet på mottakeren)	
Rettslig grunnlag	Tolloven
Type tiltak	Fritak for importavgift for visse varer med lav verdi som importeres av sluttforbrukere
Formål	
Støtteform	Ikke støtte
Budsjett	
Støtteandel	
Varighet	
Økonomiske sektorer	
Navn og adresse til myndigheten som gir støtten	Det kongelige finansdepartement, Akersgata 40, Oslo, Norge
Andre opplysninger	

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

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

VEDTAK I EFTAs OVERVÅKINGSORGAN**2016/EØS/66/04****nr. 186/16/COL****av 12. oktober 2016**

om samsvaret av Norges enhetssatser for 2016 i henhold til artikkel 17 i rettsakten nevnt i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 66wm (Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 391/2013 av 3. mai 2013 om fastsettelse av en felles avgiftsordning for flysikringstjenester)

EFTAs OVERVÅKINGSORGAN HAR –

under henvisning til rettsakten omhandlet i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 66u (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom), særlig artikkel 16 nr. 1, og rettsakten omhandlet i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 66wm (Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 391/2013 av 3. mai 2013 om fastsettelse av en felles avgiftsordning for flysikringstjenester) ("forordning (EU) nr. 391/2013"), særlig artikkel 17 nr. 1 bokstav d), begge tilpasset EØS-avtalen gjennom dens protokoll 1,

og på følgende bakgrunn:

- 1) Ved forordning (EU) nr. 391/2013 fastsettes det en felles avgiftsordning for flysikringstjenester. Den felles avgiftsordningen er avgjørende for å nå målene med ytelsesordningen fastsatt i samsvar med artikkel 11 i rettsakten omhandlet i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 66t (*europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom*) og rettsakten nevnt i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 66xf (*Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 av 3. mai 2013 om fastsettelse av en ytelsesordning for flysikringstjenester og nettfunksjoner*) ("forordning (EU) nr. 390/2013").
- 2) I rettsakten omhandlet i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 66xe (*Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2014/132/EU av 11. mars 2014 om fastsettelse av felles ytelsesmål for Unionen når det gjelder nettet for lufttrafikkstyring og av varslingsterskler for annen referanseperiode 2015–2019*) fastsettes det felles ytelsesmål for Unionen, herunder et kostnadseffektivitetsmål for underveisflysikringstjenester uttrykt i faste enhetskostnader for yting av tjenestene, for annen referanseperiode, som omfatter årene f.o.m. 2015 t.o.m. 2019.
- 3) I henhold til artikkel 17 nr. 1 bokstav b) og c) i forordning (EU) nr. 391/2013 skal EFTAs overvåkingsorgan vurdere enhetssatsene for avgiftssoner for 2016, som Norge framla for Overvåkingsorganet 1. juni 2015 i samsvar med kravene i forordningens artikkel 9 nr. 1 og 2. Vurderingen gjelder om nevnte enhetssatser er i samsvar med forordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013.
- 4) EFTAs overvåkingsorgan har foretatt sin vurdering av enhetssatsene med bistand fra Eurocontrols enhet for resultatvurdering og underveisavgiftskontor på grunnlag av de data og tilleggsopplysninger som er framlagt av Norge, samt rapporten fra den nasjonale tilsynsmyndigheten om vurdering av kostnader som er unntatt fra ordningen med kostnadsdeling.
- 5) På grunnlag av denne vurderingen har Overvåkingsorganet, i samsvar med artikkel 17 nr. 1 bokstav d) i forordning (EU) nr. 391/2013, funnet at enhetssatsen for avgiftssoner for 2016 framlagt av Norge er i samsvar med forordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013.
- 6) I henhold til artikkel 17 nr. 1 bokstav d) i gjennomføringsforordning (EU) nr. 391/2013 skal Norge underrettes om dette –

GJORT DETTE VEDTAK:

Artikkel 1

Norges framlagte underveisenhetssats for 2016 på kr 381,42 er i samsvar med rettsakten omhandlet i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 66xf (*Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 av 3. mai 2013 om fastsettelse av en ytelsesordning for flysikringstjenester og nettfunksjoner*) og rettsakten omhandlet i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 66wm (*Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 391/2013 av 3. mai 2013 om fastsettelse av en felles avgiftsordning for flysikringstjenester*).

Artikkel 2

Dette vedtak er rettet til Norge.

Utferdiget i Brussel, 12. oktober 2016.

For EFTAs overvåkingsorgan

Sven Erik Svedman
President

Helga Jónsdóttir
Medlem av kollegiet

EU-ORGANER

KOMMISJONEN

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning

2016/EØS/66/05

(Sak M.8148 – Brisa/Áreas/Brisáreas)

Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte

1. Kommisjonen mottok 9. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretakene Brisa – Auto-Estradas de Portugal S.A. ("Brisa", Portugal) og Áreas Portugal – Restauração e Distribuição S.A. ("Áreas", Portugal), kontrollert av Elior S.A. (Frankrike), ved kjøp av aksjer i et nystiftet fellesforetak i fellesskap overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele foretaket Brisáreas ("BAS", Portugal).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - Brisa: konstruksjon, vedlikehold og drift av motorveikonsesjoner, levering av tjenester knyttet til mobilitet på veien, særlig tjenesten "Via Verde", samt levering av bilinspeksjonstjenester.
 - Áreas: levering av måltider gjennom et nettverk av utsalgssteder i lufthavner, på jernbanestasjoner, på rasteplasser ved motorveier og i rekreasjonsområder. I Portugal leverer Áreas serveringstjenester i lufthavner og ved motorveier.
 - Brisáreas: forvaltning, drift og kommersiell utvikling av rasteplasser ved visse motorveier som drives av Brisa i Portugal.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾.
4. Kommisjonen innbyr berørte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 424 av 18.11.2016. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse M.8148 – Brisa/Áreas/Brisáreas, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

⁽²⁾ EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning
(Sak M.8175 – Exertis/Hammer)**

2016/EØS/66/06

1. Kommisjonen mottok 16. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 og etter en henvisning til artikkel 4 nr. 5 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket Exertis (UK) Limited (Det forente kongerike), som tilhører konsernet DCC plc (Irland), ved kjøp av aksjer overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele foretaket Hammer Consolidated Holdings Limited (Det forente kongerike).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - DCC plc: internasjonalt konsern innen salg, markedsføring, distribusjon og støttetjenester til virksomheter, med fire atskilte avdelinger: DCC Energy, DCC Healthcare, DCC Technology og DCC Environmental. Exertis er et av selskapene i DCC Technology.
 - Hammer Consolidated Holdings Limited: morselskapet i konsernet Hammer plc, som er engrosdistributør av en rekke IT-produkter i EØS, med særlig fokus på lagrings- og serverprodukter.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt.
4. Kommisjonen innbyr berørte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 429 av 22.11.2016. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse M.8175 – Exertis/Hammer, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2016/EØS/66/07****(Sak M.8180 – Verizon Communications Inc. / Yahoo Holdings, Inc.)**

1. Kommisjonen mottok 17. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket Verizon Communications Inc. ("Verizon", USA) ved kjøp av aksjer overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele driftsvirksomheten i foretaket Yahoo Inc. ("Yahoo", USA). Det overtar ikke Yahoos kontanter og omsettelige verdipapirer, dets aksjer i Alibaba Group Holdings Limited, dets aksjer i Yahoo Japan Corporation, visse minoritetsinvesteringer eller Excalibur IP, LLC, et heleid datterforetak av Yahoo som eier visse immaterialrettigheter som ikke er sentrale for Yahoos driftsvirksomhet.
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - Verizon: leverandør av kommunikasjons-, informasjons- og underholdningsprodukter og -tjenester til forbrukere, foretak og offentlige etater. Det leverer tjenester over trådløst og kablet nettverk samt en rekke tilknyttede produkter og tjenester og driver nettverksinfrastrukturer. AOL, et av dets datterforetak, er et medieteknologiselskap som kobler forleggere, annonsører og forbrukere sammen via sine plattformer.
 - Yahoo: teknologiselskap som tilbyr persontilpassede opplevelser for forbrukere og kobler annonsører sammen med deres målgrupper. Det leverer en rekke Internett-tjenester, deriblant søk, kommunikasjon og digitalt innhold. Yahoos eiendeler omfatter innholdsvaremerker innen finans, nyheter, sport og e-posttjenester. Yahoo eier diverse teknologivirksomheter i reklamesektoren.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt.
4. Kommisjonen innbyr berørte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 434 av 24.11.2016. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse M.8180 – Verizon Communications Inc. / Yahoo Holdings, Inc., per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning
(Sak M.8229 – Hammerson / Irish Life / Ilac Shopping Centre)

2016/EØS/66/08

1. Kommissjonen mottok 15. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretakene Hammerson plc (Det forente kongerike) og Irish Life Assurance plc (Irland) ved kjøp av aktiva i fellesskap overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over foretaket Ilac Shopping Centre ("Ilac", Irland).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - Hammerson: utvikler, eier og forvalter kjøpesentre og detaljhandelsparker primært i Det forente kongerike og Frankrike.
 - Irish Life: leverer forsikrings-, pensjons- og spareprodukter til kunder i detaljhandels-, foretaks- og investeringsbransjen. Irish Life er et heleid indirekte datterforetak av Great-West Lifeco i Canada, et internasjonalt holdingselskap innen finansielle tjenester.
 - Ilac: kjøpesentre på 17 766 kvm i Dublin som består av en allsidig blanding av over 80 butikker og serveringssteder.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommissjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt.
4. Kommissjonen innbyr berørte parter 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 431 av 23.11.2016. Merknadene sendes til Kommissjonen, med referanse M.8229 – Hammerson / Irish Life / Ilac Shopping Centre, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2016/EØS/66/09****(Sak M.8234 – Enel / CDP Equity / Cassa Depositi e Prestiti / Enel Open Fiber / Metroweb Italia)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommisjonen mottok 10. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket Enel S.p.A ("Enel", Italia) og foretaket Cassa Depositi e Prestiti S.p.A ("CDP", Italia), gjennom sitt datterforetak CDP Equity S.p.A ("CDPE", Italia), i fellesskap overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) og artikkel 3 nr. 4 over foretaket som ble opprettet ved sammenslutningen av Enel Open Fiber S.p.A ("EOF") og Metroweb Italia S.p.A ("MW Italia").
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - Enel: produksjon, distribusjon og forsyning av elektrisitet og gass globalt.
 - CDP: aksjeselskap under offentlig kontroll av den italienske stat.
 - CDPE: holdingselskap som kjøper opp og forvalter eierandeler i foretak.
 - EOF: installasjon, levering og drift av elektroniske kommunikasjonsnettverk med høyhastighets fiberoptikk.
 - MW Italia: installasjon, levering og drift av elektroniske kommunikasjonsnettverk med høyhastighets fiberoptikk.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾.
4. Kommisjonen innbyr berørte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 427 av 19.11.2016. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse M.8234 – Enel / CDP Equity / Cassa Depositi e Prestiti / Enel Open Fiber / Metroweb Italia, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

⁽²⁾ EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2016/EØS/66/10****(Sak M.8244 – The Coca-Cola Company / Coca-Cola HBC / Neptūno Vandenys)**

1. Kommisjonen mottok 17. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretakene The Coca-Cola Company (USA) og Coca-Cola HBC AG (Sveits) ved kjøp av aksjer i fellesskap overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) og artikkel 3 nr. 4 over foretaket Neptūno Vandenys UAB (Litauen).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - The Coca-Cola Company: eier og lisensgiver av en rekke varemerker som brukes for å markedsføre og selge alkoholfrie drikker. Foretaket produserer også leskedrikk-konsentrat og -sirup som det leverer til tapping på flasker og bokser, og til detaljhandlere til bruk i drikkevaredispensere.
 - Coca-Cola HBC AG: autorisert tapperi for The Coca-Cola Company som produserer, markedsfører og selger drikker under Coca-Cola Companys varemerker samt andre drikker i EU og ellers i Eurasia og Afrika.
 - Neptūno Vandenys UAB: utvinner, tapper på flasker, markedsfører og selger emballert og smaksatt vann i Litauen under varemerket Neptūnas.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt.
4. Kommisjonen innbyr berørte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 434 av 24.11.2016. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse M.8244 – The Coca-Cola Company / Coca-Cola HBC / Neptūno Vandenys, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2016/EØS/66/11****(Sak M.8247 – Aurelius Equity Opportunities / Office Depot (Netherlands))****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommissjonen mottok 18. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket Aurelius Equity Opportunities SE & Co. KGaA ("Aurelius", Tyskland) ved kjøp av aksjer overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele foretaket Office Depot (Netherlands) C.V. ("Office Depot Europe Business", Nederland).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - Aurelius: risikokapitalinvestor som forvalter en rekke aktiva og kjøper opp, omstrukturerer og til slutt selger selskaper i særlige situasjoner.
 - Office Depot Europe Business: leverandør av arbeidsplassprodukter, -tjenester og løsninger i hele Det europeiske økonomiske samarbeidsområde. Office Depot Europe Business tilbyr teknologi, kontorrekvisita, utskrifts- og dokumenttjenester, forretningstjenester, inventar, møbler og skoleartikler.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommissjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾.
4. Kommissjonen innbyr berørte parter 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 437 av 25.11.2016. Merknadene sendes til Kommissjonen, med referanse M.8247 – Aurelius Equity Opportunities / Office Depot (Netherlands), per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

⁽²⁾ EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2016/EØS/66/12****(Sak M.8260 – DCNS / SPI / DCNS Energies)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommissjonen mottok 11. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket DCNS SA ("DCNS", basert i Frankrike, kontrollert i fellesskap av den franske stat og Thales-konsernet, som i seg selv er kontrollert i fellesskap av den franske stat og Marcel Dassault-konsernet) og fondet SPI Société de Projets Industriels ("SPI", basert i Frankrike, representert ved og forvaltet av foretaket Bpifrance Investissement, en del av BPI-konsernet, som i seg selv er kontrollert av den franske stat og Caisse des Dépôts et Consignations) ved kjøp av aksjer i fellesskap overtar kontroll i henhold til artikkel 3 nr. 1 bokstav b) i fusjonsforordningen over foretaket DCNS Energies ("DCNS Energies", Frankrike).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - DCNS: foretak som spesialiserer seg på utvikling, konstruksjon og vedlikehold av undervannsbåter, overflatefartøyer, sjømilitære forsvars- og våpensystemer samt utvikling, konstruksjon, installasjon, vedlikehold og prosjektledelse i sektoren for fornybar energi til havs.
 - SPI: profesjonelt risikokapitalfond som investerer i sentrale prosjekter for fransk industri.
 - DCNS Energies: samleforetak for alle DCNS' aktiviteter i sektoren for fornybar energi til havs (havvarmekraft, flytende vindkraft og bølgekraft).
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommissjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾.
4. Kommissjonen innbyr berørte parter 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 424 av 18.11.2016. Merknadene sendes til Kommissjonen, med referanse M.8260 – DCNS / SPI / DCNS Energies, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

⁽²⁾ EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2016/EØS/66/13****(Sak M.8265 – Carlyle/KAP)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommissjonen mottok 18. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket The Carlyle Group ("Carlyle", USA), gjennom sitt fond Carlyle Strategic Partners IV, L.P. ("CSP IV", USA), ved kjøp av aksjer overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele foretaket KAP-Beteiligungs AG ("KAP", Tyskland).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - Carlyle: alternativ kapitalforvalter som forvalter fond som investerer globalt innenfor flere forskjellige investeringsområder.
 - KAP: investering i små og mellomstore bedrifter.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommissjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾.
4. Kommissjonen innbyr berørte parter 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 434 av 24.11.2016. Merknadene sendes til Kommissjonen, med referanse M.8265 – Carlyle/KAP, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

⁽²⁾ EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2016/EØS/66/14****(Sak M.8268 – NORINCO / Delphi's Mechatronics Business)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommisjonen mottok 9. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket Northeast Industries Group Co. Ltd (Kina), kontrollert av China North Industries Group Corporation (Kina), ved kjøp av aksjer i Delphi Packard España, S.L.U (Spania) samt kjøp av eiendeler i Polen, Mexico, Kina og Brasil overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele mekatronikkvirksomheten til foretaket Delphi Automotive PLC (Det forente kongerike) (heretter omtales virksomheten som "Delphi's Mechatronics Business").
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - China North Industries Group Corporation: konglomerat som er spesialisert på forsvarsprodukter, men som også har virksomhet innen forskjellige sektorer som petroleum og gass, mineraler, ingeniørvirksomhet, sivile sprengstoffer, bilindustri, halvlederteknikk og tjenesteytende næringer, med fokus på markeder utenfor Europa.
 - Delphi's Mechatronics Business: forretningsenhet som produserer mekatronikkmoduler og brytere til bilindustrien, med virksomheter i Spania, Polen, Mexico, Kina og Brasil.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾.
4. Kommisjonen innbyr berørte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 424 av 18.11.2016. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse M.8268 – NORINCO / Delphi's Mechatronics Business, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

⁽²⁾ EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2016/EØS/66/15****(Sak M.8280 – Deutsche Post DHL / UK Mail)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommisjonen mottok 14. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket Deutsche Post AG, som opptrer som Deutsche Post DHL Group ("DPDHL", Tyskland) ved offentlig overtakelsestilbud overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele foretaket UK Mail Group plc og dets datterforetak ("UK Mail", Det forente kongerike).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - DPDHL: globalt post- og logistikkelskap med hovedkvarter i Tyskland. Konsernet driver virksomhet under to merkenavn (Deutsche Post og DHL) og leverer tjenester til kunder i over 220 land og territorier i hele verden. DPDHLs postdivisjon, Deutsche Post, ivaretar den nasjonale posttjenesten i Tyskland. DHL tilbyr et omfattende utvalg av internasjonale ekspress-, godstransport- og e-handelstjenester samt tjenester for forvaltning av forsyningskjeden.
 - UK Mail: budselskap basert i Det forente kongerike som har et landsomfattende nettverk med over 50 lokalavdelinger og 2 400 kjøretøyer. Det tilbyr løsninger for pakke- og postlevering både lokalt og internasjonalt.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾.
4. Kommisjonen innbyr berørte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EUT C 437 av 25.11.2016. Merknadene sendes til Kommisjonen, med referanse M.8280 – Deutsche Post DHL / UK Mail, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

⁽²⁾ EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2016/EØS/66/16****(Sak M.8281 – Mitsubishi Corporation / Mitsubishi Motors Corporation /
KTB-Trading)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommissjonen mottok 9. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretakene Mitsubishi Corporation ("MC", Japan) og Mitsubishi Motors Corporation ("MMC", Japan) ved kjøp av aksjer i fellesskap overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over foretaket PT Krama Yudha Tiga Berlian Trading ("KTB-Trading", Indonesia).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - MC: selskap som utvikler og driver virksomheter innen flere bransjer, inkludert miljø og infrastruktur, industrifinans, energi, metall, maskiner, kjemikalier og næringsmidler.
 - MMC: produsent og leverandør av personbiler og lette nyttekjøretøyer. I oktober 2016 ble MMC en del av den globale alliansen mellom Nissan og Renault.
 - KTB-Trading: driver en virksomhet som distribuerer kjøretøyer av merket MMC i Indonesia.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommissjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾.
4. Kommissjonen innbyr berørte parter 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 424 av 18.11.2016. Merknadene sendes til Kommissjonen, med referanse M.8281 – Mitsubishi Corporation / Mitsubishi Motors Corporation / KTB-Trading, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

⁽²⁾ EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2016/EØS/66/17****(Sak M.8285 – Bain Capital / MSX International)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommissjonen mottok 16. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretaket Bain Capital Investors, L.L.C. ("Bain Capital", USA) ved kjøp av aksjer overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over foretaket MSX International, Inc. ("MSXI", USA).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - Bain Capital: risikokapitalforetak.
 - MSXI: leverandør av utkontrakterte forretningstjenester hovedsakelig til bilindustrien.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommissjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾.
4. Kommissjonen innbyr berørte parter 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 429 av 22.11.2016. Merknadene sendes til Kommissjonen, med referanse M.8285 – Bain Capital / MSX International, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

⁽²⁾ EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2016/EØS/66/18****(Sak M.8289 – Engie / Omnes Capital / Prédica / Maïa Eolis)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommissjonen mottok 11. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretakene Engie S.A. ("Engie", Frankrike), Omnes Capital (Frankrike) og Prédica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole S.A. ("Prédica", Frankrike) ved kjøp av aksjer i fellesskap overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over vindparkene som drives av Maïa Eolis (Frankrike) (heretter omtalt som "den planlagte foretakssammenslutningen"). Engie, Omnes Capital, Prédica og Maïa Eolis omtales samlet som "partene".
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - Engie: industriselskap aktivt på områdene gass, elektrisitet og krafttjenester. Det driver virksomhet i hele kraftverdikjeden.
 - Omnes Capital: uavhengig fransk kapitalforvaltningsselskap som samler kapitalinteresser fra investorer og er aktivt på flere områder innenfor risikokapital, særlig i sektoren for fornybar energi. Omnes Capital forvalter flere investeringsfond, og noen av disse har kapitalinteresser i selskaper i kraftsektoren.
 - Prédica: et heleid datterforetak av Crédit Agricole S.A., aktivt i forsikringssektoren.
 - Maïa Eolis: produserer elektrisitet i vindparker i Frankrike. Det eier flere spesialforetak ("SPV-er"), der noen omfatter vindparker i drift, noen omfatter vindparker under utbygging og noen omfatter både vindparker i drift og under utbygging. Den planlagte foretakssammenslutningen gjelder bare de av Maïa Eolis' vindparker som er i drift.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommissjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾.
4. Kommissjonen innbyr berørte parter 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 429 av 22.11.2016. Merknadene sendes til Kommissjonen, med referanse M.8289 – Engie / Omnes Capital / Prédica / Maïa Eolis, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

⁽²⁾ EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2016/EØS/66/19****(Sak M.8299 – De Agostini Libri / Editorial Planeta / DeA Planeta Libri JV)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommissjonen mottok 16. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der foretakene Planeta Corporation ("Gruppo Planeta", Spania), gjennom sitt datterforetak Editorial Planeta S.A. ("Editorial Planeta", Spania), og Gruppo De Agostini S.p.A. ("Gruppo De Agostini", Italia), gjennom sitt datterselskap De Agostini Libri S.p.A. ("DeA Libri", Italia), ved kjøp av aksjer og overdragelse av en filial i fellesskap overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over foretaket DeA Planeta Libri s.r.l. ("DeA Planeta Libri", Italia).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - Gruppo De Agostini: forlagsvirksomhet, media og kommunikasjon, spill og tjenester samt finansvirksomhet over hele verden.
 - DeA Libri: forlagsvirksomhet (diverse) i Italia.
 - Gruppo Planeta: forlagsvirksomhet, media, e-handel og opplæring over hele verden.
 - Editorial Planeta: forlagsvirksomhet (diverse).
 - DeA Planeta Libri: forlagsvirksomhet (diverse) i Italia.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommissjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾.
4. Kommissjonen innbyr berørte parter 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 432 av 23.11.2016. Merknadene sendes til Kommissjonen, med referanse M.8299 – De Agostini Libri / Editorial Planeta / DeA Planeta Libri JV, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

⁽²⁾ EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**2016/EØS/66/20****(Sak M.8300 – Hewlett Packard Enterprise Services / Computer Sciences Corporation)**

1. Kommissjonen mottok 17. november 2016 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ om en planlagt foretakssammenslutning der den delen av virksomheten til foretaket Hewlett Packard Enterprise Company som omfatter foretakstjenester, Hewlett Packard Enterprise Services ("HPES", USA), ved kjøp av aksjer overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele foretaket Computer Sciences Corporation ("CSC", USA).
2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
 - HPES: levering av teknologiske konsulenttenester, utkontraktering av tradisjonelle og foretaksrettede tjenester knyttet til informasjonsteknologi (IT) samt støttetjenester.
 - CSC: levering av IT-tjenester og -løsninger.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommissjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt. Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾.
4. Kommissjonen innbyr berørte parter 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 434 av 24.11.2016. Merknadene sendes til Kommissjonen, med referanse M.8300 – Hewlett Packard Enterprise Services / Computer Sciences Corporation, per faks (+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
B-1049 Bruxelles/Brussel

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

⁽²⁾ EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

**Sammendrag av Kommisjonens beslutning av 10. februar 2016 om å erklære en
foretakssammenslutning forenlig med det indre marked**

(Sak M.7555 – Staples / Office Depot)

Kommisjonen traff 1. september 2016 beslutning i en fusjonssak i henhold til rådsforordning (EF) nr. 139/2004 av 20. januar 2004 om tilsyn med foretakssammenslutninger⁽¹⁾, særlig forordningens artikkel 8 nr. 1. En ikke-fortrolig utgave av den fullstendige beslutningen er gjengitt på originalspråket på nettsiden til generaldirektoratet for konkurransesaker: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

**Kommisjonsmelding i forbindelse med gjennomføring av kommisjonsforordning (EU)
nr. 548/2014 av 21. mai 2014 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsdirektiv
2009/125/EF med hensyn til små, mellomstore og store krafttransformatorer**

*(Offentliggjøring av titler og referanser for harmoniserte standarder i henhold til Unionens
harmoniseringsregelverk)*

ESO ⁽¹⁾	Standardens referanse og tittel (samt referansedokument)	Første publisering i EUT	Referanse til den erstattede standard	Opphørsdato for antakelse om samsvar med den erstattede standard Note 1
CENELEC	EN 50588-1:2015 Transformatorer for middels effekt på 50 Hz med høyeste utstyrsspenning ikke over 36 kV – Del 1: Generelle krav	11.9.2015		
	EN 50588-1:2015/A1:2016	11.11.2016	Note 3	23.5.2019
CENELEC	EN 50629:2015 Virkningsgrad for store transformatorer (Um > 36 kV eller Sr ≥ 40 MVA)	11.9.2015		
	EN 50629:2015/A1:2016	11.11.2016	Note 3	23.5.2019

⁽¹⁾ ESO (europeisk standardiseringsorgan):

- CEN: Avenue Marnix 17, B-1000, Brussels, tlf. +32 2 550 08 11, faks +32 2 550 08 19 (<http://www.cen.eu>)
- CENELEC: Avenue Marnix 17, B-1000, Brussels, tlf. +32 2 519 68 71, faks +32 2 519 69 19 (<http://www.cenelec.eu>)
- ETSI: 650, route des Lucioles, F-06921 Sophia Antipolis, tlf. +33 4 92 94 42 00, faks +33 4 93 65 47 16 (<http://www.etsi.eu>)

- Note 1: Generelt vil opphørsdatoen for antakelse om samsvar være datoen for tilbaketrekking ("dow") fastsatt av det europeiske standardiseringsorgan, men brukere av disse standardene gjøres oppmerksom på at det i visse unntakstilfeller kan være en annen dato.
- Note 2.1: Den nye (eller endrede) standarden har samme omfang som den erstattede standarden. På den angitte datoen opphører den erstattede standarden å gi antakelse om samsvar med grunnleggende eller andre krav i relevante deler av Unionens regelverk.
- Note 2.2: Den nye standarden har et videre omfang enn den erstattede standarden. På den angitte datoen opphører den erstattede standarden å gi antakelse om samsvar med grunnleggende eller andre krav i relevante deler av Unionens regelverk.
- Note 2.3: Den nye standarden har et snevrere omfang enn den erstattede standarden. På den angitte datoen opphører den (delvis) erstattede standarden å gi antakelse om samsvar med grunnleggende eller andre krav i relevante deler av Unionens regelverk, for de produkter eller tjenester som omfattes av den nye standarden. Antakelse om samsvar med grunnleggende eller andre krav i relevante deler av Unionens regelverk for produkter eller tjenester som fortsatt omfattes av den (delvis) erstattede standarden, men som ikke omfattes av den nye standarden, er ikke berørt.
- Note 3: Når det gjelder endringsblader, er referansestandard EN CCCC:YYYY samt dens eventuelle tidligere endringsblader og et eventuelt nytt, angitt endringsblad. Den erstattede standarden (kolonne 3) består derfor av EN CCCC:YYYY og dens eventuelle tidligere endringsblader, men uten det nye, angitte endringsbladet. På den angitte datoen opphører den erstattede standarden å gi antakelse om samsvar med grunnleggende eller andre krav i relevante deler av Unionens regelverk.

⁽¹⁾ EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1.

Merk:

- Opplysninger om standardenes tilgjengelighet kan fås ved henvendelse enten til de europeiske standardiseringsorganene eller de nasjonale standardiseringsorganene som er oppført på en liste som er offentliggjort i *Den europeiske unions tidende* i samsvar med artikkel 27 i forordning (EU) nr. 1025/2012⁽¹⁾.
- Standarder vedtas av de europeiske standardiseringsorganisasjonene på engelsk (CEN og CENELEC publiserer også på fransk og tysk). Deretter oversetter de nasjonale standardiseringsorganene titlene på standardene til alle de påkrevde offisielle språkene i Det europeiske økonomiske samarbeidsområde. Europakommisjonen og EFTA-sekretariatet påtar seg intet ansvar for at titlene som er blitt framlagt for publisering i *Den europeiske unions tidende* og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, er korrekte.
- Henvisninger til rettelser "... /AC:YYYY" offentliggjøres bare som informasjon. En rettelse fjerner trykkfeil og språkfeil eller lignende feil fra teksten i en standard og kan dreie seg om en eller flere språkutgaver (engelsk, fransk og/eller tysk) av en standard som et europeisk standardiseringsorgan har vedtatt.
- Offentliggjøring av referansene i *Den europeiske unions tidende* og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* betyr ikke at standardene foreligger på alle offisielle EØS-språk.
- Denne listen erstatter alle tidligere lister offentliggjort i *Den europeiske unions tidende* og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*. Europakommisjonen sørger for ajourføring av listen.
- Ytterligere opplysninger om harmoniserte standarder og andre europeiske standarder finnes på Internett på adressen http://ec.europa.eu/growth/single-market/european-standards/harmonised-standards/index_en.htm

⁽¹⁾ EUT C 338 av 27.9.2014, s. 31.

Kommisjonsmelding i forbindelse med gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) nr. 1016/2010 av 10. november 2010 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/125/EF med omsyn til krav til miljøvenleg utforming av hushaldsoppvaskmaskiner og av delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 1059/2010 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/30/EU med omsyn til energimerking av hushaldsoppvaskmaskiner

(Offentliggjøring av titler og referanser for harmoniserte standarder i henhold til Unionens harmoniseringsregelverk)

Europeisk standardiseringsorgan ⁽¹⁾	Standardens referanse og tittel (samt referansedokument)	Referanse til den erstattede standarden	Opphørsdato for antakelse om samsvar med den erstattede standarden Note 1	Første publisering i EUT
CENELEC	EN 50242:2008 Elektriske oppvaskmaskiner til husholdningsbruk – Prøvetoder for måling av ytelse IEC 60436:2004 (Endret)			14.6.2013
	EN 50242:2008/A11:2012 IEC 60436:2004/A1:2009 (Endret) + IEC 60436:2004/A2:2012 (Endret)	Note 3	6.8.2013	14.6.2013
Klausul Z2 om toleranser og kontrollprosedyrer inngår ikke i dette sitatet.				
CENELEC	EN 50242:2016 Elektriske oppvaskmaskiner til husholdningsbruk – Prøvmåter for måling av ytelse IEC 60436:2004 (Endret) IEC 60436:2004/A1:2009 (Endret) + A1:2009 (Endret) IEC 60436:2004/A2:2012 (Endret)	EN 50242:2008 + A11:2012 Note 2.1	1.1.2018	11.11.2016

⁽¹⁾ ESO (europeisk standardiseringsorgan):

- CEN: Avenue Marnix 17, B-1000 Brussel, tlf. +32 2 550 08 11, faks +32 2 550 08 19 (<http://www.cen.eu>)
- CENELEC: Avenue Marnix 17, B-1000 Brussel, tlf. +32 2 519 68 71, faks +32 2 519 69 19 (<http://www.cenelec.eu>)
- ETSI: 650, route des Lucioles, F-06921 Sophia Antipolis, tlf. +33 4 92 94 42 00, faks +33 4 93 65 47 16 (<http://www.etsi.eu>)

Note 1: Generelt vil opphørsdatoen for antakelse om samsvar være datoen for tilbaketrekking ("dow") fastsatt av det europeiske standardiseringsorgan, men brukere av disse standardene gjøres oppmerksom på at det i visse unntakstilfeller kan være en annen dato.

Note 2.1: Den nye (eller endrede) standarden har samme omfang som den erstattede standarden. På den angitte datoen opphører den erstattede standarden å gi antakelse om samsvar med grunnleggende eller andre krav i relevante deler av Unionens regelverk.

Note 2.2: Den nye standarden har et videre omfang enn den erstattede standarden. På den angitte datoen opphører den erstattede standarden å gi antakelse om samsvar med grunnleggende eller andre krav i relevante deler av Unionens regelverk.

Note 2.3: Den nye standarden har et snevrere omfang enn den erstattede standarden. På den angitte datoen opphører den (delvis) erstattede standarden å gi antakelse om samsvar med grunnleggende eller andre krav i relevante deler av Unionens regelverk, for de produkter eller tjenester som omfattes av den nye standarden. Antakelse om samsvar med grunnleggende eller andre krav i relevante deler av Unionens regelverk for produkter eller tjenester som fortsatt omfattes av den (delvis) erstattede standarden, men som ikke omfattes av den nye standarden, er ikke berørt.

Note 3: Når det gjelder endringsblader, er referansestandard EN CCCC:YYYY samt dens eventuelle tidligere endringsblader og et eventuelt nytt, angitt endringsblad. Den erstattede standarden (kolonne 3) består derfor av EN CCCC:YYYY og dens eventuelle tidligere endringsblader, men uten det nye, angitte endringsbladet. På den angitte datoen opphører den erstattede standarden å gi antakelse om samsvar med grunnleggende eller andre krav i relevante deler av Unionens regelverk.

Merk:

- Opplysninger om standardenes tilgjengelighet kan fås ved henvendelse enten til de europeiske standardiseringsorganene eller de nasjonale standardiseringsorganene som er oppført på en liste i offentliggjort i *Den europeiske unions tidende* i samsvar med artikkel 27 i forordning (EU) nr. 1025/2012⁽¹⁾.
- Standarder vedtas av de europeiske standardiseringsorganisasjonene på engelsk (CEN og CENELEC publiserer også på fransk og tysk). Deretter oversetter de nasjonale standardiseringsorganene titlene på standardene til alle de påkrevde offisielle språkene i Det europeiske økonomiske samarbeidsområde. Europakommisjonen og EFTA-sekretariatet påtar seg intet ansvar for at titlene som er blitt framlagt for publisering i *Den europeiske unions tidende* og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, er korrekte.
- Henvisninger til rettelser "... /AC:YYYY" offentliggjøres bare som informasjon. En rettelse fjerner trykkfeil og språkfeil eller lignende feil fra teksten i en standard og kan dreie seg om en eller flere språkutgaver (engelsk, fransk og/eller tysk) av en standard som et europeisk standardiseringsorgan har vedtatt.
- Offentliggjøring av referansene i *Den europeiske unions tidende* og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* betyr ikke at standardene foreligger på alle offisielle EØS-språk.
- Denne listen erstatter alle tidligere lister offentliggjort i *Den europeiske unions tidende* og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*. Europakommisjonen sørger for ajourføring av listen.
- Ytterligere opplysninger om harmoniserte standarder og andre europeiske standarder finnes på Internett på adressen http://ec.europa.eu/growth/single-market/european-standards/harmonised-standards/index_en.htm

⁽¹⁾ EUT C 338 av 27.9.2014, s. 31.