

EES-viðbætur

ISSN 1022-9337

við Stjórnartíðindi
Evrópusambandsins

Nr. 40

25. árgangur

21.6.2018

	I EES-STOFNANIR	
	1. Sameiginlega EES-nefndin	
	II EFTA-STOFNANIR	
	1. Fastanefnd EFTA-ríkjanna	
	2. Eftirlitsstofnun EFTA	
2018/EES/40/01	Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA nr. 070/17/COL frá 29. mars 2017 um samning Hurtigruten um sjóflutninga með ströndum Noregs 2012–2019	1
	3. EFTA-dómstóllinn	
	III ESB-STOFNANIR	
	1. Framkvæmdastjórnin	
2018/EES/40/02	Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja (mál M.8823 – Neste/Demeter Animal Fats and Proteins)	28
2018/EES/40/03	Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja (mál M.8829 – Total Produce/Dole Food Company)	29
2018/EES/40/04	Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja (mál M.8850 – Kaiser+Kraft/Hoffmann/Simple System) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	30
2018/EES/40/05	Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja (mál M.8866 – MEC/Mitsui/SDPSK/JV) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	31
2018/EES/40/06	Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja (mál M.8900 – Wieland/Aurubis Rolled Products/Schwermetall)	32
2018/EES/40/07	Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja (mál M.8904 – PIMCO/Echo/JV) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	33
2018/EES/40/08	Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja (mál M.8929 – Apollo Management/Generali Belgium) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	34

2018/EES/40/09	Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja (mál M.8937 – Advent International/Zentiva) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	35
2018/EES/40/10	Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja (mál M.8953 – Snam/DESFA) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	36
2018/EES/40/11	Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja (mál M.8973 – Mitsui/Kansai/JV) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	37
2018/EES/40/12	Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja (mál M.8987 – HPS/MDP/HAPS) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	38
2018/EES/40/13	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntum samruna fyrirtækja (mál M.8725 – Nufarm/Century)	39
2018/EES/40/14	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntum samruna fyrirtækja (mál M.8872 – Advent International/Laird)	39
2018/EES/40/15	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntum samruna fyrirtækja (mál M.8873 – Carlyle/TA Associates/DiscoverOrg)	40
2018/EES/40/16	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntum samruna fyrirtækja (mál M.8888 – Apollo Management/Cyprus Cooperative Bank/Altamira Cyprus)	40
2018/EES/40/17	Auglýsing framkvæmdastjórnarinnar um endurgreiðsluvexti sem innheimta ber í tengslum við endurheimtu ríkisaðstoðar svo og viðmiðunar- og afreiknivexti fyrir 28 aðildarríki; vextirnir gilda frá 1. júlí 2018	41

EFTA-STOFNANIR

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA

ÁKVÖRÐUN EFTIRLITSSTOFNUNAR EFTA**2018/EES/40/01****nr. 070/17/COL****frá 29. mars 2017****um samning Hurtigruten um sjóflutninga með ströndum Noregs 2012–2019***(Noregur)*

Eftirlitsstofnun EFTA („eftirlitsstofnunin“) hefur,

með hliðsjón af:

samningnum um Evrópska efnahagssvæðið („EES-samningurinn“), einkum 2. mgr. 59. gr. og 61. gr.,

bókun 26 við EES-samninginn,

samningnum milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls („samningur um eftirlitsstofnun og dómstól“), nánar tiltekið 24. gr.,

bókun 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól („bókun 3“), einkum 1. gr. í I. hluta og 4. mgr. 4. gr., 6. gr. og 13. gr. í II. hluta,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

I. MÁLSATVIK

1. Málsmæðferð

- 1) Hinn 28. apríl 2014 barst Eftirlitsstofnun EFTA kvörtun með tölvupósti varðandi meinta ósamrýmanlega aðstoð sem veitt var Hurtigruten ASA („Hurtigruten“) samkvæmt strandsiglingasamningnum fyrir Bergen–Kirkenes leiðina („Hurtigruten-samningurinn“ eða „HS“) fyrir tímabilið 1. janúar 2012 til 31. desember 2019.
- 2) Önnur kvörtun með vísan til HS barst 9. júlí 2014. Kvartanirnar tvær eru aðskildar, en skarast í tilteknum atriðum. Þar sem báðar kvartanirnar varða HS mun ákvörðun þessi fjalla um þær báðar og vísað verður til þeirra sem „kvartananna“ (einnig verður vísað til „kvartendanna“) í textanum.
- 3) Eftirlitsstofnunin fór fram á upplýsingar frá stjórnvöldum í Noregi með bréfi dagsettu 13. júní 2014 (og aftur með bréfi frá 10. júlí 2014). Stjórnvöld í Noregi svöruðu þeirri beiðni um upplýsingar með bréfi dagsettu 22. september 2014. Viðbótarbeiðni um upplýsingar var send stjórnvöldum í Noregi 21. nóvember 2014, og stjórnvöld í Noregi svöruðu með bréfi dagsettu 16. janúar 2015.
- 4) Hinn 9. desember 2015 samþykkti eftirlitsstofnunin ákvörðun 490/15/COL og hóf þannig formlega rannsókn á meintri ólöglegri aðstoð sem kom við sögu í HS („ákvörðunin um að hefja rannsókn“). Ákvörðunin um að hefja rannsókn var birt í Stjtið. ESB og EES-viðbætinum við þau hinn 30. júní 2016 ⁽¹⁾.
- 5) Stjórnvöld í Noregi lögðu fram athugasemdir við ákvörðunina um að hefja rannsókn með bréfi dagsettu 16. febrúar 2016 ⁽²⁾. Kvartendur lögðu fram viðbótarupplýsingar sem svar við athugasemdunum frá stjórnvöldum í Noregi ⁽³⁾. Eftirlitsstofnuninni bárust engar frekari athugasemdir við ákvörðunina um að hefja rannsókn frá þriðju aðilum.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 236, 30.6.2016, bls. 29, og EES-viðbætur nr. 36, 30.6.2016, bls. 14.

⁽²⁾ Skjal nr. 793209.

⁽³⁾ Skjal nr. 798816.

- 6) Eftirlitsstofnunin fór fram á upplýsingar frá stjórnvöldum í Noregi með bréfi dagsettu 12. október 2016. Stjórnvöld í Noregi svöruðu þeirri beiðni um upplýsingar með bréfum sem dagsett voru 21. nóvember og 21. desember 2016 ⁽¹⁾.

2. Aðdragandi – Hurtigruten-samningurinn

- 7) Hurtigruten rekur flutningaþjónustu sem felur í sér farþega- og vöruflutninga á sjó eftir norsku strandlengjunni frá Bergen til Kirkenes, eins og sýnt er á skýringarmyndinni hér á eftir:

Skýringarmynd 1 – Strandleiðin milli Bergen og Kirkenes



- 8) Starfsemi í tengslum við hluta tímabilsins 1. janúar 2005 til 31. desember 2012 var viðfangsefni ákvörðunar eftirlitsstofnunarinnar nr. 205/11/COL ⁽²⁾. Í þeirri ákvörðun komst eftirlitsstofnunin að þeirri niðurstöðu að Hurtigruten fengi ríkisaðstoð sem samrýmdist ekki framkvæmd EES-samningsins, að því marki sem hún jafngildi ofgreiðslu fyrir almannaðjónustu, og kvað á um að aðstoðin skyldi endurheimt.
- 9) Rekstur þjónustunnar á tímabilinu 1. janúar 2012 til 31. desember 2019 var boðinn út 30. júní 2010, þegar útboðslýsingin var birt á Doffin (gagnagrunni um opinber innkaup á netinu) ⁽³⁾.
- 10) Að loknu þessu útboðsferli, og á grundvelli tilboðs sem var lagt fram 8. nóvember 2010, var undirritaður samningur við Hurtigruten 13. apríl 2011 um kaup á þjónustu fyrir strandleiðina milli Bergen og Kirkenes fyrir tímabilið 1. janúar 2012 til 31. desember 2019. Samkvæmt þessum samningi skal Hurtigruten annast daglegar siglingar allt árið með viðkomu í 32 tilteknum höfnum á leiðinni milli Bergen og Kirkenes. Einnig skal boðið upp á farmflutninga á áætlunarleiðunum Tromsø – Kirkenes og Kirkenes – Tromsø. Þessi þjónusta skal fara fram í samræmi við tilteknar kröfur um flutningsgetu og fyrir skip eins og kveðið er á um í samningnum. Skip sem notuð eru til strandsiglinganna skulu að lágmarki geta flutt 320 farþega og vera með legurúm í klefum fyrir 120 farþega, og farmrými fyrir 150 EUR-vörubretti í lest með hefðbundinni hleðsluhæð. Einnig skulu þau uppfylla laga- og tæknilegar kröfur eins og lýst er í kafla 4.4 í útboðslýsingu.

⁽¹⁾ Skjöl nr. 827472 og 833077.

⁽²⁾ Stjútíð. ESB L 175, 5.7.2012, bls. 19, og EES-viðbætur nr. 37, 5.7.2012, bls. 1. Sjá einnig sameinuð mál EFTA-dómstólsins, E-10/11 og E-11/11 *Hurtigruten*, dómasafn EFTA-dómstólsins [2012], bls. 758, þar sem ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar er staðfest.

⁽³⁾ Sjá www.doffin.no.

- 11) Sjóflutningaþjónustan milli Bergen og Kirkenes er byggð á hámarksfargjöldum fyrir flutning farþega sem ferðast milli hafna (þ.e. almenningsflutningar), sem eru háð samþykki stjórnvalda í Noregi. Í HS kemur fram að „...[f]arþegar sem ferðast milli hafna“ eru farþegar sem kaupa farmiða til að ferðast ákveðna leið á almennum ferðum, með aukagjaldi fyrir klefa og/eða máltíðir að eigin vali. Gjald fyrir viðbótarþjónustu skal vera í samræmi við birta gjaldskrá fyrir valinn gæðaflokk klefa og máltíða. Heildarverðið skal í slíkum tilvikum vera samanlögð upphæð miðaverðsins og þess gjalds sem við á hverju sinni um valda viðbótarþjónustu“. Samþykkt fargjald merkir almennt verð samkvæmt gjaldskrá sem gildi um þessa leið 1. október 2004, aðlagð í samræmi við neysluverðsvísitölu. Allar breytingar sem síðar kunna að verða á almennt gjaldskrá eru háðar samþykki stjórnvalda í Noregi.
- 12) Hurtigruten er frjálst að ákveða verð fyrir aðra farþega. Í HS kemur fram að „...[a]ðrir farþegar“ eru þeir sem ekki eru „farþegar sem ferðast milli hafna“. Með öðrum orðum þá eru þeir farþegar sem kaupa ferðir tilteknar leiðir sem eru skilgreindar af hálfu seljanda og þar sem innifalin er a.m.k. ein næturgisting í klefa og a.m.k. ein máltíð um borð, og seljandinn hefur birt samanlagt verð fyrir það sem er innifalið og ekki er hægt að sundurliða það svo að fram komi einstakt verð fyrir sömu atriði, og farþegarnir eiga ekki rétt á skilgreindum afslætti á þeim hluta farsins sem varðar ferðaþáttinn sem slíkan. Aðrir farþegar eru einnig þeir sem kaupa ferð sem skilgreind er af hálfu seljanda og felur í sér a.m.k. þá framangreindu viðbótarþjónustu sem lýst er hér á undan gegn samanlögðu gjaldi sem tilgreint er fyrir hvern dag, en farþegarnir velja sjálfir þá siglingaleið þar sem þessir skilmálar skulu gilda“. Það sama gildir um gjald fyrir klefa og máltíðir, og einnig um farmflutninga.
- 13) Fyrir þjónustuna sem fellur undir HS greiða norsk stjórnvöld samtals 5120 milljónir norskra króna í þau átta ár sem samningurinn gildir, á verði ársins 2011 og uppfært í samræmi við kostnaðarvísitölu norsku hagstofunnar fyrir sjóflutninga innanlands⁽¹⁾. Greiðslur fyrir hvert ár eru sem hér segir:

Tafla 1 – Árlegt endurgjald samkvæmt HS

2012	700 milljónir norskra króna
2013	683 milljónir norskra króna
2014	666 milljónir norskra króna
2015	649 milljónir norskra króna
2016	631 milljónir norskra króna
2017	614 milljónir norskra króna
2018	597 milljónir norskra króna
2019	580 milljónir norskra króna

- 14) Samkvæmt HS ber Hurtigruten að halda aðskilið bókhald fyrir starfseminna á Bergen–Kirkenes leiðinni og aðra starfsemi og siglingaleiðir utan gildissviðs HS⁽²⁾. Þar að auki ber Hurtigruten að halda aðskilið bókhald fyrir almannaðarþjónustuna sem fyrirtækinu er skylt að veita („skylda til að veita almannaðarþjónustu“) með tilliti til aðalstrandsiglingaleiðarinnar milli Bergen og Kirkenes og þá starfsemi fyrirtækisins á sömu siglingaleið sem rekin er í hagnaðarskýni.

3. Kvartanirnar⁽³⁾

- 15) Báðir kvartendurnir hafa óskað eftir trúnaðarmeðferð.
- 16) Sá málalíbúnaður kvartenda að Hurtigruten njóti ríkisaðstoðar í formi ofgreiðslna, sem sé brot gegn 61. og 59. gr. EES-samningsins, er byggður á eftirfarandi staðhæfingum:

⁽¹⁾ Ef kostnaðarvísitala norsku hagstofunnar er ekki fyrir hendi er neysluverðsvísitala norsku hagstofunnar notuð.

⁽²⁾ Eins og fram kemur í ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar nr. 205/11/COL varðandi viðbótarsamninginn um þjónustu Hurtigruten (Stjtið. ESB L 175, 5.7.2012, bls. 19, og EES-viðbætur nr. 37, 5.7.2012, bls. 1), kafla 1.2: „[t]il viðbótar við þjónustuna sem kveðið er á um í Hurtigruten-samningnum þá er Hurtigruten fyrirtæki sem rekið er í hagnaðarskýni og býður ferðir báðar leiðir, skoðunarferðir og veitingaþjónustu á siglingaleiðinni Bergen – Kirkenes. Enn fremur býður Hurtigruten, í tengslum við þessa siglingaleið, flutningaþjónustu í Geirangursfirði sem fellur utan gildissviðs Hurtigruten-samningsins. Einnig stundar Hurtigruten skemmtisiglingar til mismunandi Evrópuríkja, Rússlands, Suðurskautslandsins, Svalbarða og Grænlands“.

⁽³⁾ Skjöl nr. 748323 og 715314.

1. Endurgjald fyrir að veita almannajónustu á siglingaleiðum sem háðar eru kvöðum um slíka þjónustu hefur hækkað umtalsvert í samanburði við fyrra samningstímabil.
2. Hurtigruten fær enn endurgjald fyrir þjónustu sem er ekki veitt:
 - a. Hurtigruten hefur felld niður allar siglingar til og frá höfninni í Mehamn (sem er ein viðkomuhafnanna sem falla undir HS) frá janúar 2014 til september 2014 án málefnalegra ástæðna eða faglegs mats eftir að hafa sjálft brotið að hluta til hafnarbakkann við tengistöð siglingaleiðarinnar í apríl 2012, sem Hurtigruten hafði reyndar notað til að leggjast að í yfir 20 mánuði. Á sama tíma hefur samsvarandi endurgjald frá norskum stjórnvöldum ekki lækkað sem hefur orðið til þess að Hurtigruten hefur náð fram kostnaðarlækkunum sem nema 314.500 norskum krónum á mánuði. Því er hvorki annað né þriðja *Altmark*-skilyrðið uppfyllt. Annað skilyrðið er ekki uppfyllt þar sem stjórnvöld í Noregi hafa ekki skapað grundvöll eða stefnu til að leggja málefnalegt og faglegt mat á þjónustumissi vegna tæknilegra eða rekstrarlegra fullyrðinga fyrirtækisins, og ekki fengið stofnun til að sannreyna fullyrðingarnar sem deilt er um. Þriðja skilyrðið yrði ekki uppfyllt, að mati kvartenda, þar sem Hurtigruten fær fullt endurgjald fyrir að veita almannajónustu á siglingaleiðum þar sem fyrirtækið nýtur umtalsverðrar kostnaðarlækkunar vegna röskunar á þjónustunni.
 - b. Stjórnvöld í Noregi hafa vísað á bug fjölda kvartana frá nokkrum höfnum og svæðisyfirvöldum vegna tíðrar og handahófskenndrar niðurfellingar þjónustu af hálfu Hurtigruten og þær hafa ekki leitt til lækkunar á endurgjaldinu. Að sögn kvartenda verða tilteknar hafnir sérstaklega fyrir barðinu á því að ferðir eru felldar niður vegna fárra farþega og lítillar arðsemi, einkum að vetri til.

Kvartendur gagnrýna sérstaklega skilgreininguna á óviðráðanlegum aðstæðum í kafla 8 í HS þar sem vísað er til „aftakaveðurs“ án þess að hlutlæg viðmið séu til grundvallar⁽¹⁾. Einnig er vísað til þess að slík skilyrði teljist ekki óviðráðanlegar aðstæður í samræmi við 8. kafla HS, þar sem sérstaklega er tekið fram að „[h]indranir sem samningsaðilinn ætti að hafa gert ráð fyrir við samningsgerðina, eða með samngirni megi ætlast til þess að hann hafi getað forðast eða sneitt hjá, skuli ekki teljast óviðráðanlegar aðstæður“. Einnig draga kvartendur í efa umboð Hurtigruten til að misnota æðsta vald skipstjóra til að réttlæta niðurfellingu ferða af öðrum orsökum en vegna reglubundins viðhalds eða af tæknilegum ástæðum í samræmi við 3. mgr. kafla 4-1 í HS.

Loks halda kvartendur því fram að niðurfelling ferða sem ekki leiði til lækkunar á endurgjaldinu hafi skaðleg áhrif á frammistöðu á siglingaleiðunum sem eru háðar almannajónustukvöðum og uppfylli hvorki annað né þriðja *Altmark*-skilyrðið.

3. Af hálfu Hurtigruten hefur gætt tregðu til að greiða hafnargjöld, leigu og þjónustugjöld. Fyrirtækið hætti greiðslum frá janúar 2014 og fram í maí 2014. Enn fremur reynir það að gera samninga um sérstakt verð og leitar eftir endurgreiðslu á slíkum kostnaði frá öllum viðkomandi höfnum allt aftur til 2011, á sama tíma og endurgjald fyrir almannajónustu helst óbreytt.
4. Hurtigruten tekur ekki frá pláss fyrir farþega sem nýta almannajónustu heldur selur farþegum í skemmtisiglingum legurúm þess í stað. Þannig fær Hurtigruten tvígreiðslur fyrir sömu flutningsgetuna og nýtur með því ávinnings sem nemur 50 til 100 milljónum norskra króna árlega.

⁽¹⁾ Kvartendur benda á þá staðreynd að í útboði vegna samningstímans 2005–2012 hafi óviðráðanlegar aðstæður af völdum aftakaveðurs verið skilgreindar sem vindhraði yfir 25 m/sek. (óveður). Hins vegar er „aftakaveður“ skilgreint í núverandi HS sem „aðstæður þar sem haf- og/eða vindskilyrði eru þannig að skipstjórinn telur ekki öruggt að halda siglingunni áfram og/eða komast í tiltekna höfn“. Að sögn kvartenda hefur þetta valdið því að meirihluti ferða sem voru felldar niður á tímabilinu 2012–2013 í tilteknum höfnum hafi verið felldar niður við vindskilyrði undir 15 m/sek.

4. Forsendur fyrir því að hefja formlega rannsókn

- 17) Í ákvörðuninni um að hefja rannsókn lagði eftirlitsstofnunin mat á skilyrðin fjögur í *Altmark*-dómnum og lét í ljós efasemdir þess efnis að ekkert þeirra virtist uppfyllt og því væri Hurtigruten ívilnað í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins ⁽¹⁾.
- 18) Varðandi fyrsta skilyrðið, skýra skilgreiningu á almannajónustu, dró eftirlitsstofnunin það í efa að Noregur gæti skilgreint kröfuna um flutningsgetu sem skal taka frá í kafla 4-2 HS sem þjónustu í almannabáu er hefur almenna efnahagslega þýðingu (*service of general economic interest* eða SGEI, hér eftir nefnd „SGEI-þjónusta“), í ljósi þess að um er að ræða litla nýtingu m.t.t. almannajónustu og árstíðabundnar sveiflur að því er varðar flutning farþega gegn gjaldi. Þar að auki setti eftirlitsstofnunin spurningamerki við skilgreininguna á SGEI-þjónustu, þar sem skortur er á upplýsingum um nýtingu legurýmis og einnig vegna þess að engin verðstýring er á farmflutningum á Tromsø–Kirkenes–Tromsø siglingaleiðinni, eins og krafist er samkvæmt 2. mgr. 4. gr. reglugerðarinnar um gestaflutninga á sjó ⁽²⁾.
- 19) Að því er varðar annað skilyrðið og kröfuna um að færibreyturnar sem lágu til grundvallar útreikningum á endurgjaldi skuli skilgreindar fyrirfram á hlutlægan og gagnsæjan hátt, þá dró eftirlitsstofnunin það í efa að krafan um flutningsgetu sem taka skal frá tengdist raunverulegum fjölda farþega sem nýta sér almannajónustu. Til dæmis má nefna að engri hlutlægi og gagnsæri aðferðafræði hefur verið beitt til að reikna fyrirfram út kostnað fyrir hvern farþega/km. Hurtigruten hefur gert aðskilda fjárhagsáætlun sem nær til allra kostnaðar- og tekjuliða sem teljast eiga við um siglingaleiðirnar þar sem almannajónustan er veitt. Í þessu aðskilda bókhaldi hefur þó að sögn eftirlitsstofnunarinnar ekki verið miðað að því að skilgreina fyrirfram færibreytur endurgjaldsins sem ættu með beinum hætti að tengjast raunverulegu tapi og kostnaði (flutningsgetu- og farþegakostnaði) sem stofnað er til af hálfu Hurtigruten.
- 20) Eftirlitsstofnunin hefur enn fremur látið í ljós efasemdir varðandi það hvernig staðið hefur verið að útreikningum á kostnaði Hurtigruten og hvernig nákvæmar færibreytur hafa verið skilgreindar þegar endurgjald er aðlagð eins og kveðið er á um í köflum 4-1 (liður 3), 6 og 7 í HS (þ.e. ef um er að ræða framleiðsluminnkun, breytingar á framleiðslu eða ef upp koma ófyrirsjáanlegar aðstæður). Þar að auki tók eftirlitsstofnunin fram að engar færibreytur hefðu verið til staðar til að reikna út hæfilegt hagnaðarhlutfall, og að upphæð endurgjaldsins endurspegladi ekki að fullu færibreyturnar sem skilgreindar eru þegar Hurtigruten reynir að semja um lægri hafnargjöld og halda um leið endurgjaldinu óbreyttu.
- 21) Í tengslum við þriðja skilyrðið lét eftirlitsstofnunin í ljós efasemdir varðandi það hvort stjórnvöld í Noregi hefðu tryggt að endurgjaldið sem greitt er væri ekki hærri en nauðsynlegt er til að standa straum af heild eða hluta þess kostnaðar sem hlýst af því að veita almannajónustuna, að teknu tilliti til viðkomandi kvittana og eðlilegs hagnaðar af því að sinna þessum skuldbindingum.
- 22) Stofnunin tók til greina eftirfarandi staðhæfingar sem kvartendur lögðu fram þegar hún komst að þessari bráðabirgðaniðurstöðu:
- Hurtigruten tekur ekki frá pláss fyrir farþega sem nýta almannajónustuna heldur selur frekar aðstöðuna farþegum sem panta skemmtisiglingu, og heldur um leið endurgjaldinu vegna almannajónustu óbreyttu,
 - endurgjaldið fyrir að veita almannajónustuna hefur hækkað verulega frá undanfarandi samningstímabili,
 - Hurtigruten fær enn endurgjald fyrir þjónustu sem er ekki veitt, og
 - Hurtigruten reynir enn fremur að semja um lægri hafnargjöld og heldur um leið endurgjaldinu vegna almannajónustu óbreyttu.

⁽¹⁾ Dómur í *Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg* gegn *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (*Altmark*), C-280/00, EU:C:2003:415, mgr. 75.

⁽²⁾ Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3577/92 um beitingu meginreglunnar um frjálsa þjónustustarfsemi í flutningum á sjó innan aðildarríkjanna (Stjtið. ESB L 364, 12.12.1992, bls. 7), sem var felld inn í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 70/97 (Stjtið. ESB L 30, 5.2.1998, bls. 42, og EES-viðbætur nr. 5, 5.2.1998, bls. 175).

- 23) Í síðasta lagi, að því er varðar fjórða *Altmark*-skilyrðið, sem kveður á um að virkur rekstraraðili skuli hefja útboðsferli eða setja viðmiðanir, þá dró eftirlitsstofnunin í efa, með hliðsjón af útboðsferlinu sem ráðist var í og sem hafði í för með sér aðeins eitt tilboð frá Hurtigruten, að með útboðsferli eins og því sem hér var um að ræða væri nægilega tryggt að af hlytist „lágmarkskostnaður fyrir samfélagið“. Þetta er einkum tilfellið vegna þess að Hurtigruten naut umtalsverðra samkeppnisyfirburða sem styrkti stöðu fyrirtækisins í útboðsferlinu, þar sem það átti þegar skipin sem hentuðu kröfunum í útboðslýsingunni.
- 24) Enn fremur var verkefnið að veita almannaþjónustuna auglýst sem þrír valkostir samkvæmt útboðslýsingunni. Það bendir til þess að frekari upplýsingar og/eða viðmið sem hafa vægi felist í þessum valkostum. Með hliðsjón af því að slíkar upplýsingar voru ekki teknar fram dró eftirlitsstofnunin í efa að útboðið, eins og það var sett fram, væri hvetjandi fyrir aðra bjóðendur en Hurtigruten, og slíkir bjóðendur hefðu hugsanlega verið tilbúnir að leggja fram tilboð í samræmi við kröfurnar sem fólust í valkostunum þremur og tilboð þeirra gætu hafa miðast við annan valkost en þann sem var valinn.
- 25) Eftirlitsstofnunin hafði loks efasemdir um það hvort HS samrýmdist framkvæmd EES-samningsins þar sem hún fékk engar upplýsingar frá stjórnvöldum í Noregi að því er varðar samrýmanleika.

5. Athugasemdir stjórnvalda í Noregi

- 26) Stjórnvöld í Noregi ítreka þá afstöðu sína að HS feli ekki í sér ríkisaðstoð af nokkru tagi við Hurtigruten, þar sem öll fjögur *Altmark*-skilyrðin séu uppfyllt.

5.1. *Altmark*-skilyrðin

- 27) Varðandi fyrsta *Altmark*-skilyrðið þá halda stjórnvöld í Noregi því fram að sú SGEI-þjónusta sem hér er um að ræða felist í samfelldum, daglegum flutningi farþega og farms meðfram strandlengju Noregs með fleiri en 30 viðkomuhöfnum og því að tryggt sé að nægileg aðstaða sé til reiðu fyrir farþegana sem nýta sér almannaðjónustuna á öllum siglingaleiðum yfir allt árið. Ekki sé hægt að líta fram hjá þeirri staðreynd að til staðar er aðstaða umfram þörf, t.d. á tilteknum siglingaleiðum og einkum að vetri til, og því þurfi ekki að draga í efa skilgreininguna á SGEI-þjónustunni. Enn fremur beri að geta þess að þessi umframaðstaða merki ekki að samsvarandi flutningaþjónusta hefði verið látin í té ef engin krafa væri gerð um að veita almannaðjónustu, einkum með tilliti til þess að samsvarandi valkostir eru ekki til staðar vegna sérkenna þjónustunnar (þ.e. langar siglingaleiðir, strjálbýlisaðstæður, óblítt veðurfar, að mestu leyti fastur kostnaðargrunnur o.s.frv.). Að sögn stjórnvalda í Noregi ætti eftirlitsstofnunin frekar að leggja áherslu á að meta hvort villa hafi verið gerð þegar kröfur um aðstöðu voru miðaðar við 320 farþega sem nýta almannaðjónustu og 120 legurúm.
- 28) Í svari stjórnvalda í Noregi við röksemd stofnunarinnar í ákvörðuninni um að hefja rannsókn varðandi nýtingu á aðstöðu og árstíðabundnar sveiflur⁽¹⁾ vísuðu þau til ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 2013/435 um ríkisaðstoð sem Frakkland veitir Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM), þar sem fram kemur að „[...] framkvæmdastjórnin telur að sá skortur sem er á einkaframtaki á hverri leið með tilliti til skýrlega skilgreindrar þarfar fyrir flutningaþjónustu utan háannatíma á árinu nægi einn og sér til að réttlæta að grunnþjónusta í mynd almannaðjónustu sé veitt á öllum þessum leiðum allt árið“⁽²⁾.
- 29) Meðan rannsóknin stóð yfir skoðaði eftirlitsstofnunin þann möguleika að Hurtigruten notaði sveigjanlegan flota með tilliti til stærðar samkvæmt árstíðamun (t.d. lítil skip á veturna og stór skip á sumrin). Svar stjórnvalda í Noregi við þeirri tillögu var að þó að slíkt væri fræðilega mögulegt myndi það í raun vera viðskiptalega óhagkvæmt þar sem það hefði í för með sér þörf á afar stórum flota og möguleika á að nota minni skipin annars staðar á sumrin og stærri skipin annars staðar á veturna.

⁽¹⁾ Ákvörðunin um að hefja rannsókn, 43. mgr.

⁽²⁾ Stjtið. ESB L 220, 17.8.2013, bls. 20, 147. mgr.

- 30) Að því er varðar atriði sem eftirlitsstofnunin vakti athygli á varðandi nauðsynlega lágmarksstærð skipa til siglinga eftir strandlengjunni leiðina milli Bergen og Kirkenes þá telja stjórnvöld í Noregi að tiltekin stærð sé nauðsynleg í ljósi óblíðra veðurskilyrða sem geta komið upp á leiðinni, til að tryggja að hægt sé að veita þjónustuna reglulega og einnig til að tryggja öryggi farþega og áhafnar.
- 31) Að sögn stjórnvalda í Noregi myndi kostnaður við að reka minni skip ekki vera marktækt lægri, hvað sem öðru líður. Upplýsingar sem lagðar hafa verið fram sýna að kostnaður hækkar eftir því sem skip eru stærri, en ekki í hlutfalli við aukningu á flutningsgetu og legurýmum og þessa auknu flutningsgetu má selja á viðskiptamarkaði og þannig getur hún skilað jákvæðri framlegð (nægilega til að greiða allan breytilegan kostnað og hluta af föstum kostnaði) og draga þar með úr nauðsyn á endurgjaldi vegna almannaþjónustu.
- 32) Enn fremur leggja stjórnvöld í Noregi áherslu á að ef öll skip í flotanum væru af minnstu mögulegu stærð til siglinga eftir strandlengjunni væri augljóst að endurgjaldið sem þá væri veitt yrði ekki nægilegt. Þvert á móti myndi notkun stærri skipa sem einnig væri hægt að nýta í hagnaðarskyni hafa í för með sér að skipting kostnaðar væri möguleg og þannig yrði kostnaður við almannaþjónustuna lægri.
- 33) Í tengslum við þörfina á flutningsgetu sem kveðið er á um halda stjórnvöld í Noregi því fram að sú flutningsgeta sem kveðið var á um hafi verið viðeigandi (sjá kafla 5.3 hér á eftir um fyrstu skýrslu BDO 2016).
- 34) Stjórnvöld í Noregi halda því loks fram, varðandi efasemdir eftirlitsstofnunarinnar um farmflutninga á Tromsø–Kirkenes–Tromsø siglingaleiðinni og þá staðreynd að engin verðstýring er á þeirri þjónustu, að það leiði ekki af 2. mgr. 4. gr. reglugerðarinnar um gestaflutninga á sjó að allar kröfur sem þar er kveðið á um skuli gilda. Hurtigruten hefur gert samning við Nor Lines AS, þar sem gert er ráð fyrir nýtingu allrar flutningsgetu til farmflutninga, og árlegt gjald samkvæmt þeim samningi kemur beint fram í fjárhagsáætlun Hurtigruten eins og hún var lögð fram í útboðsferlinu.
- 35) Að því er varðar annað *Altmark*-skilyrðið vísa norsk stjórnvöld m.a. til niðurstöðu Almenna dómstólsins í máli *TV2/Denmark* gegn *Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins*, þar sem Almenni dómstóllinn hélt því fram að annað *Altmark*-skilyrðið væri ekki ætlað til að kveða á um að landsyfirvöldum bæri að vakta upphæð kostnaðar sem styrkþegi verður fyrir ⁽¹⁾. Samkvæmt norskum stjórnvöldum eru því með þessu skilyrði ekki sett nein takmörk varðandi kostnaðaraukningu sem endurgjald gæti verið greitt fyrir. Öllu heldur sé tilgangurinn með hinum ýmsu kostnaðarflokkum sem settir voru fram í útboðslýsingunni og sem liggja til grundvallar aðskilda bókhaldinu, ásamt viðeigandi úthlutunarlyklum til að greina á milli kostnaðar við almannaþjónustu og rekstrarkostnaðar, greinilega sá að koma á fót færibreytum fyrir endurgjaldið, en nákvæmur undirliggjandi útreikningur á kostnaði hafi aftur á móti verið hlutverk bjóðenda í innkaupaferlinu.
- 36) Að sögn stjórnvalda í Noregi felur *Altmark* ekki í sér kröfu um að yfirvaldið sem veitir aðstoð byggji útreikninga sína á færibreytum endurgjalds eingöngu á líkaninu fyrir „kostnað við hvern farþega/km“. Í umræddu tilviki, í ljósi þess að umrædd SGEI-þjónusta er nokkuð flókin, á þetta einfaldlega ekki við, þar sem upphæð endurgjalds var ákvörðuð fyrirfram á ársgrundvelli fyrir allan gildistíma HS, en Hurtigruten myndi aftur á móti taka áhættuna að því er varðar bæði hækkun og lækkun á kostnaði og tekjum.
- 37) Þessi nálgun HS samningsins brýtur að áliti Noregs ekki gegn öðru *Altmark*-skilyrðinu. Eins og haldið er fram þá felst í þessari tilhögun hvatning fyrir fyrirtækið til að veita þjónustuna á sem skilvirkastan hátt og sá möguleiki að það geti haft áhrif á hagnaðarhlutfall þess. Ef engin hvatning væri fyrir hendi sem hefði áhrif á kostnað hefði það líklega leitt til meiri kostnaðar við þjónustuna, þar sem enginn ávinningur væri fyrir fyrirtækið af að reka þjónusta á skilvirkari hátt. Að sögn stjórnvalda í Noregi er spurningin því ekki hvort samningur eins og HS uppfylli annað *Altmark*-skilyrðið, heldur frekar hvort hagnaðurinn sem raunverulega hlýst af sé eðlilegur, að teknu tilliti til m.a. þeirrar áhættu sem tengist því að veita SGEI-þjónustuna.

⁽¹⁾ Dómur í máli T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, 103. mgr.

- 38) Varðandi samningaviðræðurnar sem farið hafa fram milli aðila þá halda stjórnvöld í Noregi því fram að þó að raunverulegur hagnaður hafi breyst vegna viðræðnanna hafi engin breyting orðið á færðbreytunum og aðferðafræðinni við útreikning endurgjalds. Þessar samningaviðræður leiddu til þess að endurgjaldið lækkaði um [...] milljónir norskra króna með tilliti til upphaflega boðsins, þ.e. úr [...] milljónum í 5120 milljónir norskra króna, og þær endurspegluðu einnig ákveðnar breytingar sem gerðar voru á útboðssamningnum.
- 39) Að því er varðar efasemdir eftirlitsstofnunarinnar um nokkur samningsákvæði sem kveða á um að hægt sé að aðlaga endurgjald ef um er að ræða t.d. breytingar á framleiðslu eða ef upp koma ófyrirsjáanlegar aðstæður halda stjórnvöld í Noregi því fram að ekki eigi að leggja mat á þau hvert fyrir sig heldur sem hluta af samningnum í heild sinni ⁽¹⁾. Enn fremur geti slík ákvæði samkvæmt HS ekki haft í för með sér neinar efnislegar breytingar á framleiðslu, og endanlegt endurgjald verði að endurspegla þann aukna kostnað eða auknu tekjur sem breytingarnar hafa í för með sér. Einnig taka stjórnvöld í Noregi fram að þessi ákvæði séu ekki ætluð til að veita tryggingu fyrir nokkurs konar ófyrirséðu tjóni eða kostnaði, heldur séu þau einfaldlega til að tryggja að efnahagslegu jafnvægi HS sé viðhaldið ⁽²⁾.
- 40) Með tilvísun til ákvæðisins varðandi það þegar skip standa ónotuð, í kafla 4-4 (lið 3) í HS, þá telja stjórnvöld í Noregi að miðað við fyrri reynslu Hurtigruten af þjónustunni þurfi að gera ráð fyrir a.m.k. 110 starfsdögum (10 fyrir hvert skip) á ári til að sinna reglubundnu viðhaldi og bregðast við ófyrirséðum truflunum á starfsemi svo fyrirtækið geti að fullu uppfyllt allar viðeigandi kröfur um rekstraröryggi á sjó. Upplýsingar hafa verið lagðar fram sem sýna að á tímabilinu 2007–2014 hafi í flestum tilvikum verið nýttur meiri tími en dagarnir 110 sem voru settir sem efri mörk, sem bendir til þess að sett mörk hafi ekki verið of há.
- 41) Að því er varðar hafnargjöld þá benda norsk stjórnvöld á að þau séu kostnaðarliður fyrir Hurtigruten. Upphæðir hafnargjalda og annarra gjalda voru byggðar á norsku hafnalögunum frá 2009 („norsk hafnalög“), og voru sem slíkar hluti af útboðsgögnunum. Eftir að HS tók gildi var Hurtigruten aftur á móti tilkynnt um umtalsverða verðhækkun í sumum höfnum og almenna verðhækkun í mörgum öðrum, sem var umfram verðbólgutengdu vísitöluna sem gert var ráð fyrir í HS. Að sögn stjórnvalda í Noregi hefur orðið 40,4% heildarhækkun á hafnargjöldum frá árinu 2009 (að meðtöldum rekstri í ábataskyni) ⁽³⁾. Því getur hvers konar lækkan á nýjum og hærri hafnargjöldum ekki talist vera ríkisaðstoð að nokkru leyti þar sem endurgjaldið byggist á lægri, upprunalegu hafnargjöldunum.
- 42) Stjórnvöld í Noregi halda því að lokum fram, hvað varðar efasemdir eftirlitsstofnunarinnar um að engin aðferðafræði hafi verið fyrir hendi til útreikninga á eðlilegum hagnaði, að hann sé reiknaður á grundvelli hagnaðar fyrir skatta í tengslum við heildartekjur („hagnaður fyrir skatta í tengslum við heildartekjur“), með tilliti til þeirrar áhættu sem veiting SGEI-þjónustunnar eins og hún er skilgreind hefur í för með sér, og í samræmi við viðauka D við útboðslýsinguna, þar sem lýst er í smáatriðum hvernig endurgjaldið fyrir almannaþjónustuna sem fyrirtækinu ber að veita eru reiknaðar út með hliðsjón af atriðum er varða ráðstöfun kostnaðar. Að samningaviðræðum loknum var endanleg niðurstaða endurgjalds hagnaður fyrir skatta í tengslum við heildartekjur sem nemur [...]%. Raunverulegt hagnaðarhlutfall hefur hins vegar greinilega verið lægra en það: [...] (2012), [...] (2013) og [...] (2014). Enn fremur ber að geta þess að þegar þessi hagnaður fyrir skatta í tengslum við heildartekjur var umreiknaður í ráðstöfun hagnaðar sem á betur við, eins og arðsemi fjármagns („arðsemi fjármagns“), hafa stjórnvöld í Noregi útskýrt að áætluð arðsemi fjármagns samningsins hafi verið innan hæfilegra marka (sjá málsgreinar (73) og (74) hér á eftir um aðra skýrslu BDO 2016).
- 43) Að því er varðar þriðja *Altmark*-skilyrðið þá snýst svar stjórnvalda í Noregi aðallega um röksemdina um það víðtæka ákvörðunarvald sem þau njóta varðandi líkanið fyrir ráðstöfun kostnaðar, og að mat stofnunarinnar takmarkist við þá spurningu hvort greinileg villa hafi verið gerð við matið.

⁽¹⁾ Sjá dóm í sameinuðum málum E-10/11 og E-11/11 *Hurtigruten* [2012] EFTA Ct. Skýrsla 758, 122. málsgrein.

⁽²⁾ SNCM, 197. mgr.

⁽³⁾ Kvartendurnir halda því fram að samkvæmt upplýsingum frá samtökum norskra hafna hafi aukning kostnaðar við strandlengjusiglingarnar frá 2009–2014 verið um 17%. Hækkunin er að hluta til vegna almennra verðhækkana, að hluta til vegna aukningar á meðalbrúttóstærð skipanna í flota Hurtigruten, og að hluta til vegna aukins kostnaðar við viðhald og þróun grunnvirkja vegna strangari reglugerða og staðla sem gilda um verkefni á sviði grunnvirkja.

- 44) Stjórnvöld í Noregi benda einnig á að þetta skilyrði feli ekki endilega í sér að fyrirkomulag um endurgreiðslu eða samningsbundið fyrirkomulag til breytinga á umfangi endurgjalds þurfi alltaf að vera til staðar til að koma í veg fyrir ofgreiðslu endurgjalds. Öllu heldur beri að athuga eftirfarandi: „[...] hvers konar fyrirkomulag varðandi val á þjónustuveitanda verður að vera með slíku móti að umfang endurgjalds sé ákvarðað á grundvelli þessara þátta“⁽¹⁾. Þar sem Hurtigruten hefur hingað til ekki fengið endurgjald umfram kostnað og hagnaðarhlutfall í tengslum við samþykkt endurgjald hefur engin þörf verið fyrir slíkt fyrirkomulag um endurgreiðslu.
- 45) Varðandi upphæð eðlilegs hagnaðar hafa stjórnvöld í Noregi haldið því fram að hagnaður geti verið breytilegur milli ára og að samningar sem fela í sér hvatningu fyrir þjónustuveitandann merki ekki endilega að endurgjald sé of hátt.
- 46) Þar að auki útskýrðu stjórnvöld í Noregi að fjárhagslegt mat hefði verið framkvæmt áður en útbodið fór fram, og að þar hefði verið lýst mati á væntanlegum kostnaði og tekjum, sem og væntanlegri ávöxtun eigin fjár, sett fram sem veginn meðalfjármagnskostnaður, sem áætlaður var á bilinu [...] % til [...] % af heildarfjármagni⁽²⁾. Annað fjárhagslegt mat fór fram til að athuga tilboð Hurtigruten og þar var komist að þeirri niðurstöðu að um það myndi gilda hærri ávöxtun eigin fjár, sem gæti leitt til víxlniðurgreiðslu starfseminnar sem rekin er í ábataskyni⁽³⁾. Afleiðingin var sú að stjórnvöld í Noregi hófu samningaviðræður sem leiddu til þess að endurgjaldið var lækkað, sem taldist viðunandi (eins og lýst er í mgr. (42)). Árangur samningaviðræðanna hefur verið rannsakaður og rökstuddur með síðasta fjárhagslega mati BDO (sjá kafla 5.4 hér á eftir um aðra skýrslu BDO 2016).
- 47) Að því er varðar athugunarefni eftirlitsstofnunarinnar í ákvörðuninni um að hefja rannsókn á því að Hurtigruten taki ekki frá pláss fyrir farþega sem nýta almannaðjónustuna heldur selji frekar aðstöðuna farþegum sem panta skemmtisiglingu, og haldi um leið endurgjaldi vegna almannaðjónustu óbreyttu, leggja stjórnvöld í Noregi áherslu á að HS bannar ekki Hurtigruten að selja farþegum miða fyrir skemmtisiglingu svo framarlega sem engin eftirspurn er frá farþegum sem vilja nýta almannaðjónustuna.
- 48) Hvað sem öðru líður þá er nýting flutningsgetu skipa Hurtigruten frekar lítil ([...] %) að sögn stjórnvalda í Noregi. Af því leiðir að í velflestum tilfellum má finna laust pláss. Enn fremur er yfirleitt lítið selt af aukamiðum í hagnaðarskyni (sjá kafla 5.3 hér á eftir um fyrstu skýrslu BDO 2016).
- 49) Stjórnvöld í Noregi viðurkenna að í undantekningartilvikum geti farþegar sem nýta almannaðjónustuna, þótt þeir séu færri en 120 eins og gera á ráð fyrir, ekki fengið legurúm um borð. Þetta er hins vegar bætt með ferðatryggingunni sem tók gildi 24. september 2014⁽⁴⁾.
- 50) Varðandi umtalsverða hækkun endurgjaldsins samkvæmt HS, miðað við fyrri samninginn fyrir tímabilið 2005–2012, þá halda stjórnvöld í Noregi því fram að núverandi HS verði að meta óháð fyrri samningnum og að taka verði tillit til raunverulegs kostnaðar við að veita þjónustuna og þeirra meginreglna sem gilda um aðskilið bókhald eins og lýst er í skýrslu BDO 2015 (sjá kafla 5.2 hér á eftir).
- 51) Enn fremur, að því er varðar þá fullyrðingu eftirlitsstofnunarinnar að Hurtigruten fái enn endurgjald fyrir þjónustu sem er ekki veitt, þá leggja stjórnvöld í Noregi áherslu á að stór hluti kostnaðar við almannaðjónustuna sem fyrirtækinu er skylt að veita felist í kostnaði við flutningsgetu sem helst óbreyttur óháð því hversu margir farþegar eru um borð hverju sinni. Þar að auki minnki fastakostnaður ekki þó að siglingar til sumra hafna séu felldar niður, til dæmis vegna óvenjulegra veðurskilyrða (nema að því er varðar hafnargjöld), heldur hafi slíkt fremur í för með sér viðbótarkostnað fyrir fyrirtækið⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Beiting reglna um ríkisaðstoð að því er varðar endurgjald fyrir þjónustustarfsemi sem hefur almenna efnahagslega þýðingu (Stjtið. ESB L 161, 13.6.2013, bls. 12 (viðauki I) og EES-viðbætur nr. 34, 13.6.2013, bls. 1), 60. mgr.

⁽²⁾ Minnisblað BDO, „Verðlagsmat, aðskilið bókhald og skýrslugjöf“, Osló, 22. febrúar 2010.

⁽³⁾ Minnisblað BDO, „Siglingaleiðin milli Bergen og Kirkenes – Nýir valkostir til áætlunar verðs“, Osló, 9. júní 2010.

⁽⁴⁾ Þegar farþegi sem vill nýta almannaðjónustuna fær ekki legurúm getur hann skv. ferðatryggingunni annaðhvort krafist þess að ferðast ókeypis með skipinu án legurýmis þá ferð sem áætluð var, eða að ferðast ókeypis næstu ferð sem fyrirhuguð er, með legurými. Ferðatryggingin var ekki notuð á árinu 2014, en 2015 var hún notuð 15 sinnum.

⁽⁵⁾ Sá kostnaður kemur m.a. til þegar breyta þarf bókunum farþega, þegar finna þarf annan ferðamáta fyrir farþega og farm, vegna endurgreiðslna og þegar útvega þarf farþegum flugmiða, hótélherbergi, leigubíla og rútur.

- 52) Einnig halda stjórnvöld í Noregi því fram að upphæð endurgjalds samkvæmt HS sé byggð á deilingu áhættu og ábyrgðar milli aðila. Með öðrum orðum hafi áhættan í tengslum við brot á samningi vegna óblíðra veðurskilyrða færst til yfirvaldsins sem veitir aðstoð í samninga-viðræðunum milli aðilanna og upphæð endurgjalds verði lækkuð í samræmi við það, án þess að af hlytust vandkvæði í tengslum við þriðja *Altmark*-skilyrðið.
- 53) Hvað varðar niðurfellingu á þjónustu til hafnarinnar í Mehamn, gáfu stjórnvöld í Noregi loks lýsingu á atburðarásinni og gáfu til kynna að fyrirtækið hefði greitt bætur fyrir skemmdirnar sem höfnin varð fyrir haustið 2012 og að viðgerðir hefðu ekki verið gerðar á höfninni þrátt fyrir beiðni Hurtigruten. Þar sem hafnaryfirvaldinu láðist að gera við skemmdirnar versnaði ástand bryggjunnar með tímanum þannig að fyrirtækið hætti að koma við í höfninni, samkvæmt samkomulagi við yfirvaldið sem veitir aðstoð, frá janúar 2014 þar til viðgerðir höfðu farið fram og höfnin var opnuð aftur opinberlega fyrir Hurtigruten í september 2014. Á sama tíma var komið á fót farmflutningum landleiðina og viðkomutími í Kjøllefjord var lengdur.
- 54) Hvað sem öðru líður halda stjórnvöld í Noregi því fram, sem hluta af fjárhagslegu greinargerðinni fyrir 2014 og í ljósi þeirrar staðreyndar að yfirvaldið sem veitir aðstoð og Hurtigruten hafi gert með sér samkomulag um að fella niður viðkomu í höfninni, að þessi niðurfelling þjónustu teljist breyting á framleiðslu í samræmi við 6. kafla HS og leiði því til aðlögunar á endanlegu endurgjaldi. Því geti þessi niðurfelling ekki talist brot gegn HS og feli ekki í sér of hátt endurgjald samkvæmt HS.
- 55) Varðandi fjórða *Altmark*-skilyrðið og þær efasemdir sem eftirlitsstofnunin lét í ljós um hvort útboðsferli eins og hér er um að ræða, þar sem aðeins eitt tilboð er lagt fram, gæti talist viðeigandi til að tryggja lágmarkskostnað fyrir samfélagið, þá halda stjórnvöld í Noregi því fram að útboðið hafi farið fram eins og almennt útboð í samræmi við reglur um opinber innkaup.
- 56) Stjórnvöld í Noregi halda því einnig fram að það að „lægsta verðið“ hafi verið eina valforsendan geti ekki talist brot gegn fjórða *Altmark*-skilyrðinu ⁽¹⁾.
- 57) Enn fremur, hvað varðar valkostina þrjá um siglingaleiðir sem getið er í útboðinu, er það útskýring stjórnvalda í Noregi að ef engar leiðbeiningar eru veittar bjóðendum varðandi valkostina skuli úthlutun verks samkvæmt útboði byggjast á mati á því hvaða tilboð virðist í heild sinni vera hagstæðast fjárhagslega séð, samkvæmt dómaframkvæmd norsku kærunefndarinnar um opinber innkaup („KOFA“). Stjórnvöld í Noregi vísa einnig til kafla 2.14 í útboðslýsingunni, þar sem tekið er fram að samningsyfirvaldið áskilji sér rétt til að velja að eigin ákvörðun úr valkostunum sem boðnir eru ⁽²⁾.
- 58) Að því er varðar þá staðreynd að aðeins eitt tilboð hafi verið lagt fram, sem er að meginreglu til ófullnægjandi til að tryggja að fjórða *Altmark*-skilyrðið sé uppfyllt, telja stjórnvöld í Noregi að það eitt og sér geti ekki talist almenn ógilding. Í reynd verði að fara fram frekara mat á því hvort innkaupaferlið hafi engu að síður haft í för með sér nægilega opna og raunverulega samkeppni. Að áliti stjórnvalda í Noregi voru sannarlega gerðar ýmsar ráðstafanir til að stuðla að samkeppni milli ólíkra rekstraraðila (t.d. valkostir um líkön, minni flutningsgeta, nægilegur tími milli tilboða og upphafs dags, framlenging á frestinum til að leggja fram tilboð). Enn fremur var Hurtigruten kunnugt um að önnur fyrirtæki hefðu a.m.k. sýnt áhuga á að taka þátt í útboðsferlinu.
- 59) Varðandi skilyrðin um samrýmanleika staðfesta stjórnvöld í Noregi að ákvörðunin varðandi SGEI-þjónustu er hefur almenna efnahagslega þýðingu eigi ekki við þar sem HS hefur farið yfir 300.000 farþega þröskuldinn á fjárhagsárunum tveimur áður en skyldunni til að veita almannaþjónustu var komið á ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Beiting reglna um ríkisaðstoð að því er varðar endurgjald fyrir veitingu á þjónustu sem hefur almenna efnahagslega þýðingu (Stjtið. ESB L 161, 13.6.2013, bls. 12 (viðauki I) og EES-viðbætur nr. 34, 13.6.2013, bls. 1), 67. mgr.

⁽²⁾ Kafli 2.14 heldur áfram: „Valið skal byggt á mati á kostnaði við hina ólíku valkosti í samanburði við þá ólíku tíðni sem ólíku valkostirnir fela í sér. Þegar valkostur hefur verið valinn skal samningsyfirvaldið velja það tilboð sem felur í sér lægsta verðið fyrir allan samningstímann (verð frá árinu 2011)“.

⁽³⁾ Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 2012/21/ESB um beitingu 2. mgr. 106. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins gagnvart ríkisaðstoð sem er fólgin í endurgjaldi fyrir almannaþjónustu til tiltekinna fyrirtækja sem falið er að veita þjónustu er hefur almenna efnahagslega þýðingu (Stjtið. ESB L 7, 11.1.2012, bls. 3), sem var felld inn í lið 1h í viðauka XV við EES-samninginn.

- 60) Þrátt fyrir að það sé álit stjórnvalda í Noregi að þessi ráðstöfun feli ekki í sér ríkisaðstoð samkvæmt *Altmark* myndi hún, ef lagt væri mat á hana samkvæmt ramma eftirlitsstofnunarinnar fyrir ríkisaðstoð í formi endurgjalds vegna almannaþjónustu („ramminn“) ⁽¹⁾, uppfylla öll skilyrði um samrýmanleika sem þar eru tekin fram.
- 61) Einkum hvað varðar meðalhóf halda stjórnvöld í Noregi því fram að útreikningar fari fram í samræmi við skilyrðin um dómaframkvæmd og venjur Framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins við ákvarðanatöku, þar sem eingöngu sé tekið tillit til raunverulegs kostnaðar við að sinna skyldunni til að veita almannaþjónustu, samkvæmt rétttri ráðstöfun kostnaðar og tekna milli skyldunnar til að veita almannaþjónustu og þjónustunnar sem er veitt í hagnaðarskyni, og með tilliti til eðlilegs hagnaðar sem nemur [...] % (hagnaður fyrir skatta í tengslum við heildartekjur).

5.2. Skýrsla BDO 2015 ⁽²⁾

- 62) Stjórnvöld í Noregi fólu ráðgjafarfyrirtækinu BDO að gera skýrslu þar sem litið var á fjárhagsáætlanir og raunverulegan rekstrarárangur Hurtigruten árin 2012 og 2013, og eftirfarandi liðir voru skoðaðir hver fyrir sig: a) þjónustan sem ríkið keypti á siglingaleiðinni milli Bergen og Kirkenes og b) heildarþjónustan sem Hurtigruten veitir á sömu siglingaleið (þ.e. bæði þjónusta sem er veitt í hagnaðarskyni og þjónusta sem ríkið kaupir).
- 63) Við gerð skýrslunnar gerði BDO greinarmun á kostnaði í tengslum við flutningsgetu, kostnaði við farþega og kostnaði tengdum markaðssetningu og sölustarfsemi.
- 64) Kostnaður í tengslum við flutningsgetu, sem telst fastakostnaður, er skilgreindur sem kostnaður sem stofnað er til þegar skipin sigla áætlanarleiðina og koma við í tilteknum höfnum, og á við um alla starfsemi í tengslum við rekstur skipanna í strandlengjusiglingunum. Kostnaður í tengslum við flutningsgetu felur í sér eftirfarandi þætti: öryggisáhöfn, olíu og eldsneyti, viðgerðir og viðhald, hafnarkostnað, tryggingarkostnað, afskriftir/leigu skipa og hreinan fjárhagskostnað. Kostnaður við farþega, sem og kostnaður tengdur markaðssetningu og sölustarfsemi, telst breytilegur kostnaður. Þessi kostnaður á við um alla starfsemi sem tengist beint eða óbeint umferð farþega. Kostnaður við farþega felur í sér eftirfarandi þætti: kostnað við seldar vörur, áhöfn utan öryggisáhafnar, markaðskostnað og söluákvæði, umsýslukostnað og annan kostnað.
- 65) Kostnaði í tengslum við flutningsgetu var svo úthlutað til þjónustunnar sem ríkið kaupir á grundvelli þess hluta flutningsgetu sem ríkið lætur taka frá borið saman við heildarflutningsgetu flotans, en kostnaði við farþega var úthlutað á grundvelli áætlaðs fjölda farþegakílómetra sem langferðafólk siglir deilt með heildarfjölda farþegakílómetra fyrir allt ferðafólk sem ferðast með skipaflotanum. Markaðskostnaði og kostnaði tengdum sölustarfsemi var úthlutað til þjónustunnar sem ríkið kaupir á grundvelli hluta áætlaðra hreinna tekna frá farþegum að því er varðar farþega sem nýta almannaþjónustuna í samانبurði við heildarfjölda ferðafólks.
- 66) Samkvæmt skýrslunni var raunverulegum árangri Hurtigruten ábótavant m.t.t. bæði liðar a) og b) sem getið er hér á undan í málsgrein 62) bæði árin 2012 og 2013, miðað við þær tölur sem fyrirtækið setti fram í fjárhagsáætlun í útboðsgögnum sínum. BDO heldur því fram að ekki beri að líta svo á að sú staðreynd að Hurtigruten skráði hreint tap af rekstri í ábataskyni sé til sönnunar um að víxlنيðurgreiðsla hafi átt sér stað. Þetta er vegna þess að vergur hagnaður af starfsemi í tengslum við farþega sem kaupa farmiða sem seldir eru í hagnaðarskyni er jákvæður, en ónægilegur til að mæta samsvarandi föstum kostnaði í tengslum við flutningsgetu (vegna þess að raunverulegur fjöldi farþega sem kaupa farmiða sem seldir eru í hagnaðarskyni hefur verið minni en gert er ráð fyrir í fjárhagsáætlunum), og því hefur í heild verið hreint tap af rekstri í ábataskyni.

5.3. Fyrsta skýrsla BDO 2016 ⁽³⁾

- 67) Þessi önnur skýrsla, sem norsk stjórnvöld létu gera, er greining á því hversu vel krafan um lágmarksflutningsgetu í HS á við fyrir tímabilið 2012–2019. Til þess að komast að niðurstöðu var í skýrslunni lagt mat á allar siglingar allra skipa milli allra viðkomuhafna á árunum áður en útboðsferlið fór fram, þ.e. á árunum 2008–2010, á grundvelli ítarlegra tölfræðilegra upplýsinga

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 161, 13.6.2013, bls. 12 (viðauki II) og EES-viðbætur nr. 34, 13.6.2013, bls. 1.

⁽²⁾ Minnisblað BDO, „Mat á framlögðum rekstrarreikningum Hurtigruten“, Osló, 14. janúar 2015.

⁽³⁾ Minnisblað BDO, „Greining á langferðafólki sem notar Hurtigruten“, Osló, 12. febrúar 2016.

sem Hurtigruten lagði fram varðandi fjölda farþega sem ferðuðust með hverju skipi á ólíkum dagsetningum og áföngum siglingaleiða árið 2015, og einnig var tekið tillit til niðurstöðu rannsóknar sem TØI gerði árið 2002 í sama tilgangi með skírskotun til samningsins sem gildi fyrir tímabilið 2005–2012 ⁽¹⁾.

- 68) Í þeirri skýrslu er gert ráð fyrir því að þar sem nýting á áföngum siglingaleiða virtist vera eins árið 2015 og hún var árið 2002, og þar sem árstíðamunur hefur lítið breyst, þá hafi ástandið einnig haldist stöðugt milli 2008 og 2010.
- 69) Samkvæmt skýrslunni nýtir sæmilegur fjöldi farþega almannaþjónustuna á öllum áföngum siglingaleiða á árinu. Þó er ljóst að fjöldi þeirra er meiri yfir sumarmánuðina. Nánar tiltekið eru um borð í u.þ.b. þriðjungi siglinga á tímabilinu frá júní til ágúst 320 farþegar eða fleiri sem nýta almannaþjónustuna á a.m.k. einum áfanga. Að meðaltali er hámarksfjöldi farþega sem nýta almannaþjónustuna á þessum mánuðum um 285, en á tímabilunum janúar–maí og september–desember er sá fjöldi um 142 ⁽²⁾.
- 70) Í skýrslunni er enn fremur tekið tillit til þess að fjöldi farþega sem nýta almannaþjónustuna er afar breytilegur eftir áföngum. Af 70 áföngum í heild (eins og kemur fram í tölunum sem settar eru fram í skýrslunni) var hámarksfjöldi farþega sem nýttu almannaþjónustuna yfir 320 á 14 áföngum árin 2008 og 2010. Árið 2009 var hámarksfjöldi farþega sem nýttu almannaþjónustuna yfir 320 á 7 áföngum.
- 71) Að því er varðar nýtingu legurýmis þá kemur fram í skýrslunni að árið 2015 hafi hámarksfjöldi legurýma sem farþegar sem nýttu almannaþjónustuna notuðu verið að meðaltali 225 á öllum áföngum, en meðalfjöldi legurýma sem farþegar sem nýttu sér almannaþjónustuna notuðu var u.þ.b. 60 ⁽³⁾.
- 72) Að lokum kemur fram í skýrslunni að á miklum meirihluta siglinga hafi verið rými fyrir a.m.k. 320 farþega sem nýttu almannaþjónustuna á öllum áföngum.

5.4. Önnur skýrsla BDO 2016 ⁽⁴⁾

- 73) Stjórnvöld í Noregi fólu BDO að gera aðra skýrslu haustið 2016, og báðu ráðgjafana um að hanna annað líkan sem valkost til að leggja mat á eðlilegan hagnað á grundvelli arðsemi fjármagns og aðferðafræðinnar við skiptingu kostnaðar sem sett er fram í útboðsgögnunum, viðauka D. Tilgangurinn var í fyrsta lagi að áætla væntanlega arðsemi fjármagns samkvæmt samningnum eins og hann var gerður (þ.e. á öllum samningstímanum), og í öðru lagi að skilgreina mörk fyrir eðlilegan hagnað af samningnum á grundvelli viðmiðana.
- 74) Að mati BDO var arðsemi fjármagns af samningnum um skyldu til að veita almannaþjónustu [...]%. BDO bar þetta saman við þrjár ólíkar viðmiðanir: Veginn meðalfjármagnskostnað sem nemur [...]%, samkvæmt útreikningum óháðs miðlunarfyrirtækis árið 2009 þar sem fyrirtækið fylgdist með Hurtigruten á verðbréfamarkaðnum, [...]% afvöxtunarstuðul sem var notaður í afskriftaprófum sem voru notuð í reikningsskilum Hurtigruten 2009, og [...]% viðmiðun sem byggðist á fjórum skemmtisiglingafyrirtækjum á almennum verðbréfamarkaði. BDO reiknaði einnig út hlaupandi meðaltal fyrir arðsemi fjármagns frá 2012–2015 og það var [...]%.

6. Athugasemdir frá kvartendum við athugasemdirnar frá stjórnvöldum í Noregi

- 75) Kvartendur fengu eintak af athugasemdunum sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram í útgáfu sem trúnaður gildi ekki um, með því að senda beiðni um upplýsingar til almennings til viðkomandi yfirvalda.
- 76) Kvartendur styðja þá skilgreiningu á HS að samkvæmt honum sé veitt SGEI-þjónusta með tilliti til siglingaleiða, þar sem markaðurinn einn og sér gæti ekki veitt slíka þjónustu sökum þess að í norðurhérúðum Noregs er strjálbýlt, þar skortir innviði og þau eru úr alfaraleið.

⁽¹⁾ TØI rapport 609/2002 – Utredning av transportstandarden for kysten Bergen – Kirkenes.

⁽²⁾ Í skýrslunni kemur einnig fram að meðalfjöldi farþega sem nýta almannaþjónustuna (að meðtöldum öllum áföngum) frá júní til ágúst er um 112, en á tímabilunum janúar–maí og september–desember er sá fjöldi um 55. „Sigling“ er skilgreind sem eitt skip sem siglir alla leiðina frá Bergen til Kirkenes og aftur til Bergen, en „áfangi“ er sigling aðra leiðina milli tveggja hafna á siglingaleiðinni.

⁽³⁾ Upplýsingar um legurými sem farþegar sem nýttu almannaþjónustuna notuðu árin 2008 til 2010 hafa ekki verið lagðar fram.

⁽⁴⁾ Minnisblað BDO, „Mat á arðsemi“, Osló, 19. desember 2016.

- 77) Að því er varðar kröfuna um flutningsgetu þá telja kvartendur að hún hafi minni þýðingu í meirihluta hafnanna á siglingaleiðinni og að mikilvægast sé að reglulegar daglegar siglingar standi til boða fyrir farþega og farmflutninga eftir strandlengjunni.
- 78) Engu að síður halda kvartendur því fram að endurgjaldið sem kveðið er á um í núverandi HS sé of hátt miðað við fækkun farþega sem nýta almannaþjónustuna (aukning kostnaðar við strandlengjusiglingarnar frá 2009–2014 var u.þ.b. 17%), og þar sem heildarnýting á flutningsgetu hafi aukist og endurgjaldið sé ætlað til að bæta mögulegan skort á nýtingu flutningsgetu í hagnaðarskyni, til að hægt sé að veita almannaþjónustu með samkvæmum hætti.
- 79) Að lokum gagnrýna kvartendur það að í HS vanti fyrirkomulag um endurgreiðslu eða skýrt hámark endurgjalds sem myndi, ef til staðar væri, veita nægilega skilvirka hvatningu og um leið tryggja að endurgjald yrði ekki of hátt.

II. MAT

1. Veiting ríkisaðstoðar

1.1. Hugtakið ríkisaðstoð

- 80) Samkvæmt 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins telst ráðstöfun ríkisaðstoð ef hún uppfyllir öll eftirfarandi skilyrði: Ráðstöfunin (i) er framkvæmd af hálfu ríkisins eða með ríkisfjármunum, (ii) hún hefur í för með sér valvísan efnahagslegan ávinning fyrir þann aðila sem hún beinist að, og (iii) hún er til þess fallin að hafa áhrif á viðskipti milli samningsaðila og raska samkeppni.
- 81) Í ákvörðuninni um að hefja rannsókn komst eftirlitsstofnunin að þeirri niðurstöðu að leiðir (i) og (iii) væru uppfylltir. Stjórnvöld í Noregi hafa ekki lagt fram frekari upplýsingar sem draga í efa þessa niðurstöðu. Af þessum sökum mun eftirlitsstofnunin hér eingöngu leggja mat á hvort HS hafi haft í för með sér sérstakt efnahagslegt hagræði fyrir Hurtigruten.

1.2. Sérstakt efnahagslegt hagræði fyrir Hurtigruten

- 82) Aðstoðarráðstöfunin telst ríkisaðstoð ef hún hefur í för með sér hagræði fyrir Hurtigruten sem leysir fyrirtækið undan gjöldum sem venjulega eru hluti af fjárhagsáætlun þess.
- 83) Af *Altmark*-dómnum leiðir að þegar ríkisvald veitir endurgjald fyrir almannaþjónustu sem fyrirtækin sem taka við endurgjaldinu láta í té þá gildir 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins ekki um slíka ráðstöfun. Í *Altmark*-dómnum var það álit Dómstóls Evrópubandalaganna að endurgjald fyrir almannaþjónustu teldist ekki ríkisaðstoð þegar eftirfarandi fjögur skilyrði væru öll uppfyllt:
- „Í fyrsta lagi verður á fyrirtækinu sem tekur við aðstoðinni að hvíla skylda til að veita almannaþjónustu og slík skylda skal vera skilgreind á skýran hátt.
 - Í öðru lagi verður að fastsetja færðbreyturnar, sem endurgjaldið er reiknað út frá, fyrirfram með hlutlægum og gagnsæjum hætti [...].
 - Í þriðja lagi þá má endurgjaldið ekki vera hærra en nauðsynlegt er til að mæta heild eða hluta kostnaðar sem hlýst af því að veita almannaþjónustuna, að teknu tilliti til viðkomandi tekna og eðlilegs hagnaðar af því að sinna þessum skuldbindingum.
 - Í fjórða lagi, þegar fyrirtækið sem á að veita almannaþjónustuna er ekki valið samkvæmt reglum um opinber innkaup sem myndu gera það mögulegt að velja þann bjóðanda sem getur veitt þjónustuna gegn lágmarkskostnaði fyrir samfélagið, þá verður að ákvarða upphæð endurgjalds á grundvelli greiningar á þeim kostnaði sem dæmigert fyrirtæki, sem er vel stjórnað og sem hefur á að skipa viðeigandi flutningatækjum til að sinna þeirri almannaþjónustu sem nauðsynleg er, hefði orðið fyrir við það að sinna þeim skuldbindingum, að teknu tilliti til viðkomandi tekna og eðlilegs hagnaðar af því að sinna þessum skuldbindingum“⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Dómur í *Altmark*, C-280/00, EU:C:2003:415, 87.–93. mgr.

1.2.1. *Fyrsta Altmark-skilyrðið*

- 84) Í ákvörðuninni um að hefja rannsókn tók eftirlitsstofnunin fram að skyldur til að veita almannajónustu væru skýrt skilgreindar í kafla 4-1 í HS með tilliti til krafna um siglingaleiðir (þ.e. reglulegar daglegar siglingar með farþega allt árið milli Bergen og Kirkenes með viðkomu í 32 höfnum á leiðinni, og einnig farmflutningar milli Tromsø og Kirkenes), í kafla 4-2 í HS að því er varðar kröfur um skip, og í kafla 4-3 í HS að því er varðar kröfur um fargjald og afslátt, að undanskildum farmflutningum.
- 85) Eftirlitsstofnunin lét hins vegar í ljós efasemdir um það hvort Noregur gæti flokkað kröfuna um flutningsgetu sem taka skal frá í kafla 4-2 í HS sem SGEI-þjónustu, með tilliti til árstíðabundinna sveiflna í flutningi farþega í hagnaðarskyni. Samkvæmt HS skulu skip sem notuð eru til strandsiglinganna að lágmarki hafa rými fyrir 320 farþega, legurými í klefum fyrir 120 farþega og farmrými fyrir 150 EUR-vörubretti í lest með hefðbundinni hleðsluhæð.
- 86) Þar að auki hafði eftirlitsstofnunin ekki fengið neinar upplýsingar um nýtingu á legurými og m.t.t. farmflutninga á Tromsø–Kirkenes–Tromsø siglingaleiðinni dró eftirlitsstofnunin í efa að almannajónusta að því er varðar farmflutninga hefði verið skilgreind á skýran hátt í HS, í ljósi þess að engin verðstýring gildir um þær eins og krafist er samkvæmt 2. mgr. 4. gr. reglugerðarinnar um gestaflutninga á sjó. Samkvæmt kafla 4-3 í HS er Hurtigruten algjörlega frjálst að ákveða fargjöld.
- 87) Meta verður hvort fyrsta *Altmark*-skilyrðið sé uppfyllt með tilliti til 2. mgr. 4. gr. reglugerðarinnar um gestaflutninga á sjó, þar sem fram koma nákvæmar skilgreiningar sem ættu að vera hluti af skilgreiningunni á skyldu til að veita almannajónustu, þ.e. viðkomuhafnir, hversu reglulegar siglingar eigi að vera, hve lengi þeim skuli sinnt og hver tíðni þeirra skuli vera, hver getan til að veita þjónustuna skuli vera, fargjöld sem skuli greiða og fyrirkomulag á mönnun skips.
- 88) Enn fremur, í samræmi við 9. kafla í leiðbeiningum stofnunarinnar um sjósiglingar, „er hægt að kveða á um skyldur til að sinna almannajónustu eða gera almannajónustusamninga varðandi þá þjónustu sem lýst er í 4. gr. reglugerðar (EBE) nr. 3577/92“⁽¹⁾.
- 89) Þar sem ekki eru til nákvæmar EES-reglur sem skilgreina umfang SGEI-þjónustu hafa norsk stjórnvöld nokkuð frjálssar hendur þegar kemur að því að skilgreina þjónustu sem SGEI-þjónustu, og einnig við veitingu endurgjalds til þjónustuveitandans. Valdheimild eftirlitsstofnunarinnar að þessu leyti takmarkast við að athuga hvort Noregur hafi gert greinilega villu við skilgreiningu á SGEI-þjónustunni⁽²⁾. Til dæmis, að því er varðar tiltekna siglingaleiðir, þá er staðfest í skýrslunni um túlkun á reglugerðinni um gestaflutninga á sjó að „það er aðildarríkjanna [...] að ákvarða á hvaða siglingaleiðum sé krafist skyldu til að veita almannajónustu. Einkum er mögulegt að gert sé ráð fyrir skyldu til að veita almannajónustu í reglulegum (áætlunar)gestaflutningum til og frá eyjum ef markaðsbrestur verður á því að viðeigandi þjónusta sé veitt“⁽³⁾.
- 90) Samkvæmt dómaframkvæmd er aðeins hægt að gera kröfu um almannajónustu ef slíkt er réttlætanlegt vegna nauðsynjar þess að tryggja viðeigandi reglulega sjóflutningaþjónustu sem ekki er hægt að tryggja með markaðsöflunum einum og sér. Því er það landsyfirvöldum mikilvægt að sýna fram á að raunveruleg þörf sé meðal almennings fyrir skyldu til að veita almannajónustu⁽⁴⁾.
- 91) Spurningin er hvort stjórnvöld í Noregi hafi gert greinilega villu við að ákvarða að lágmarkskröfur um flutningsgetu skuli vera rými fyrir 320 farþega sem nýta almannajónustu, legurými fyrir 120 farþega og farmrými fyrir 150 EUR-vörubretti.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 240, 13.9.2007, bls. 9 og EES-viðbætur nr. 43, 13.9.2007, bls. 1, má einnig finna á www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/.

⁽²⁾ Dómur í málinu *FFSA* gegn *framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna*, T-106/95, EU:T:1997:23, 99. mgr.; dómur í málinu *British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd og BUPA Ireland Ltd* gegn *framkvæmdastjórn Evrópusambandsins (BUPA)*, T-289/03, EU:T:2008:29, 268. mgr.

⁽³⁾ Orðsending frá framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna varðandi túlkun reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3577/92 um beitingu meginreglunnar um frjálsta þjónustustarfsemi í flutningum á sjó innan aðildarríkjanna (gestaflutningar á sjó), COM(2014) 232 endanleg, 22.4.2014, kafla 5.2.

⁽⁴⁾ Dómur í málinu *Alanir o.fl.*, C-205/1999, EU:C:2001:107, 34. mgr.

- 92) Í ákvörðuninni um að hefja rannsókn lagði eftirlitsstofnunin áherslu á að miðað við upplýsingarnar sem lagðar hafa verið fram ⁽¹⁾ væri endurgjaldið sem Hurtigruten fær fyrir að taka frá flutningsgetu fyrir farþega sem nýta almannajónustu langtum hærrí en sem nemur raunverulegri eftirspurn eftir farþegaflutningum í mynd almannajónustu. Því gat eftirlitsstofnunin ekki útilokað að slík krafa um að taka frá flutningsgetu fyrir farþega sem nýta almannajónustu gæti verið ónauðsynleg, einkum á veturna þegar nýting af hálfu slíkra farþega myndi eðlilega vera mun minni.
- 93) Við rannsóknina lögðu stjórnvöld í Noregi fram frekari upplýsingar um nýtingu flutningsgetu af hálfu beggja gerða af farþegum (einnig m.t.t. legurýmis) og nýtingu á flutningsgetu til farmflutninga, og bentu á þá staðreynd að markmiðið með þjónustunni sem um ræðir væri að tryggja að nægilegt rými væri til reiðu á öllum siglingaleiðum eftir strandlengjunni (sjá hér á undan í kafla 5.3, fyrsta skýrsla BDO 2016).
- 94) Eftirlitsstofnunin tekur fram að greitt sé fyrir u.þ.b. 60% af hluta áætlaðs kostnaðar í tengslum við flutningsgetu með endurgjaldi vegna almannajónustu, en aðeins um 30% af hluta áætlaðs kostnaðar í tengslum við farþega hafi verið úthlutað til almannajónustu fyrir farþega (byggt á áætlaðri nýtingu skipa af hálfu farþega sem nýta almannajónustu annars vegar og hins vegar af hálfu farþega sem kaupa miða í skemmtisiglingu), sem bendi til þess að mögulega sé um að ræða víxlniðurgreiðslu á starfseminni sem rekin er í hagnaðarskyni, vegna skilgreindu lágmarkskröfunnar um flutningsgetu.
- 95) Engu að síður viðurkennir stofnunin að nýting á flutningsgetu geti sökum eðlis þjónustunnar sem um ræðir verið afar breytileg eftir landsvæðum og árstíðum, þar sem farþegar sem nýta almannajónustu sigla oft styttri leiðir en farþegar sem kaupa miða sem seldir eru í hagnaðarskyni. Enn fremur er nýting á flutningsgetu sem seld er í hagnaðarskyni einkar mikil á háannatímum miðað við önnur tímabil. Af þessum sökum er afleiðing þess að tryggja nauðsynlega flutningsgetu á háannatímum og á öllum siglingaleiðum óhjákvæmilega sú að utan háannatíma er umtalsverð umframflutningsgeta í skipunum miðað við lágmarkskröfunnar sem mælt er fyrir um í HS. Þetta má sjá af þeirri staðreynd að hámarksfjöldi farþega sem nýta almannajónustu á tímabilum utan háannatíma, þegar tekið er tillit til allra áfanga, er að meðaltali u.þ.b. 142, en meðalfjöldinn er hins vegar um 55, vegna þess að á tilteknum áföngum ferðast aðeins fáeinir farþegar sem nýta almannajónustu.
- 96) Enn fremur viðurkennir eftirlitsstofnunin að þjónustu á borð við þá sem veitt er samkvæmt HS sé ekki hægt að veita í hagnaðarskyni, að teknu tilliti til þess að meirihluti rekstrarkostnaðar, t.d. skipakostnaður, laun og eldsneyti, er að mestu leyti fastur á öllum gildistíma HS og ekki er hægt að lækka hann eða fella niður utan háannatíma. Að þessu leyti er stofnunin sammála þeim rökum norskra stjórnvalda að þó að sum skip væru notuð á ólíkan hátt yfir árið (þ.e. minni skip væru notuð utan háannatíma og stærri skip á háannatíma) myndi það ekki hafa í för með sér umtalsverða lækkun á rekstrarkostnaði. Þvert á móti hefði það í för með sér frekari efnahagslegar byrðar fyrir Hurtigruten þar sem fyrirtækið þyrfti að finna aðra markaði til nýtingar á ónotuðu skipunum.
- 97) Enn fremur, að því er varðar lágmarksstærð skipa sem nauðsynleg er til strandsiglinganna, þá tekur stofnunin til greina þá staðreynd að regluleg þjónusta og öryggissjónarmið réttlæta ákveðna skipastærð.
- 98) Eins og áður kom fram hafa aðildarríki Fríverslunarsamtaka Evrópu ákvörðunarvald þegar kemur að því að skilgreina SGEI-þjónustu, einnig að teknu tilliti til tiltekinnar gerða almannajónustu samkvæmt 2. mgr. 4. gr. reglugerðarinnar um gestaflutninga á sjó og annarra einkenna (t.d. sérstakra tæknilegra eiginleika), eins og skilgreint er í útboðslýsingunni í þessu máli, að því marki að greinileg villa hefur ekki átt sér stað. Með tilliti til framangreinds, og einkum að teknu tilliti til þeirrar staðreyndar, eins og lýst er hér að framan í málsgrein (69), að talsvert af farþegum sem nýta almannajónustu séu um borð á öllum áföngum strandsiglingaleiðarinnar allt árið, telur eftirlitsstofnunin að skilgreining stjórnvalda í Noregi á lágmarksflutningsgetu sem ber að taka frá, jafnvel þó að hún sé umfram meðaleftirspurn sem búist er við að verði eftir almannajónustu, sé ekki greinilega röng.

⁽¹⁾ Minnisblað BDO 2011, bls. 7.

- 99) Stofnunin bendir enn fremur á að kvartendurnir styðja með framlögðum gögnum sínum þá skilgreiningu á HS að samkvæmt honum sé veitt SGEI-þjónusta, þar sem markaðurinn einn og sér gæti ekki veitt slíka þjónustu sökum þess að í norðurhéraðum Noregs er strjálbýlt, þar skortir innviði og þau eru fjarri alfaraleið.
- 100) Að því er varðar þær efasemdir sem settar eru fram í ákvörðuninni um að hefja rannsókn varðandi það að engin verðstýring gildi um farmflutningsþjónustu er eftirlitsstofnunin sammála norskum stjórnvöldum um að 2. mgr. 4. gr. reglugerðarinnar um gestaflutninga á sjó feli ekki í sér kröfu um að ríki kveði á um að allar skyldurnar sem þar er lýst skuli gilda fyrir þjónustuveitendur. Í raun hafa opinber yfirvöld rúmt ákvörðunarvald að því er varðar aðferðina sem þau kjósa til að stjórna, skipuleggja og fjármagna SGEI-þjónustu ⁽¹⁾.
- 101) Að teknu tilliti til skorts á einkaframtaki að því er varðar þjónustu á Bergen–Kirkenes strandsiglingaleiðinni, efnahagslegu, tæknilegu og landfræðilegu atriðanna sem getið er hér á undan, sem og sjónarmiðanna varðandi nýtingu á flutningsgetu sem sett voru fram í fyrstu BDO-skýrslunni 2016, getur eftirlitsstofnunin ekki komist að þeirri niðurstöðu að ákvörðun lágmarksflutningsgetu sem nemur rými fyrir 320 almannaðjónustufarþega, legurými fyrir 120 farþega og farmrými fyrir 150 EUR-vörubretti hafi verið umfram það sem nauðsynlegt og hæfilegt er m.t.t. raunverulegra þarfa fyrir almannaðjónustu.
- 102) Í ljósi framangreinds telur eftirlitsstofnunin að skyldan til að veita almannaðjónustu að því marki sem krafan um flutningsgetu sem taka skal frá í kafla 4-2 segir til um hafi verið skilgreind á nægilega skýran hátt og að fyrsta *Altmark*-skilyrðið sé því uppfyllt.
- 103) Eftirlitsstofnunin mun nú leggja mat á hvort fjórða *Altmark*-skilyrðið sé uppfyllt.

1.2.2. Fjórða *Altmark*-skilyrðið

- 104) Í ákvörðuninni um að hefja rannsókn dró eftirlitsstofnunin í efa að útboðsferli þar sem aðeins eitt tilboð er lagt fram gæti talist nægilegt til að tryggja „lágmarkskostnað fyrir samfélagið“ ⁽²⁾. Eins og áður kom fram hafði Hurtigruten þegar rekið þessa tilteknu siglingaðjónustu með samsettum flutningum fólks og vara eftir strandlengju Noregs frá Bergen til Kirkenes um árabil ⁽³⁾. Hurtigruten var þegar til staðar á markaðnum og naut fyrirtækið því umtalsverðra samkeppnisyfirburða sem styrktu stöðu þess í útboðsferlinu, þar sem það átti þegar skipin sem hentuðu kröfunum í útboðslýsingunni.
- 105) Með tilliti til upplýsinganna sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram í rannsókninni er það viðhorf eftirlitsstofnunarinnar að reglurnar um opinber innkaup, sem leiddu til þess að Hurtigruten varð fyrir valinu, hafi komið í veg fyrir opna og raunverulega samkeppni. Þetta er tilfellið þrátt fyrir að stjórnvöld í Noregi hafi gert nokkrar ráðstafanir til að hvetja mögulega bjóðendur til að leggja fram tilboð:
- i. í boðinu um að leggja fram tilboð voru lagðir fram valkostir um líkön fyrir siglingar,
 - ii. krafan um lágmarksflutningsgetu var lækkuð úr 400 í 320 farþega og úr 150 í 120 legurými, og
 - iii. bjóðendum var gefinn nægilegur tími frá skilafrestinum til að leggja fram tilboð (30. september 2010) til upphafs dags þjónustunnar (1. janúar 2013) til að kaupa eða smíða skip til að veita þjónustuna og einnig ber að taka tillit til framlengingar skilafrestsins til 8. nóvember 2010.

⁽¹⁾ Eins og áður kom fram í málsgrein (34) hefur Hurtigruten gert samning við Nor Lines AS varðandi úthlutun flutningsgetu til farmflutninga um borð í skipum Hurtigruten. Samkvæmt þessum samningi fær Nor Lines rétt til að nota farmrými Hurtigruten til farmflutninga á Bergen–Kirkenes siglingaleiðinni gegn gjaldi sem samningsaðilar hafa orðið ásáttir um og kemur fram í fjárhagsáætluninni sem lögð var fram fyrir tilboðið.

⁽²⁾ Beiting reglna um ríkisaðstoð að því er varðar endurgjald fyrir veitingu á þjónustu sem hefur almenna efnahagslega þýðingu (Stjtið. ESB L 161, 13.6.2013, bls. 12 (viðauki I) og EES-viðbætur nr. 34, 13.6.2013, bls. 1), 68. mgr. Í þessu samhengi hefur framkvæmdastjórnin áður greint frá því að ef útiloka á ríkisaðstoð ætti upphæð endurgjalds fyrir veitingu almannaðjónustu að svara til markaðsverðsins, þar sem viðkomandi markaður er í raun opin markaður með hæfilegum fjölda mögulegra bjóðenda (sjá Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins, minnisblað um þjónustu er hefur almenna efnahagslega þýðingu og ríkisaðstoð, 12.11.2002, 87. málsgrein).

⁽³⁾ Bakgrunnsupplýsingar um Hurtigruten-samninginn er að finna í ákvörðun nr. 205/11/COL um viðbótar-samninginn um þjónustu Hurtigruten, 2. kafla (Stjtið. ESB L 175, 5.7.2012, bls. 19 og EES-viðbætur nr. 37, 5.7.2012, bls. 1).

- 106) Í þessu sambandi ber að leggja áherslu á að á strandsiglingaleiðinni sem hér um ræðir hefur Hurtigruten þegar veitt þjónustu samkvæmt þjónustusamningi í afar langan tíma (jafnvel áður en EES-samningurinn var gerður 1994) ⁽¹⁾.
- 107) Á tilteknum samningstímabilum (t.d. 1991–2001 og 2002–2004) var samningnum úthlutað beint til Hurtigruten, en tímabilin 2005–2012 og 2012–2019 fór fram útboðsferli um veitingu þjónustunnar þar sem Hurtigruten var eini bjóðandinn og því einnig sá hlutskarpasti ⁽²⁾.
- 108) Sá stöðugi skortur sem hefur verið á samkeppni í viðkomandi geira, jafnvel eftir að útboðsferli hófust 2005, sýnir að markaðurinn hefur ekki dugað til að fram kæmi nægilegur fjöldi rekstraraðila með nauðsynlega fjárhagslega getu til að uppfylla tæknilegar kröfur (að því er varðar flutningsgetu og skip) samningsins.
- 109) Að því er varðar valkosti um líkón fyrir siglingar til allra 34 hafnanna, þá voru þeir samkvæmt útboðslýsingunni auglýstir eins og hér segir:
- i. valkostur 1: daglegar siglingar allt árið,
 - ii. valkostur 2: siglingar 7 daga vikunnar á sumrin (8 mánuðir), 5 daga í viku á veturna (4 mánuðir), og
 - iii. valkostur 3: siglingar 5 daga í viku allt árið.
- 110) Í útboðslýsingunni er lögð áhersla á í kafla 2.14 að: „valið skal byggt á mati á kostnaði við hina ólíku valkosti í samanburði við þá ólíku tíðni sem ólíku valkostirnir fela í sér. Þegar valkostur hefur verið valinn skal samningsyfirvaldið velja það tilboð sem felur í sér lægsta verðið fyrir allan samningstímann (verð frá árinu 2011)“. Í útboðslýsingunni er enn fremur lýst í smáatriðum tilteknum eiginlegum kröfum sem allir rekstraraðilar skuli standast, án tillits til þess hvaða valkostur er valinn.
- 111) Því mætti halda fram að ekki hafi verið útilokað fyrir mögulega bjóðendur að velja einhvern af áðurnefndum valkostum með notkun viðmiða sem tengjast ekki kostnaði og að samningsyfirvaldið hafi hvað sem öllu öðru líður boðið bjóðendum á skýran hátt að velja einhvern valkostanna vitandi það að tilboðið sem yrði fyrir valinu myndi vera það sem fæli í sér lægsta verðið fyrir allan samningstímann.
- 112) Hins vegar ber að geta þess að í ljósi sögu þeirrar þjónustu sem um ræðir og ákvæða samningsins í viðum skilningi, sem sökum kringumstæðnanna bentu á fyrsta valkostinn um líkan fyrir siglingar (sem á endanum varð fyrir valinu) og bentu einnig til þess að Hurtigruten yrði valið, gætu aðrir mögulegir bjóðendur hafa hikað við að taka þátt jafnvel þó að val væri um aðra valkosti (þó svo að breytileiki meðal ólíku valkostanna hafi ekki verið umtalsverður), og þrátt fyrir að samningsyfirvaldið hafi ekki látið í ljós með beinum hætti að því hugnaðist best fyrsti valkosturinn ⁽³⁾.
- 113) Því veitir eftirlitsstofnunin því athygli að þó að opinbera innkaupaferlið eins og það var hannað (einnig að því er varðar fyrri samningstímabil) hafi ekki á óréttlætanlegan hátt og með beinum hætti útilokað mögulega bjóðendur, þá hafi það ekki ýtt undir raunverulega samkeppni á sem víðtækastan hátt ⁽⁴⁾. Þetta kann að kalla á ráðstafanir á borð við takmarkaðra umboð með tilliti til tímalengdar eða gildissviðs eða aðskilinna umboða, t.d. með því að sundurgreina siglingaleiðina í aðra áfanga eða dagsáætlanir, og með framlengingu tímalengdarinnar frá lokum skilafrestsins til að leggja fram tilboð þar til þjónustan á að hefjast.
- 114) Afleiðingin er sú að niðurstaðan sem fékkst, þ.e. aðeins eitt tilboð var lagt fram, getur ekki talist endurspegla aðstæður samkeppnismarkaðar á viðunandi hátt.

⁽¹⁾ Sjá ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar nr. 417/01/COL frá 19. desember 2001 um endurgjald fyrir sjóflutningaþjónustu skv. „Hurtigruten-samningnum“, aðgengileg á <http://www.eftasurv.int>.

⁽²⁾ Fram til ársins 2006 veittu tvö siglingafyrirtæki þjónustuna, Ofotens eða Vesteraalens Dampskipsselskap ASA og Troms Fylkes Dampskipsselskap. Þessi tvö fyrirtæki runnu saman í mars 2006 og mynduðu Hurtigruten, sem nú veitir þjónustuna.

⁽³⁾ Samkvæmt upplýsingunum sem lagðar voru fram bar fyrirtækið Boreal/Veolia Transport reyndar upp spurningar í þeim hluta innkaupaferlisins þar sem gefinn var kostur á því, og fyrirtækið hafði í huga að taka þátt.

⁽⁴⁾ Dómur í málinu *CoNISMa*, C-305/08, EU:C:2009:807, 37. mgr.; dómur í málinu *Assitur*, C-538/07, EU:C:2009:317, 26. mgr.

- 115) Það er því niðurstaða eftirlitsstofnunarinnar að opinbera innkaupaferlið þar sem aðeins Hurtigruten lagði fram tilboð teljist ekki nægja til að tryggja „lágmarkskostnað fyrir samfélagið“.
- 116) Varðandi annan lið fjórða *Altmark*-skilyrðisins þá lögðu stjórnvöld í Noregi ekki fram neinar upplýsingar til að sýna fram á að endurgjald sem var veitt væri ákvarðað á grundvelli greiningar á kostnaði fyrir dæmigert fyrirtæki.
- 117) Með tilliti til framangreinds er það því álit eftirlitsstofnunarinnar að fjórða *Altmark*-skilyrðið sé ekki uppfyllt.
- 118) Þar eð leggja á mat á öll *Altmark*-skilyrðin fjögur saman er því óþarfi að skoða annað og þriðja skilyrðið.

1.2.3. Niðurstaða varðandi *Altmark*-skilyrðin

- 119) Eftirlitsstofnunin kemst að þeirri niðurstöðu að endurgjaldið sem er veitt samkvæmt HS sé ekki í samræmi við öll fjögur skilyrðin í *Altmark*-dómnum. Því kemst stofnunin að þeirri niðurstöðu að hagræði í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins hafi verið veitt Hurtigruten fyrir að veita þjónustuna sem um ræðir.

2. Niðurstaða varðandi það hvort aðstoð sé fyrir hendi

- 120) Stofnunin kemst að þeirri niðurstöðu að endurgjaldið sem er veitt samkvæmt HS feli í sér ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

3. Kröfur um málsmeðferð

- 121) Í 3. mgr. 1. gr. í I. hluta bókunar 3 kemur fram: „Tilkynna skal eftirlitsstofnun EFTA um áætlanir um að veita eða breyta aðstoð þannig að henni gefist nægur tími til athugasemda. [...] Hlutaðeigandi ríki skal ekki gera fyrirhugaðar ráðstafanir fyrr en endanleg niðurstaða liggur fyrir“.
- 122) Stjórnvöld í Noregi tilkynntu HS ekki til eftirlitsstofnunarinnar. Eftirlitsstofnunin kemst því að þeirri niðurstöðu að stjórnvöld í Noregi hafi ekki sinnt skyldum sínum samkvæmt 3. mgr. 1. gr. í I. hluta bókunar 3, með fyrirvara um beitingu ákvörðunarinnar um SGEI-þjónustu.

3.1. Gildissvið ákvörðunarinnar um SGEI-þjónustu ⁽¹⁾

- 123) Í ákvörðuninni um SGEI-þjónustu er mælt fyrir um skilyrðin sem skulu vera fyrir hendi til að tiltekin tegund endurgjalds vegna almannaþjónustu teljist samrýmast framkvæmd EES-samningsins samkvæmt 2. mgr. 59. gr. hans og undanþegin kröfunni um fyrirframtilkynningu samkvæmt 3. mgr. 1. gr. í I. hluta bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól.
- 124) Ein undantekning er frá tilkynningarskyldunni skv. 2. gr. ákvörðunarinnar um SGEI-þjónustu, sem gæti átt við í umræddu tilviki:
- „(d) endurgjald fyrir veitingu þjónustu er hefur almenna efnahagslega þýðingu að því er varðar tengileiðir loft- eða sjóleiðina til eyja þar sem árleg umferð fjárhagsárin tvö, fyrir það ár sem þjónustan í almannabágu er hefur almenna efnahagslega þýðingu hófst, nema ekki meira en 300.000 farþegum“;
- 125) Samkvæmt upplýsingunum sem lagðar hafa verið fram var umferðin meiri en sem nam 300.000 farþega viðmiðunarmörkunum.
- 126) Af þessum sökum er ekki hægt að beita ákvörðuninni um SGEI-þjónustu.

⁽¹⁾ Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 2012/21/ESB um beitingu 2. mgr. 106. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins gagnvart ríkisaðstoð sem er fólgin í endurgjaldi fyrir almannaþjónustu til tiltekinna fyrirtækja sem falið er að veita þjónustu er hefur almenna efnahagslega þýðingu (Stjtið. ESB L 7, 11.1.2012, bls. 3), sem var felld inn í lið 1h í viðauka XV við EES-samninginn.

4. Samrýmanleiki aðstoðarinnar

4.1. Lagaramminn

- 127) Samrýmanleiki endurgjalds vegna almannabjónustu í flutningum á sjó er metinn á grundvelli 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins í tengslum við ramma eftirlitsstofnunarinnar ⁽¹⁾.
- 128) Meginreglurnar sem settar eru fram í rammanum gilda aðeins um endurgjald vegna almannabjónustu að því marki sem þær teljast ríkisaðstoð sem er utan gildissviðs ákvörðunarinnar um SGEI-bjónustu.
- 129) Samkvæmt dómaframkvæmd Dómstóls Evrópubandalaganna er það hlutverk aðildarríkisins að skírskota til mögulegra forsendna fyrir samrýmanleika og að sýna fram á að skilyrði um samrýmanleika séu uppfyllt ⁽²⁾.

4.2. Gildissvið rammans

- 130) Samrýmanleiki HS skal metinn með hliðsjón af eftirfarandi skilyrðum eins og kveðið er á um í rammanum:
- a. að um sé að ræða ósvikna SGEI-bjónustu;
 - b. umboðið og gildistíma umboðs;
 - c. upphæð endurgjalds og að ekki sé um að ræða of hátt endurgjald;
 - d. að engin áhrif hljótist af fyrir þróun viðskipta að því marki að það gangi gegn hagsmunum EES.
- 131) Ramminn felur enn fremur í sér tiltekin önnur skilyrði, t.d. um fylgni við samráð EES við almenning til að taka tillit til þarfa fyrir almannabjónustu (14. mgr.), reglur um opinber innkaup (19. mgr.), að engin mismunun eigi sér stað (20. mgr.), notkun aðferðafræði til útreiknings á hreinum kostnaði fyrir þjónustuveitandann (24. mgr.), hvata til skilvirkni (39. mgr.) og gagnsæi (60. mgr.), sem þarf að uppfylla til að ráðstöfun um endurgjald samrýmist 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins.
- 132) Eins og fram kemur í 69. mgr. rammans: „eftirlitsstofnunin mun beita þeim meginreglum sem settar eru fram í þessum ramma varðandi ólöglega aðstoð og tekur um hana ákvörðun eftir 31. janúar 2012 jafnvel þó að aðstoðin hafi verið veitt fyrir þá dagsetningu. Ef aðstoðin var aftur á móti veitt fyrir 31. janúar 2012 gilda ekki meginreglurnar sem settar eru fram í 14., 19., 20., 24., 39. og 60. mgr.“.
- 133) Þar sem HS tók gildi 13. apríl 2011 og í honum var tekin fram heildarupphæð endurgjalds fyrir allan samningstímann fyrirfram, og um hana gildir aðeins árleg vísitölutengd aðlögun, eiga aðurnefnd skilyrði í málsgrein (131) ekki við, því aðstoðin var veitt fyrir 31. janúar 2012.

4.2.1. Ósvikin SGEI-bjónusta

- 134) Eins og segir í mgr. 84) til 102) telst krafa í HS um að taka beri frá lágmarksflutningsgetu til ósvikinnar SGEI-bjónustu.
- 135) Þó er nauðsynlegt að rannsaka hvort HS uppfylli önnur skilyrði rammans.

4.2.2. Umboð

- 136) Í HS er tekið í smáatriðum fram hvaða skyldur almannabjónustan felur í sér, gefin nákvæm lýsing á fyrirtækinu sem veitir þjónustuna og landsvæðinu sem um er að ræða.

⁽¹⁾ Rammi fyrir ríkisaðstoð í mynd endurgjalds fyrir almannabjónustu, Stjtið. ESB L 161, 13.6.2013, bls. 12 (viðauki II) og EES-viðbætur nr. 34, 13.6.2013, bls. 1.

⁽²⁾ Dómur í málinu *Ítalía gegn framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna*, C-364/90, EU:C:1993:157, 20. málsgrein.

- 137) Enn fremur er eitt skilyrðið um samrýmanleika sem þarf að uppfylla, eins og fram kemur í 16. málsgrein rammans, að umboðið skuli fela í sér „[...] (d) lýsingu á fyrirkomulagi endurgjalds og færðbreytunum til útreiknings, eftirlits og endurskoðunar á endurgjaldi“.
- 138) Endurgjald er reiknað út á grundvelli færðbreytnanna sem tilgreindar eru í viðauka D við útboðslýsinguna ásamt viðeigandi úthlutunarlyklum til að greina á milli SGEI-þjónustunnar og viðskiptastarfsemi ⁽¹⁾. Í viðauka D er kveðið á um eftirfarandi:

Tafla 2 – Færðbreytur fjárhagsáætlunar almannþjónustunnar ⁽²⁾

A: Heildartekjur – langferðafólk
B: Kostnaður við farþega – langferðafólk
C: Hreinar tekjur af farþegum (A+B)
D: Tekjur af sölu um borð
E: Hreinar tekjur af vörum og bifreiðum
F: Aðrar tekjur
G: Eigin tekjur alls (C+D+E+F)
H: Opinber innkaup á þjónustu
I: Heildartekjur (G+H)
J: Öryggisáhöfn
K: Olía og eldsneyti
L: Viðgerðir og viðhald
M: Hafnarkostnaður
N: Tryggingakostnaður
O: Afskriftir – eigin skip / skip leigð án áhafnar og vista
P: Hreinn fjárhagskostnaður
Q: Heildarkostnaður við flutningsgetu (J+K+L+M+N+P)
R: Kostnaður af seldum vörum
S: Áhöfn önnur en öryggisáhöfn
T: Markaðskostnaður og söluákvæði
U: Umsýslukostnaður
V: Annar kostnaður
W: Heildarkostnaður við farþega (R+S+T+U+V)
X: Heildarkostnaður við almannþjónustu (Q+W)
Y: Hrein útkoma fyrir skatta (I-X)

⁽¹⁾ Af viðauka C við útboðslýsinguna leiðir að kostnaður við strandsiglingarnar skiptist í kostnað við flutningsgetu og kostnað við farþega, og hvor kostnaðarflokkur um sig er með sinn úthlutunarlykil. Formúlan til dreifingar kostnaðar við flutningsgetu er reiknuð út með því að ákvarða hlutfall fjölda farþegakílómetra sem krafa er um í samningnum um opinber innkaup og raunverulega getu Hurtigruten m.t.t. farþegakílómetra. Formúlan til dreifingar kostnaðar við farþega er reiknuð út með því að ákvarða hlutfallið milli fjölda farþegakílómetra sem búið er við m.t.t. langferðafólks og fjölda farþegakílómetra m.t.t. annars ferðafólks.

⁽²⁾ Norsk stjórnvöld hafa staðfest að þessar færðbreytur eiga ekki við um áætlaða endurgreiðslu með hliðsjón af reglum um skattaendurgreiðslur vegna áhafna (sjá ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA nr. 085/16/COL þar sem engin andmæli eru hreyfð við reglum um skattaendurgreiðslur vegna áhafna 2016–2026, sem er að finna á: <http://www.eftasurv.int/media/esa-docs/physical/085-16-COL.pdf>).

- 139) Í samræmi við útboðslýsinguna hefur Hurtigruten gert aðskilda fjárhagsáætlun sem nær til allra kostnaðar- og tekjuliða sem teljast eiga við um siglingaleiðina þar sem almannaþjónusta er veitt (stuðst við verð fyrir árið 2011, aðlagð í samræmi við kostnaðarvísitölu norsku hagstofunnar). Samkvæmt kafla 4.9.2 í útboðslýsingunni er markmiðið með þessu aðskilda bókhaldi að tryggja fyrirsjáanleika m.t.t. hvaða kostnaðar- og tekjuliðir geti myndað grundvöll fyrir nýjar samningaviðræður, eins og kveðið er á um í 6. og 7. kafla HS ⁽¹⁾. Annað markmið er að skjalfesta að opinbera innkaupaferlið feli ekki í sér neina ólöglega víxlneiðurgreiðslu milli almannaðjónustunnar og þjónustunnar sem rekin er í hagnaðarskyni.
- 140) Eins og fram kemur í ákvörðuninni um að hefja rannsókn er í HS fastbundið árlegt endurgjald sem greiða á fyrir siglingaþjónustu á hverju ári fyrir sig frá 2012 til 2019, byggt á lágmarksflutningsgetu sem skal taka frá og kostnaðarliðum sem er úthlutað á grundvelli áætlaðs hluta árlegra farþegakílómetra m.t.t. farþega sem nýta almannaðjónustu. Þessi upphæð hefur byggst á kostnaðarflokkunum í viðauka D, eins og fram kemur hér á undan í töflu 2, og síðari samningaviðræðum. Þessar samningaviðræður leiddu til lækkunar á endurgjaldi miðað við upphaflega tilboðið frá Hurtigruten ⁽²⁾.
- 141) Að því er varðar kafla 4-1, lið 3 í HS, þar sem kveðið er á um að „þó að 10 dagar falli niður í rekstri af umsömdum afköstum fyrir hvert skip á ári vegna fyrirhugaðs viðhalds og ófyrirséðra rekstrartruflana sem tengjast umsömdum afköstum (þegar skip standa ónotuð) telst samningurinn engu að síður uppfylltur og enginn frádráttur skal verða frá umsömdu gjaldi í samræmi við kafla 9-2“, veitir eftirlitsstofnunin því athygli að 10 daga hámarkið (110 dagar á ári fyrir allan flotann) hefur verið byggt á skriflegum sönnunargögnum á undanfarandi árum, sem staðfestir nauðsyn þess að gera ráð fyrir a.m.k. 110 starfsdögum á ári til að sinna fyrirhuguðu viðhaldi og bregðast við ófyrirséðum rekstrartruflunum. Enn fremur var þessi færíbreyta hluti af samningsdrögunum í útboðsgögnunum og var óbreytt í endanlega samningnum.
- 142) Varðandi kafla 6 og 7 í HS þá bendir eftirlitsstofnunin á að í báðum köflum sé að finna tiltekin ákvæði varðandi aðlögun endurgjalds ef breytingar verða á afköstum eða ef ófyrirséð atvik eiga sér stað.
- 143) Í þessu samhengi, eins og EFTA-dómstóllinn tók fram í *Hurtigruten*-málinu: „er ekki nema rökrétt að við mat á ríkisaðstoð sem veitt er samkvæmt ákvæðinu um nýjar samningaviðræður í þjónustusamningi, eins og 8. gr. í samningnum frá 2004, sé tekið tillit til þess hvort færíbreytur samningsins í heild séu ákvarðaðar á hlutlægan og gagnsæjan hátt, þar eð ákvæðið er eðlislægur hluti þjónustusamningsins“ ⁽³⁾.
- 144) EFTA-dómstóllinn lagði einnig áherslu á að ávallt skyldi fylgja meginreglunni um gagnsæi: „[...] Noregi var frjálst, ef það hefði verið nauðsynlegt, að gera í tilkynningunni um útboðið ráð fyrir þeim möguleika að breytingar yrðu gerðar á skilyrðunum fyrir greiðslu fyrir bjóðendurna sem yrðu fyrir valinu í tilteknum kringumstæðum með því að kveða sérstaklega á um nákvæmt fyrirkomulag hvers konar viðbótarendurgjalds sem ætlað er til að mæta ófyrirséðu tapi og kostnaði“ ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Í 6. kafla segir: „Báðir aðilar geta farið fram á samningaviðræður varðandi breytingar á framleiðslu á samningstímanum. Breytingarnar mega ekki teljast umtalsverðar og þær geta falist í aukningu eða minnkun á framleiðslu, breytingu á gæðum eða flutningsgetu, eða því að siglingum til tiltekinna viðkomuhafna sé bætt við eða þær felldar niður á siglingaleiðinni. Breytingar kunna að gilda það sem eftir er samningstímans eða í styttri tímabil. Gjaldið skal aðlagð í samræmi við kostnað og tekjur sem breytingarnar hafa í för með sér. Dreifing kostnaðar og tekna skal byggð á aðskildu bókhaldi.“ Í 7. kafla segir: 1. „Ef breytingar verða á lögum, reglugerðum eða lögboðnum gerningum sem ekki er raunhæft að aðilar gætu hafa séð fram á þegar samningurinn var undirritaður og sem hafa í för með sér umtalsverðan viðbótarkostnað eða sparnað að því er varðar samninginn um opinber innkaup á þjónustunni getur hvor aðili um sig farið fram á samningaviðræður varðandi sérstaka aðlögun á gjaldinu frá samningsyfirvaldinu, breytingu á framleiðslu eða aðrar ráðstafanir [...]. Aðskilið bókhald skal liggja að grundvelli allra nýrra samningaviðræðna. Það skal teljast hafa umtalsverð áhrif fyrir aðilann þegar um er að ræða meira en 5% af árlega gjaldinu sem um var samið fyrir viðkomandi ár [...].“

⁽²⁾ Samningaviðræðurnar leiddu einnig til ákveðinna breytinga sem felldar voru inn í drögin að útboðssamningnum, sjá HS, kafla 4.1, þriðju málsgrein (kröfur um afköst á siglingaleiðum), kafla 7 (nýjar samningaviðræður), kafla 8 (óviðráðanlegar aðstæður) og kafla 9.2 (brot á samningi m.t.t. afkasta).

⁽³⁾ Dómur í málunum E-10/11 og E-11/11 *Hurtigruten* [2012] EFTA Ct. Skýrsla 758, 122. málsgrein.

⁽⁴⁾ Dómur í málunum E-10/11 og E-11/11 *Hurtigruten* [2012] EFTA Ct. Skýrsla 758, málsgrein 127.

- 145) Það er álit eftirlitsstofnunarinnar að í HS sé á viðunandi hátt lýst fyrirkomulagi endurgjalds og þar séu færðar breytingar endurgjaldsins skilgreindar á hlutlægan og gagnsæjan hátt með því að koma á aðskilinni fjárhagsáætlun sem nær til allra kostnaðar- og tekjuliða sem tengjast siglingaleiðunum þar sem almannajónusta er veitt og kemur þannig í veg fyrir misnotkun á hugtakinu um SGEI-þjónustu, ⁽¹⁾ eins og sýnt er hér á undan. Að því er varðar ákvæðin um aðlögun endurgjalds ef breytingar verða á afköstum eða ófyrirséð atvik eiga sér stað eins og kemur fram í kafla 6 og 7 í HS ber því að leggja áherslu á að hvorugt þessara ákvæða breytir á marktækan hátt fyrirkomulagi endurgjalds og í þeim felast engin vafaatriði varðandi færðar breytingar þess.
- 146) Enn fremur er tekið fram í lið (e) í 16. mgr. í rammanum að umboðið verði að fela í sér „fyrirkomulag til að komast hjá of háu endurgjaldi og því að endurheimta of hátt endurgjald sem greitt er“.
- 147) Í ákvörðuninni um að hefja rannsókn útilokaði eftirlitsstofnunin ekki að Hurtigruten gæti hafa fengið of hátt endurgjald fyrir að veita almannajónustuna, m.a. vegna þess að í HS er ekkert ákvæði um fyrirkomulag endurgreiðslu, þannig að ef hagnaðarhlutfall verður hærri en ákveðið var verður að skila umframupphæðinni til ríkisins eða draga hana frá endurgjaldi sem greitt er næsta ár á eftir eða hugsanlega dreifa frádrættinum yfir samningstímann ⁽²⁾. Stjórnvöld í Noregi hafa sannarlega staðfest að HS feli ekki í sér neitt slíkt fastmótað fyrirkomulag, að frátöldu ákvæðinu um nýjar samningaviðræður í 7. mgr. HS, sem getur að vissu marki leitt til þess að komist verði hjá of háu endurgjaldi og því að of hátt endurgjald sem greitt er verði endurheimt.
- 148) Kvartendur hafa einnig bent á að í HS vanti ákvæði um hámarksendurgjald, sem myndi tryggja að komist yrði hjá of háu endurgjaldi.
- 149) Eftirlitsstofnunin efast ekki lengur um að vöntun sé á slíku fyrirkomulagi í HS. Þó svo að tilhögun endurheimta á of háu endurgjaldi í umboðinu auki hlutlægni og gagnsæi ferlisins þá leiðir af rammanum að slíkt er strangt til tekið ekki nauðsynlegt: „þar sem EFTA-ríkið hefur skilgreint fyrirfram ákveðna upphæð endurgjalds til að gera á viðunandi hátt ráð fyrir og taka með í reikninginn hagkvæmnisávinning sem búast má við að þjónustuveitandinn nái á tímabili umboðsins, á grundvelli réttar úthlutunar kostnaðar og tekna og raunhæfra væntinga [...], takmarkast hömlur gegn of háu endurgjaldi við það að sannreyna að hagnaðurinn sem þjónustuveitandinn á rétt á sé í samræmi við umboðið og sannarlega eðlilegur miðað við spár“ ⁽³⁾.
- 150) HS byggist á skilgreiningunni á heildarendurgjaldi sem veitt er fyrirfram fyrir allan gildistíma samningsins og lækkar með tímanum, sem hefur þau áhrif að hvetja fyrirtækið stöðugt til að bæta skilvirkni sína til að fá sömu raunverulegu efnahagslegu niðurstöðuna af samningnum er fram líða stundir.
- 151) Eftirlitsstofnunin veitir engu að síður athygli áætlunum stjórnvalda í Noregi um að fella slíkt fyrirkomulag um endurgreiðslu inn í fyrirætlaða samninginn um almannajónustu á Bergen–Kirkenes siglingaleiðinni. Það mun stuðla að því að tryggt verði að aðstoð sem veitt er í framtíðinni sé ekki ósamhæf og að fyrirkomulag endurheimta gildi um hana.

4.2.3. Gildistími umboðs

- 152) Gildistími umboðsins er sjö ár, sem er í samræmi við kröfuna í rammanum og reglugerðinni um gestaflutninga á sjó ⁽⁴⁾.

4.2.4. Upphæð endurgjalds og ráðstafanir til að forðast of hátt endurgjald

- 153) Í 21. mgr. rammans kemur fram að „upphæð endurgjalds má ekki vera hærri en nauðsynlegt er til að mæta hreinum kostnaði við það að sinna skyldunni til að veita almannajónustu, að meðtöldum eðlilegum hagnaði“.

⁽¹⁾ Í þessu samhengi, sjá: Dómur í málinu *Coordination bruxelloise d'institutions sociales et de santé (CBI)* gegn *Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins*, T-137/10, EU:T:2012:584, 191. mgr.

⁽²⁾ Ákvörðunin um að hefja rannsókn, málsgrein 75.

⁽³⁾ Stjtf. ESB L 161, 13.6.2013, bls. 12 (viðauki II) og EES-viðbætur nr. 34, 13.6.2013, bls. 1, málsgrein 50.

⁽⁴⁾ Sjá einnig orðsendingu frá framkvæmdastjórninni um túlkun reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3577/92 um beitingu meginreglunnar um frjálsa þjónustustarfsemi í flutningum á sjó innan aðildarríkjanna (gestaflutningar á sjó), COM(2014) 232 endanleg, 22.4.2014, kafli 5.5.2.

- 154) Í 23. mgr. rammans kemur fram að „þegar endurgjaldið er [eins og hér er raunin] í heild eða að hluta til byggt á áætluðum kostnaði og tekjum ber að tilgreina þær í umboðinu. Þær skulu byggðar á líklegum og sannreynanlegum færðbreytum varðandi efnahagsumhverfið þar sem SGEI-þjónustan er veitt [...]“.
- 155) Enn fremur, eins og fram kemur hér á undan í málsgrein (149), í tilvikum eins og hér um ræðir, þar sem föst upphæð endurgjalds er fyrirfram skilgreind, takmarkast hömlur rammans gegn of háu endurgjaldi við að sannreyna að hagnaður sé eðlilegur miðað við spár.
- 156) Að lokum, skv. 44. mgr. rammans: „þegar fyrirtæki sinnir starfsemi sem fellur bæði innan og utan gildissviðs SGEI-þjónustu, þá verður innra bókhald að sýna á aðskilinn hátt kostnaðar- og tekjuliði í tengslum við SGEI-þjónustuna og aðra þjónustu í samræmi við meginreglurnar sem settar eru fram í 31. málsgrein“.
- 157) Í ljósi þess sem hér fer á undan mun stofnunin fyrst leggja mat á rökstuðning kvartenda og síðan skoða hvort HS hafi í för með sér of hátt endurgjald með annaðhvort mögulegri víxlniðurgreiðslu starfsemi sem rekin er í hagnaðarskyni eða með því að halda eftir óhóflegum hagnaði.

4.2.4.1. Rökstuðningur kvartenda

- 158) Í stuttu máli, samkvæmt rökstuðningi kvartenda, sem settur er fram með nánari útlistun í málsgrein 16) hér að framan:
- i. Hurtigruten tekur ekki frá pláss fyrir farþega sem nýta almannaðjónustuna heldur selur frekar aðstöðuna farþegum sem panta skemmtisiglingu, og heldur um leið endurgjaldinu vegna almannaðjónustu óbreyttu,
 - ii. endurgjaldið fyrir að veita almannaðjónustuna hefur hækkað verulega frá undanfarandi samningstímabili,
 - iii. Hurtigruten fær enn endurgjald fyrir þjónustu sem er ekki veitt, og að lokum:
 - iv. Hurtigruten reynir enn fremur að semja um lægri hafnargjöld og heldur um leið endurgjaldinu vegna almannaðjónustu óbreyttu.
- 159) Að því er varðar fyrsta atriðið, þá skal samkvæmt 21. málsgrein rammans aðeins greiða endurgjald m.t.t. kostnaðarins sem hlýst af því að veita almannaðjónustuna. Að því sögðu getur ekkert endurgjald sem veitt er til að standa straum af kostnaði sem fellur utan almennrar þjónustukvaðar ekki talist endurgjald fyrir skyldu til að veita almannaðjónustu.
- 160) Í ákvörðuninni um að hefja rannsókn tók eftirlitsstofnunin fram að þegar flutningsgeta (farþegar og legurými) ætluð farþegum sem nýta almannaðjónustu er seld skemmtisiglingafarþegum í hagnaðarskyni fær Hurtigruten að því er virðist greitt tvisvar fyrir sömu þjónustuna, sem myndi að meginreglu til teljast of hátt endurgjald. Afleiðingin er sú, að því gefnu að nýting flutningsgetu fyrir farþega sem nýta almannaðjónustu gæti verið meiri á tilteknum tímum ársins, að eftirlitsstofnunin getur ekki útilokað að með fyrirkomulaginu sem stuðst er við í HS fái Hurtigruten of hátt endurgjald að því leyti að ekki er tekið tillit til breytilegrar flutningsgetu (t.d. eftir árstíðum) yfir árið ⁽¹⁾.
- 161) Eins og þegar hefur komið fram í kafla 1.2.1 er markmiðið með HS að tryggja að nægileg flutningsgeta sé fyrir hendi til að svara eftirspurn farþega sem nýta almannaðjónustu allt árið á Bergen–Kirkenes strandsiglingaleiðinni. Ef aukaleg flutningsgeta er til staðar fyrir almannaðjónustu kemur HS, sem er hreinn samningur, ekki á óréttmætan hátt í veg fyrir að Hurtigruten selji skemmtisiglingafarþegum farmiða svo framarlega sem það kemur ekki í veg fyrir að hægt sé að veita almannaðjónustuna.
- 162) Einnig er það staðfestur og viðurkenndur hluti af skilgreiningunni á SGEI-þjónustu að nýting flutningsgetu geti sökum eðlis þjónustunnar sem um ræðir verið talsvert breytileg eftir landsvæðum og árstíðum, og það hefur óhjákvæmilega í för með sér að í skipunum sé ónýtt flutningsgeta, einkum utan háannatíma, sem er innan lágmarkskrafnanna sem kveðið er á um í HS.

⁽¹⁾ 65.–66. mgr.

- 163) Stjórnvöld í Noregi hafa haldið því fram og skjalfest að hjá Hurtigruten sé frekar lítil nýting á flutningsgetu skipa ([...]). Því er í stórum meirihluta tilvika laus flutningsgeta ætluð almannaþjónustu sem mögulega er hægt að selja farþegum í hagnaðarskyni ef þörf krefur (sjá hér á undan í kafla 5.3 fyrsta skýrsla BDO 2016). Að sögn stjórnvalda í Noregi hefur það að flutningsgeta er tekin frá til að sinna almannaþjónustu í för með sér að Hurtigruten gefst ekki tækifæri til að hámarka starfsemi sína og hagnað, t.d. með því að nota skip annars staðar utan háannatíma.
- 164) Einnig er því haldið fram að sjaldan hafi farþegar sem nýta almannaþjónustu ekki getað fengið farmiða innan marka lágmarksflutningsgetu sem taka skal frá. Að sögn stjórnvalda í Noregi hefur hvað sem öllu öðru líður verið bætt fyrir slíkt með því að nota ferðatrygginguna ⁽¹⁾.
- 165) Þó að nýting ferðatryggingarinnar fyrir farþega sem nýta almannaþjónustu og hafa ekki fengið farmiða innan marka lágmarksflutningsgetu uppfylli ekki að fullu kröfurnar um skyldu til að veita almannaþjónustu er ekki hægt að halda því fram að slíkt hafi haft í för með sér of hátt endurgjald umfram þann hagnað sem búast mátti við.
- 166) Varðandi annað atriðið leggur eftirlitsstofnunin áherslu á að við mat á því hvort núgildandi HS hafi í för með sér of hátt endurgjald beri að taka tillit til alls kostnaðar sem er nauðsynlegur til að reka tilteknu almannaþjónustuna auk þeirra heildartekna sem unnið er fyrir. Þetta mat fer fram án tillits til endurgjalds sem greitt var á fyrri samningstímabilum ⁽²⁾.
- 167) Eins og áhersla er lögð á hér á undan í málsgreinum (136) til (151) þá er í umboðinu, þ.e. í HS, lýst ítarlega færibreytum endurgjalds sem og aðferðafræðinni við aðskilið bókhald, með aðskildum úthlutunarlyklum fyrir ólíka kostnaðarflokka, og greint er á milli kostnaðar- og tekjuliða SGEI-þjónustunnar og starfsemi sem rekin er í hagnaðarskyni, sem hefur í för með sér hreina upphæð endurgjalds fyrir skatta.
- 168) Því er það niðurstaða eftirlitsstofnunarinnar að hin umtalsverða hækkun endurgjalds frá fyrra samningstímabili jafngildi ekki í sjálfu sér of háu endurgjaldi þegar tekið er tillit til allra viðkomandi kostnaðar- og tekjuliða, nema að því er varðar mögulega víxlنيðurgreiðslu eða óhóflegan hagnað, sem eftirlitsstofnunin leggur mat á hér á eftir í köflum 4.3.2.2 og 4.3.2.3.
- 169) Varðandi þau rök að Hurtigruten fái enn endurgjald fyrir þjónustu sem er ekki veitt, þá telur stofnunin ekki lengur að til staðar sé hætta á of háu endurgjaldi. Því samþykkir hún framlagningu stjórnvalda í Noregi sem getið er hér á undan í málsgreinum (51) til (54).
- 170) Varðandi síðasta atriðið um tilraunir Hurtigruten til að semja um lægri hafnargjöld meðan stjórnvöld í Noregi haldi endurgjaldi óbreyttu ber að leggja áherslu á að í hreinum samningum eins og hér er um að ræða, þar sem áhættan m.t.t. kostnaðar og tekna á öllum samningstímanum liggur hjá rekstraraðilanum, takmarkast hlutverk eftirlitsstofnunarinnar við að meta hvort um sé að ræða of hátt endurgjald umfram eðlilegan hagnað (sjá hér á eftir í kafla 4.3.2.3).

4.2.4.2. Möguleg víxlنيðurgreiðsla starfsemi sem rekin er í hagnaðarskyni

- 171) Þegar fyrirtæki veitir bæði SGEI-þjónustu og rekur starfsemi í hagnaðarskyni á að vera til staðar kostnaðarbókhald til að tryggja að starfsemin sem Hurtigruten rekur í hagnaðarskyni sé ekki niðurgreidd með endurgjaldinu sem úthlutað er fyrir SGEI-þjónustuna.
- 172) Í 31. málsgrein rammans kemur fram að: „þegar fyrirtækið sinnir einnig starfsemi sem fellur utan gildissviðs SGEI-þjónustu kann kostnaðurinn sem taka skal til athugunar að ná til alls beins kostnaðar sem nauðsynlegur er til að sinna skyldunni til að veita almannaþjónustu og

⁽¹⁾ Sjá málsgrein (49).

⁽²⁾ Stjórnvöld í Noregi hafa greitt Hurtigruten heildarendurgjald að upphæð 1.899,7 milljónir norskra króna fyrir að veita almannaþjónustu á sömu siglingaleiðunum á tímabilinu 2005–2012. Nánar tiltekið var árlega endurgjaldið fyrir árið 2011 236,8 milljónir norskra króna. Sjá ákvörðun eftirlitsstofnunarinnar nr. 205/11/COL um viðaukasamning um rekstur Hurtigruten-leiðarinnar (Stjtíð. ESB L 175, 5.7.2012, bls. 19 og EES-viðbætur nr. 37, 5.7.2012, bls. 1), 2. kafla.

viðeigandi framlags til óbeins kostnaðar sem er sameiginlegur fyrir bæði SGEI-þjónustu og aðra starfsemi. Til kostnaðar sem tengist starfsemi utan gildissviðs SGEI-þjónustunnar skal teljast allur beinn kostnaður og viðeigandi framlag til sameiginlegs kostnaðar“.

- 173) Enn fremur hélt Dómstóll Evrópubandalaganna því fram í *BUPA*-dómnum, varðandi nauðsyn og meðalhóf endurgjalds, að „[...] í ljósi þess ákvörðunarvalds sem aðildarríki njóta til að skilgreina hlutverk SGEI-þjónustu og skilyrðin fyrir framkvæmd hennar, að meðtöldu mati á viðbótarkostnaði sem verður til við að sinna því hlutverki, sem er háð flóknum efnahagslegum staðreyndum, takmarkast svið þeirrar stjórnunar sem framkvæmdastjórninni er heimilt að beita í því samhengi við greinilegar villur [...]“ og að „[...] endurskoðun framkvæmdastjórnarinnar [...] takmarkast af nauðsyn við það að ganga úr skugga um í fyrsta lagi hvort kerfið sem um ræðir sé byggt á efnahagslegum forsendum og staðreyndum sem eru greinilega rangar og í öðru lagi hvort kerfið sé greinilega óviðeigandi til að ná markmiðunum sem stefnt er að“⁽¹⁾.
- 174) Nefnt var hér að framan í málsgrein (94) að greitt væri fyrir u.þ.b. 60% af hluta áætlaðs kostnaðar Hurtigruten í tengslum við flutningsgetu með endurgjaldi vegna almannajónustu, en aðeins um 30% af breytilegum kostnaði í tengslum við farþega hefði verið úthlutað til almannajónustu fyrir farþega (byggt á tölum um farþegakílómetra vegna farþega sem nýta almannajónustu). Því er spurningin sem stofnunin skal leggja mat á hvort kerfið þar sem frátekin flutningsgeta fyrir almannajónustufarþega (þ.e. 320 farþega) leiðir til úthlutunar 60% fasts kostnaðar við flutningsgetu til reikningsins fyrir almannajónustu sé óhóflegt og óviðeigandi til að ná markmiðunum sem stefnt er að.
- 175) Stjórnvöld í Noregi hafa beitt aðferðafræði til úthlutunar sem byggð er á dreifingarformúlunni fyrir ólíku kostnaðarflokkana eins og skýrt er í málsgreinum (64) og (65) hér á undan.
- 176) Nánar tiltekið er föstum sameiginlegum kostnaði úthlutað í samræmi við þann hluta heildarflutningsgetu fyrir farþega sem er tekinn frá fyrir farþega sem nýta almannajónustu.
- 177) Eftirlitsstofnunin hefur þegar samþykkt að þessi lágmarksflutningsgeta sé hluti af skýrt skilgreindri SGEI-þjónustu, þrátt fyrir litla nýtingu á meðalflutningsgetunni til almannajónustu (sjá hér að framan í kafla 1.2.1). Þar að auki hefur verið tekið til athugunar m.t.t. slíkrar SGEI-þjónustu hvort svæðis- og árstíðabundnar sveiflur séu óhjákvæmilegar og því einnig óhjákvæmilegt að umtalsverðum hluta kostnaðargrunnsins, sem að miklu leyti felst í fastakostnaði, yrði úthlutað til reikningsins fyrir almannajónustuna.
- 178) Enn fremur ber að leggja áherslu á að í reikningsskilakerfinu sem Hurtigruten notar, eins og sýnt er hér á undan í málsgreinum (138), (139), (144) og (145), er hægt að greina ólíka kostnaðar- og tekjuliði fyrir almannajónustuna og starfsemina sem er rekin í hagnaðarskyni. Þetta fer fram á hlutlægan og gagnsæjan hátt með því að koma á fót færðbreytum endurgjalds fyrirfram í aðskildu bókhaldi og greina þannig á milli ólíkra kostnaðarflokka til þess að endanlegt endurgjald endurspegli eingöngu kostnað og tekjur sem verða til vegna almannajónustunnar.
- 179) Í ljósi þess sem hér fer á undan er það niðurstaða eftirlitsstofnunarinnar að úthlutun kostnaðar virðist, með hliðsjón af skilgreiningunni á SGEI-þjónustu, viðunandi og að ónægileg sönnunargögn liggi fyrir til að sýna að úthlutun fastakostnaðar sé greinilega röng og hafi í för með sér víxlgniðurgreiðslu á starfseminni sem er rekin í hagnaðarskyni.

4.2.4.3. Eðlilegur hagnaður

- 180) Eftirlitsstofnuninni ber að meta það hvort ávöxtun eigin fjár sé í samræmi við „[...] það sem væri nauðsynlegt fyrir dæmigert fyrirtæki sem veltir fyrir sér hvort það eigi að veita þjónustuna eða ekki allt tímabil umboðsins, að teknu tilliti til áhættunnar [...]“ (33. mgr. rammans).

⁽¹⁾ Dómur í málinu *British United Provident Association Ltd (BUPA), BUPA Insurance Ltd and BUPA Ireland Ltd* gegn framkvæmdastjórn Evrópusambandsins (*BUPA*), T-289/03, EU:T:2008:29, 220. og 222. mgr.

- 181) Í ákvörðuninni um að hefja rannsókn lét eftirlitsstofnunin í ljós efasemdir varðandi aðferðafræðina sem stjórnvöld í Noregi notuðust við til að reikna út að hagnaðarhlutfall Hurtigruten vegna HS nam [...] % ⁽¹⁾.
- 182) Í 37. mgr. rammans kemur fram: „Þegar það að veita SGEI-þjónustu hefur í för með sér umtalsverða eða samningsbundna áhættu, t.d. vegna þess að fyrirkomulag endurgjalds er föst eingreiðsla þar sem gert er ráð fyrir áætluðum hreinum kostnaði og eðlilegum hagnaði og fyrirtækið starfar í samkeppnisumhverfi, þá má eðlilegi hagnaðurinn ekki vera meiri en sem nemur ávöxtun eigin fjár sem er í réttu samræmi við áhættuna. Þessa ávöxtun skal ákvarða þegar mögulegt er með tilvísun til ávöxtunar eigin fjár sem fæst við svipaðar tegundir þjónustusamninga sem gerðir eru við samkeppnisskilyrði (til dæmis samningar sem eru gerðir í útboði). Þegar ekki er hægt að beita þeirri aðferð er einnig hægt að nota aðrar aðferðir til að greina ávöxtun eigin fjár, ef rökstuðningur liggur fyrir“.
- 183) Við rannsóknina lögðu stjórnvöld í Noregi fram frekari upplýsingar um fjárhagsmat sem fór fram áður en tilkynnt var um útboðið, þar sem lýst er mati á áætluðum kostnaði og tekjum, sem og spám fyrir ávöxtun eigin fjár. Þau héldu því fram að [...] % hagnaður fyrir skatta í tengslum við heildartekjur ætti ekki við um arðsemi heldur væri hann afgangsgliður umsamins endurgjalds í tengslum við kostnaðar- og tekjuliði í fjárhagsáætluninni og ekki væri viðeigandi að nota hann sem mælikvarða á eðlilegan hagnað.
- 184) Samkvæmt þessu fyrirframmati sem BDO framkvæmdi (sjá hér á undan í kafla 5.4) var ávöxtunin sett fram sem veginn meðalfjármagnskostnaður eftir skatta og búist var við að hann yrði á bilinu (þó nær hærra markinu) [...] % til [...] %. Þessar niðurstöður voru síðan nýttar til að leggja mat á tilboð Hurtigruten og urðu til þess að stjórnvöld í Noregi hófu samningaviðræður við fyrirtækið, sem leiddu til lækunar á endurgjaldi. Umsamið endurgjald taldist skila arðsemi fjármagns sem nemur um [...] %, byggt á áætluðum kostnaði og tekjum Hurtigruten eins og sett var fram í tilboðinu. Þessi tala var endurskoðuð og rökstudd í annarri BDO-skýrslunni 2016, þar sem niðurstaðan var að fyrirfram áætlaða [...] % ávöxtunin væri innan marka viðeigandi viðmiðana og að raunveruleg meðalarðsemi fjármagns sem leiddi af samningnum um almannajónustu frá 2012–2015 væri [...] % (sjá málsgreinar (73) og (74) hér á undan).
- 185) Í ljósi þess sem hér fer á undan (þ.e. fyrirframgreining á arðsemi fjármagns með því að bera hana saman við veginn meðalfjármagnskostnað eftir skatta, notkun viðeigandi afvöxtun-arstuðuls og greining á setningu viðmiðana með öðrum rekstraraðilum á sviði skemmtisiglinga) telur eftirlitsstofnunin að fyrirfram samþykktur áætlaður hagnaður sé eðlilegur fyrir þá tegund starfsemi sem um er að ræða, að teknu tilliti til m.a. allrar áhættu sem kemur við sögu (t.d. hár fastur kostnaðargrunnur, lágar tekjur, viðbótarkostnaður vegna mögulegra frávika í afköstum o.fl.).
- 186) Enn fremur var áætlað hagnaðarhlutfall afleiðing opinbers innkaupaferlis (þ.m.t. samninga-viðræður) þar sem, þrátt fyrir að ekki væri gert ráð fyrir vali á rekstraraðila sem væri fær um að veita siglingaþjónustuna gegn lágmarkskostnaði fyrir samfélagið, var engu að síður tekið tillit til tiltekinnar verndarráðstafana gegn of háu endurgjaldi fyrir að veita almannajónustuna ⁽²⁾.
- 4.2.5. *Viðbótarkröfur sem kunna að vera nauðsynlegar til að tryggja að þróun viðskipta verði ekki fyrir áhrifum sem samræmast ekki hagsmunum EES*
- 187) Eftirlitsstofnunin tekur til greina þá staðreynd að norsk stjórnvöld hófu útboðsferli til að velja þjónustuveitanda fyrir almannajónustu á Bergen–Kirkenes strandsiglingaleiðinni tímabilið 2012–2019. Þó að í útboðsferlinu hafi aðeins verið lagt fram eitt tilboð er ekkert sem bendir til þess að ferlið hafi haft í för með sér einhvers konar röskun á samkeppni í sjóflutningum, né hafa eftirlitsstofnuninni borist neinar staðhæfingar þess efnis frá viðkomandi samkeppnisaðilum.

⁽¹⁾ 59. mgr.

⁽²⁾ Þó að í opinbera samningnum sé ekki fyrirkomulag um endurgreiðslu, sem er yfirleitt ákjósanlegasta fyrirkomulagið til að tryggja að mögulegu of háu endurgjaldi sé skilað aftur til stjórnvalda í Noregi, þá stuðlar ákvæðið um nýjar samningaviðræður í 7. mgr. HS að minnsta kosti að vissu leyti að því að komist sé hjá of háu endurgjaldi og því að of hátt endurgjald sé endurheimt.

- 188) Enn fremur er því veitt athygli að endurgjaldið skv. HS geri rekstraraðilanum ekki kleift að víxlniðurgreiða viðskiptastarfsemi sína, t.d. með greinilega óhóflegri úthlutun fastakostnaðar né með því að ná óhóflegum hagnaði. Þess í stað hefur HS aðeins í för með sér bætur fyrir kostnaðinn við að veita almannatjónustuna að meðtöldum eðlilegum hagnaði.
- 189) Eftirlitsstofnunin telur því ekki að nauðsynlegt sé að kveða á um viðbótarskilyrði til að tryggja samhæfi HS og EES-samningsins en engu að síður hvetur hún stjórnvöld í Noregi til að taka til athugunar ráðleggingu sína sem kemur fram í málsgrein (113).

5. Niðurstaða

- 190) Í ljósi þess sem hér fer á undan telur stofnunin að endurgjaldið sem Hurtigruten fær skv. HS teljist samrýmanleg aðstoð samkvæmt 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins.

TEKIÐ EFTIRFARANDI ÁKVÖRÐUN:

1. gr.

Endurgjaldið sem er veitt samkvæmt HS felur í sér ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins. Við veitingu þeirrar aðstoðar var brotið gegn tilkynningarskyldunni samkvæmt 3. mgr. 1. gr. í I. hluta bókar 3.

2. gr.

Endurgjaldið sem er veitt samkvæmt HS telst samrýmanlegt á grundvelli 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins.

3. gr.

Ákvörðun þessari er beint til Konungsríkisins Noregs.

4. gr.

Fullgild er aðeins ensk útgáfa þessarar ákvörðunar.

Gjört í Brussel 29. mars 2017

Fyrir hönd Eftirlitsstofnunar EFTA

Sven Erik Svedman

forseti

Fyrir hönd Frank J. Büchel

stjórnarmaður

ESB-STOFNANIR

FRAMKVÆMDASTJÓRNIN

Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja
(mál M.8823 – Neste/Demeter Animal Fats and Proteins)

2018/EES/40/02

1. Framkvæmdastjórninni barst 15. júní 2018 tilkynning um fyrirhugaðan samruna í samræmi við 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾.

Tilkynningin varðar eftirfarandi fyrirtæki:

- Neste Oyj (Finnlandi),
- Int. Handelsmaatschappij Demeter BV (Hollandi), sem er undir yfirráðum Demeter Holding BV.

Neste Oyj („Neste“) nær fullum yfirráðum, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, yfir G Int. Handelsmaatschappij Demeter BV („Demeter“) sem mun safna saman á ný starfsemi Demeter-samsteypunnar að því er varðar kaup og sölu á dýrafitu og -próteini.

Samruninn á sér stað með kaupum á hlutabréfum.

2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Neste: starfar á sviði hreinsunar og markaðssetningar með megináherslu á hágæðaeidsneyti með litla kolefnislosun. Neste-samsteypan notar ýmiss konar endurnýjanlegt hráefni, m.a. ýmsar tegundir dýrafitu, við framleiðslu á endurnýjanlegu eldsneyti.
 - Demeter: kaupir og selur á ný ýmsar tegundir af unninni dýrafitu og unnin dýraprótein.
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að hin fyrirhuguðu viðskipti sem hafa verið tilkynnt geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun hvað þetta atriði varðar.
4. Þriðju aðilar sem eiga hagsmuna að gæta eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu starfsemi.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjóð. ESB (C 218, 22.6.2018). Eftirfarandi tilvísun skal ávallt tekin sérstaklega fram:

M.8823 – Neste/Demeter Animal Fats and Proteins

Unnt er að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir með tölvupósti, símbréfi eða í pósti. Vinsamlegast notið eftirfarandi samskiptaleiðir:

Netfang: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Bréfsími: +32 229-64301

Póstáritun:
European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjóð. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja
(mál M.8829 – Total Produce/Dole Food Company)

2018/EES/40/03

1. Framkvæmdastjórninni barst 11. júní 2018 tilkynning um fyrirhugaðan samruna í samræmi við 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾.

Tilkynningin varðar eftirfarandi fyrirtæki:

- Total Produce PLC (Írlandi).
- DFC Holdings LLC (Bandaríkjunum).

Total Produce PLC („Total Produce“) mun ná fullum yfirráðum, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, yfir DFC Holdings LLC og óbeint fullum yfirráðum yfir dótturfélagi hins síðarnefnda, sem er alfarið í eigu þess, Dole Food Company Incorporated (einu nafni „Dole“).

Samruninn á sér stað með kaupum á hlutabréfum.

2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:

- Total Produce: starfar á sviði innflutnings og útflutnings á margs konar ferskum ávöxtum og grænmeti, þ.m.t. banönum og ananas. Total Produce starfrækir einnig þroskunarstöðvar fyrir banana. Total Produce er með starfsemi út um allan heim með landfræðilega áherslu á Evrópu.
- Dole: starfar á sviði framleiðslu og dreifingu ferskra ávaxta og grænmetis, þ.m.t. banana og ananas, í Norður-Ameríku, Evrópu, Suður-Ameríku, Suður-Afríku og Dubai, með landfræðilega áherslu á Norður-Ameríku.

3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að hin fyrirhuguðu viðskipti sem hafa verið tilkynnt geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun hvað þetta atriði varðar.

4. Þriðju aðilar sem eiga hagsmuna að gæta eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu starfsemi.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 214, 19.6.2018). Eftirfarandi tilvísun skal ávallt tekin sérstaklega fram:

M.8829 – Total Produce/Dole Food Company

Unnt er að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir með tölvupósti, símbréfi eða í pósti. Vinsamlegast notið eftirfarandi samskiptaleiðir:

Netfang: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Bréfsími: +32 229-64301

Póstáritun:
European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

**Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja
(mál M.8850 – Kaiser+Kraft/Hoffmann/Simple System)**

2018/EES/40/04

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 8. júní 2018 tilkynning um fyrirhugaðan samruna í samræmi við 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾.

Tilkynningin varðar eftirfarandi fyrirtæki:

- Kaiser+Kraft Europa GmbH (Þýskalandi), sem er undir yfirráðum Franz Haniel & Cie GmbH (Þýskalandi).
- Hoffmann SE (Þýskalandi), sem er undir yfirráðum NV Holding GmbH (Austurríki).
- Simple System GmbH & Co. KG (Þýskalandi).

Kaiser+Kraft Europa GmbH („Kaiser+Kraft“, Þýskalandi) og Hoffmann SE („Hoffmann“, Þýskalandi) ná í sameiningu fullum yfirráðum, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, yfir Simple System GmbH & Co. KG („Simple System“, Þýskalandi).

Samruninn á sér stað með kaupum á hlutabréfum.

2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:

- Kaiser+Kraft: sérhæfir sig í og selur fyrirtækjabúnað í tengslum við B2B (e. *business to business*).
- Hoffmann: viðskipti með, framleiðsla og sala á stöðluðum verkfærum og viðbótarbúnaði, sem og veiting tilheyrandi þjónustu og ráðgjafar.
- Simple System: þjónusta við B2B-sölu á þýðingarlitlum íhlutum, m.a. rekstur netvettvangs.

3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að hin fyrirhuguðu viðskipti sem hafa verið tilkynnt geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun hvað þetta atriði varðar. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna samfylkinga samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.

4. Þriðju aðilar sem eiga hagsmuna að gæta eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu starfsemi.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjóð. ESB (C 214, 19.6.2018). Eftirfarandi tilvísun skal ávallt tekin sérstaklega fram:

M.8850 – Kaiser+Kraft/Hoffmann/Simple System

Unnt er að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir með tölvupósti, símbréfi eða í pósti. Vinsamlegast notið eftirfarandi samskiptaleiðir:

Netfang: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Faxnr. +32 229-64301

Póstáritun:
European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjóð. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjóð. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja**2018/EES/40/05****(mál M.8866 – MEC/Mitsui/SDPSK/JV)****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 11. júní 2018 tilkynning um fyrirhugaðan samruna í samræmi við 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾.

Tilkynningin varðar eftirfarandi fyrirtæki:

- Mitsubishi Estate Co. Ltd („MEC“, Japan).
- Mitsui & Co., Ltd („Mitsui“, Japan).
- Sime Darby Property (Sungai Kapar) Sdn Bhd („SDPSK“, Malasíu).

HSBC og GP ná í sameiningu yfirráðum, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar og 4. mgr. 3. gr. sömu gerðar, yfir Sime Darby MIT Development Sdn Bhd („JV“, Malasíu).

Samruninn á sér stað með kaupum á hlutabréfum.

2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:

- MEC: starfar á sviði lóða- og fasteignaupbyggingar sem og við tilheyrandi stýringu.
- Mitsui: stundar viðskipti innan ýmissa atvinnugreina, þ.m.t. á sviði hrávörumarkaðar um allan heim.
- SDPSK: starfar á sviði lóða- og fasteignaupbyggingar í Malasíu. SDPSK tilheyrir SD-eignasamsteypunni, fjölbjóðlegri samsteypu sem tekur þátt í lóða- og fasteignaviðskiptum.
- JV: kaup og uppbygging lóða sem mælast u.þ.b. 15 hektarar í Selangor, Malasíu. Sameiginlega fyrirtækið mun byggja upp landsvæði undir sérhannaðan vöruferlis-/iðngarð.

3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að hin fyrirhuguðu viðskipti sem hafa verið tilkynnt geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun hvað þetta atriði varðar.

Hafa ber í huga að mál þetta kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna mála sem varða samruna, samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.

4. Þriðju aðilar sem eiga hagsmuna að gæta eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu starfsemi.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 214, 19.6.2018). Eftirfarandi tilvísun skal ávallt tekin sérstaklega fram:

M.8866 – MEC/Mitsui/SDPSK/JV

Unnt er að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir með tölvupósti, símbréfi eða í pósti. Vinsamlegast notið eftirfarandi samskiptaleiðir:

Netfang: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Bréfsími: +32 229-64301

Póstáritun:
European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

**Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja
(mál M.8900 – Wieland/Aurubis Rolled Products/Schwermetall)**

2018/EES/40/06

1. Framkvæmdastjórninni barst 13. júní 2018 tilkynning um fyrirhugaðan samruna í samræmi við 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾.

Tilkynningin varðar eftirfarandi fyrirtæki:

- Wieland Werke AG („Wieland“, Þýskalandi).
- Aurubis Flat Rolled Products business („ARP“, Þýskalandi), sem er undir yfirráðum Aurubis AG (Þýskalandi).
- Schwermetall Halbzeugwerk GmbH & Co. KG („Schwermetall“, Þýskalandi), sem er sameiginlegt fyrirtæki undir yfirráðum Wieland og Aurubis AG í helmingshlutföllum.

Wieland nær fullum yfirráðum, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, yfir ARP og fullum yfirráðum yfir Schwermetall.

Samruninn á sér stað með kaupum á hlutabréfum og eignum.

2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:

- MKM: starfar á sviði framleiðslu og sölu hálfunninna vara úr kopar og koparblöndu.
- ARP: starfar á sviði framleiðslu og sölu hálfunninna vara úr kopar og koparblöndu.
- Schwermetall: starfar á sviði framleiðslu fyrirframvalsaðra kopar- og koparblönduræma.

3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að hin fyrirhuguðu viðskipti sem hafa verið tilkynnt geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun hvað þetta atriði varðar.

4. Þriðju aðilar sem eiga hagsmuna að gæta eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu starfsemi.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 216, 20.6.2018). Eftirfarandi tilvísun skal ávallt tekin sérstaklega fram:

M.8900 – Wieland/Aurubis Rolled Products/Schwermetall

Unnt er að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir með tölvupósti, símbréfi eða í pósti. Vinsamlegast notið eftirfarandi samskiptaleiðir:

Netfang: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Bréfsími: +32 229-64301

Póstáritun:

European Commission

Directorate-General for Competition

Merger Registry

1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja**2018/EES/40/07****(mál M.8904 – PIMCO/Echo/JV)****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 13. júní 2018 tilkynning um fyrirhugaðan samruna í samræmi við 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾.

Tilkynningin varðar eftirfarandi fyrirtæki:

- R4R S.à r.l. („R4R“, Lúxemborg), sem tilheyrir Pacific Investment Management Company LLC („PIMCO“, Bandaríkjunum).
- Echo Investment S.A. („Echo“, Pólandi).
- Nýstofnað sameiginlegt félag („JV“, Pólandi).

PIMCO og Echo ná í sameiningu yfirráðum, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar og 4. mgr. 3. gr. sömu gerðar, yfir nýstofnuðu sameiginlegu félagi („JV“).

Samruninn á sér stað með hlutabréfakaupum í nýstofnuðu fyrirtæki sem er sameiginlegt félag.

2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:

- PIMCO: starfar á sviði fjárfestinga, þ.m.t. á sviði fasteigna og fasteignaþjónustu.
- Echo: starfar á sviði uppbyggingar lóða undir skrifstofuhúsnæði, smásölufyrirtæki og íbúðarhúsnæði.
- JV: starfar á sviði útleigu fasteigna.

3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að hin fyrirhuguðu viðskipti sem hafa verið tilkynnt geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun hvað þetta atriði varðar.

Hafa ber í huga að mál þetta kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna mála sem varða samruna, samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.

4. Þriðju aðilar sem eiga hagsmuna að gæta eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu starfsemi.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjóð. ESB (C 216, 20.6.2018). Eftirfarandi tilvísun skal ávallt tekin sérstaklega fram:

M.8904 – PIMCO/Echo/JV

Unnt er að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir með tölvupósti, símbréfi eða í pósti. Vinsamlegast notið eftirfarandi samskiptaleiðir:

Netfang: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Bréfsími: +32 229-64301

Póstáritun:

European Commission

Directorate-General for Competition

Merger Registry

1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjóð. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjóð. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

**Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja
(mál M.8929 – Apollo Management/Generali Belgium)**

2018/EES/40/08

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 11. júní 2018 tilkynning um fyrirhugaðan samruna í samræmi við 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾.

Tilkynningin varðar eftirfarandi fyrirtæki:

- Athora Holding Ltd. („Athora“, Bermúda), sem er undir yfirráðum Apollo Management L.P. („Apollo“, Bandaríkjunum) og
- Generali Belgium S.A. („Generali Belgium“, Belgíu).

Athora nær fullum yfirráðum, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, yfir Generali Belgium.

Samruninn á sér stað með kaupum á hlutabréfum.

2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:

- Athora: fyrirtæki sem starfar á sviði trygginga og endurtrygginga í Þýskalandi og Bretlandi.
- Apollo: alþjóðlegur fjárfestingarsjóður sem á hlutabréf í fyrirtækjum innan ýmissa atvinnugreina.
- Generali Belgium: fyrirtæki sem selur líf- og skaðatryggingar, einungis í Belgíu.

3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að hin fyrirhuguðu viðskipti sem hafa verið tilkynnt geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun hvað þetta atriði varðar.

Hafa ber í huga að mál þetta kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna mála sem varða samruna, samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.

4. Þriðju aðilar sem eiga hagsmuna að gæta eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu starfsemi.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjóð. ESB (C 214, 19.6.2018). Eftirfarandi tilvísun skal ávallt tekin sérstaklega fram:

M.8929 – Apollo Management/Generali Belgium

Unnt er að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir með tölvupósti, símbréfi eða í pósti. Vinsamlegast notið eftirfarandi samskiptaleiðir:

Netfang: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Bréfsími: +32 229-64301

Póstáritun:
European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjóð. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjóð. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja**2018/EES/40/09****(mál M.8937 – Advent International/Zentiva)****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 8. júní 2018 tilkynning um fyrirhugaðan samruna í samræmi við 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾.

Tilkynningin varðar eftirfarandi fyrirtæki:

- („Advent“, Bandaríkjunum).
- Zentiva-samsteypa, þ.m.t. Zentiva Pharma GmbH (Þýskalandi), Winthrop Arzneimittel GmbH (Þýskalandi), Winthrop Pharmaceuticals UK Ltd (Bretlandi), Zentiva France (Frakklandi), Zentiva Polska sp. z.o.o. (Pólandi), Zentiva S.A. (Rúmeníu), Zentiva, a.s. (Slóvakíu), Zentiva International, a.s. (Slóvakíu), Zentiva Group, a.s. (Tékklandi), Zentiva, k.s. (Tékklandi), Zentiva Portugal, Lda (Portúgal), Zentiva Italia S.r.l. (Ítalíu), Zentiva GmbH (Austurríki), Helvapharm AG (Sviss) og Zentiva HU Kft (Ungverjalandi) (einu nafni „Zentiva“, sem er, sem stendur, undir yfirráðum Sanofi.

Hinn fyrirhugaði samruni felur í sér full yfirráð yfir Advent of Zentiva í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar.

Samruninn á sér stað með kaupum á hlutabréfum.

2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:

- Advent: alþjóðlegur einkafjárfestir sem leggur áherslu á fjárfestingar í ýmsum atvinnugreinum, m.a. innan viðskipta- og fjármálaþjónustu, heilsugæslu, iðnaðar, smásölu, neytendavara og afþreyingar sem og tækni, fjölmiðlunar og fjarskipta.
- Zentiva: lyfjasamsteypa sem leggur áherslu á þróun, framleiðslu og markaðssetningu samheitalyfja, aðallega í Evrópu.

3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að hin fyrirhuguðu viðskipti sem hafa verið tilkynnt geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun hvað þetta atriði varðar.

Hafa ber í huga að mál þetta kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna mála sem varða samruna, samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.

4. Þriðju aðilar sem eiga hagsmuna að gæta eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu starfsemi.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjútíð. ESB (C 214, 19.6.2018). Eftirfarandi tilvísun skal ávallt tekin sérstaklega fram:

M.8937 – Advent International/Zentiva

Unnt er að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir með tölvupósti, símbréfi eða í pósti. Vinsamlegast notið eftirfarandi samskiptaleiðir:

Netfang: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Bréfsími: +32 229-64301

Póstáritun:

European Commission

Directorate-General for Competition

Merger Registry

1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjútíð. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjútíð. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja**2018/EES/40/10****(mál M.8953 – Snam/DESFA)****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 8. júní 2018 tilkynning um fyrirhugaðan samruna í samræmi við 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾.

Tilkynningin varðar eftirfarandi fyrirtæki:

- Snam (Ítalíu), sem er undir yfirráðum Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. („CDP“, Ítalíu).
- Hellenic Gas Transmission System Operator („DESFA“, Grikklandi).

SNAM nær fullum yfirráðum, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, yfir DESFA.

Samruninn á sér stað með kaupum á hlutabréfum.

2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Snam: eignarhaldsfélag Snam-samsteypunnar sem á aðalrekstraraðila flutningakerfisins á Ítalíu og á fjölmargra hagsmuna að gæta í fyrirtækjum sem starfa á sviði gasflutninga og -geymslu í ESB.
 - CDP: hlutafélag undir stjórn ítalska ríkisins.
 - DESFA: stofnað 2007 með það að markmiði að starfrækja, viðhalda, stýra, nýta og þróa gríska gasflutningakerfið, þ.m.t. tengingar þess við Tyrkland og Búlgaríu, og afhendingarstað fyrir fljótandi jarðgas á Revythousa-eyju.

3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að hin fyrirhuguðu viðskipti sem hafa verið tilkynnt geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun hvað þetta atriði varðar.

Hafa ber í huga að mál þetta kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna mála sem varða samruna, samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.

4. Þriðju aðilar sem eiga hagsmuna að gæta eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu starfsemi.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjóð. ESB (C 208, 15.6.2018). Eftirfarandi tilvísun skal ávallt tekin sérstaklega fram:

M.8953 – Snam/DESFA

Unnt er að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir með tölvupósti, símbréfi eða í pósti. Vinsamlegast notið eftirfarandi samskiptaleiðir:

Netfang: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Bréfsími: +32 229-64301

Póstáritun:
European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjóð. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjóð. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja**2018/EES/40/11****(mál M.8973 – Mitsui/Kansai/JV)****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 14. júní 2018 tilkynning um fyrirhugaðan samruna í samræmi við 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾.

Tilkynningin varðar eftirfarandi fyrirtæki:

- Mitsui & Co., Ltd („Mitsui“, Japan).
- Kansai Paint Co., Ltd. („Kansai“, Japan).
- Kansai Helios Coatings GmbH sem er, sem stendur, alfarið undir yfirráðum Kansai (Austurríki, „JV“).

Mitsui fyrirhugar ásamt Kansai að ná í sameiningu yfirráðum, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar og 4. mgr. 3. gr. sömu gerðar, yfir sameiginlega fyrirtækinu („JV“). Viðskiptin hafa því í för með sér þá breytingu að í stað þess að eitt fyrirtæki ráði yfir sameiginlega fyrirtækinu munu tvö fyrirtæki ráða yfir því í sameiningu.

Samruninn á sér stað með kaupum á hlutabréfum.

2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:

- Mitsui Tokyo: japanskt viðskiptafyrirtæki sem stundar viðskipti víða um heim með hrávöru og ýmislegt annað, m.a. sala, dreifing, kaup, markaðssetning og afhending vara innan ýmissa atvinnugreina, t.d. járn og stál, kol og málmvörur sem innihalda ekki járn, rafeindabúnaður, iðefni, og orkutengdar hrávörur.
- Kansai: iðefnafyrirtæki með höfuðstöðvar í Japan þar sem aðalvörurnar eru húðunarefni fyrir iðnað og húðunarefni sem eru til prýði. Fyrirtækið er rekið undir vörumerkinu ALESCO.
- Sameiginlega fyrirtækið hefur yfirráð yfir Helios-samsteypunni sem framleiðir húðunarefni í Evrópu. Helios-samsteypan leggur áherslu á iðnaðarbúnað en er einnig með starfsemi á sviði húðunarefna til prýði og annarra tegunda húðunarefna auk resína, iðefna, límefna og sterkju.

3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að hin fyrirhuguðu viðskipti sem hafa verið tilkynnt geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun hvað þetta atriði varðar.

Hafa ber í huga að mál þetta kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna mála sem varða samruna, samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.

4. Þriðju aðilar sem eiga hagsmuna að gæta eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu starfsemi.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtíð. ESB (C 217, 21.6.2018). Eftirfarandi tilvísun skal ávallt tekin sérstaklega fram:

M.8973 – Mitsui/Kansai/JV

Unnt er að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir með tölvupósti, símbréfi eða í pósti. Vinsamlegast notið eftirfarandi samskiptaleiðir:

Netfang: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Bréfsími: +32 229-64301

Póstáritun:

European Commission

Directorate-General for Competition

Merger Registry

1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjtíð. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjtíð. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

Tilkynning um fyrirhugaðan samruna fyrirtækja**2018/EES/40/12****(mál M.8987 – HPS/MDP/HAPS)****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 11. júní 2018 tilkynning um fyrirhugaðan samruna í samræmi við 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾.

Tilkynningin varðar eftirfarandi fyrirtæki:

- HPS Investment Partners, LLC („HPS“) (Bandaríkjunum).
- Madison Dearborn Partners, LLC („MDP“) (Bandaríkjunum).
- Health and Protection Solutions Limited („HAPS“) (Bretlandi).

HPS og MDP ná fullum yfirráðum, í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðarinnar, yfir HAPS.

Samruninn á sér stað með kaupum á hlutabréfum.

2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:

- HPS: fjárfestingarfyrirtæki staðsett í Bandaríkjunum með áherslu á yfirtöku fyrirtækja og kerfisbundna fjármögnun eða endurfjármögnun félaga sem eiga við fjárhagsvanda að stríða.
- MDP: framtakssjóður sem er staðsettur í Bandaríkjunum.
- HAPS: fyrirtæki, staðsett í Bretlandi, sem selur einkasjúkratryggingar, -tannlæknatryggingar og -ferðatryggingar sem og tileyrandi þjónustu til einstaklinga og fyrirtækjasamsteypa.

3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að hin fyrirhuguðu viðskipti sem hafa verið tilkynnt geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðarinnar. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun hvað þetta atriði varðar.

Hafa ber í huga að mál þetta kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna mála sem varða samruna, samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽²⁾.

4. Þriðju aðilar sem eiga hagsmuna að gæta eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu starfsemi.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjóð. ESB (C 210, 18.6.2018). Eftirfarandi tilvísun skal ávallt tekin sérstaklega fram:

M.8987 – HPS/MDP/HAPS

Unnt er að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir með tölvupósti, símbrefi eða í pósti. Vinsamlegast notið eftirfarandi samskiptaleiðir:

Netfang: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Bréfsími: +32 229-64301

Póstáritun:

European Commission

Directorate-General for Competition

Merger Registry

1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Stjóð. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerðin“).

⁽²⁾ Stjóð. ESB C 366, 14.12.2013, bls. 5.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntum samruna fyrirtækja
(mál M.8725 – Nufarm/Century)

2018/EES/40/13

Framkvæmdastjórnin ákvað 6. mars 2018 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindum tilkynntum samruna og lýsa hann samrýmanlegan reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) undir skjalnúmeri 32018M8725. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntum samruna fyrirtækja
(mál M.8872 – Advent International/Laird)

2018/EES/40/14

Framkvæmdastjórnin ákvað 24. maí 2018 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindum tilkynntum samruna og lýsa hann samrýmanlegan reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) undir skjalnúmeri 32018M8872. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

⁽¹⁾ Stjútíð. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntum samruna fyrirtækja**2018/EES/40/15****(mál M.8873 – Carlyle/TA Associates/DiscoverOrg)**

Framkvæmdastjórnin ákvað 17. maí 2018 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindum tilkynntum samruna og lýsa hann samrýmanlegan reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) undir skjalnúmeri 32018M8873. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntum samruna fyrirtækja**2018/EES/40/16****(mál M.8888 – Apollo Management/Cyprus Cooperative Bank/Altamira Cyprus)**

Framkvæmdastjórnin ákvað 8. maí 2018 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindum tilkynntum samruna og lýsa hann samrýmanlegan reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) undir skjalnúmeri 32018M8888. EUR-Lex veitir aðgang að löggjöf Evrópusambandsins á Internetinu.

⁽¹⁾ Stjútíð. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1.

**Auglýsing framkvæmdastjórnarinnar um endurgreiðsluvexti sem innheimta
ber í tengslum við endurheimtu ríkisaðstoðar svo og viðmiðunar- og
afreiknivexti fyrir 28 aðildarríki; vextirnir gilda frá 1. júlí 2018**

2018/EES/40/17

*(Birt í samræmi við ákvæði 10. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 794/2004 frá
21. apríl 2004) (Stjtið. ESB L 140, 30.4.2004, bls. 1)*

Grunnvextir eru reiknaðir í samræmi við orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar um endurskoðun aðferðar við útreikning viðmiðunar- og afreiknivaxta ([Stjtið. ESB C 14, 19.1.2008, bls. 6](#)). Þá verður að bæta við grunnvextina viðeigandi álagi í samræmi við orðsendinguna eftir því í hvaða samhengi viðmiðunarvextirnir eru notaðir. Að því er afreiknivextina varðar merkir þetta að hækka verður grunnvextina sem nemur 100 grunnpunktum. Í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 271/2008 frá 30. janúar 2008 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 794/2004 er kveðið á um að endurkröfuvextir skuli einnig ákveðnir með því að bæta 100 grunnpunktum við grunnvextina, nema kveðið sé á um annað í sérstakri ákvörðun.

Breytingar á vöxtum eru feitletraðar.

Fyrri tafla birtist í [Stjtið. ESB C 165, 14.5.2018](#), bls. 6 og EES-viðbæti nr. 34, 3.5.2018, bls. 8.

Frá	Til	AT	BE	BG	CY	CZ	DE	DK	EE	EL
1.1.2018	31.1.2018	-0,18	-0,18	0,65	-0,18	0,75	-0,18	0,02	-0,18	-0,18
1.2.2018	28.2.2018	-0,18	-0,18	0,65	-0,18	0,75	-0,18	0,02	-0,18	-0,18
1.3.2018	31.3.2018	-0,18	-0,18	0,65	-0,18	0,95	-0,18	0,02	-0,18	-0,18
1.4.2018	30.4.2018	-0,18	-0,18	0,65	-0,18	0,95	-0,18	0,03	-0,18	-0,18
1.5.2018	31.5.2018	-0,18	-0,18	0,65	-0,18	0,95	-0,18	0,03	-0,18	-0,18
1.6.2018	30.6.2018	-0,18	-0,18	0,65	-0,18	1,12	-0,18	0,04	-0,18	-0,18
1.7.2018	–	-0,18	-0,18	0,54	-0,18	1,12	-0,18	0,04	-0,18	-0,18

Frá	Til	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU
1.1.2018	31.1.2018	-0,18	-0,18	-0,18	0,54	0,13	-0,18	-0,18	-0,18	-0,18
1.2.2018	28.2.2018	-0,18	-0,18	-0,18	0,54	0,09	-0,18	-0,18	-0,18	-0,18
1.3.2018	31.3.2018	-0,18	-0,18	-0,18	0,54	0,09	-0,18	-0,18	-0,18	-0,18
1.4.2018	30.4.2018	-0,18	-0,18	-0,18	0,40	0,09	-0,18	-0,18	-0,18	-0,18
1.5.2018	31.5.2018	-0,18	-0,18	-0,18	0,40	0,09	-0,18	-0,18	-0,18	-0,18
1.6.2018	30.6.2018	-0,18	-0,18	-0,18	0,30	0,09	-0,18	-0,18	-0,18	-0,18
1.7.2018	–	-0,18	-0,18	-0,18	0,30	0,13	-0,18	-0,18	-0,18	-0,18

Frá	Til	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
1.1.2018	31.1.2018	-0,18	-0,18	-0,18	1,85	-0,18	1,89	-0,42	-0,18	-0,18	0,73
1.2.2018	28.2.2018	-0,18	-0,18	-0,18	1,85	-0,18	2,21	-0,42	-0,18	-0,18	0,73
1.3.2018	31.3.2018	-0,18	-0,18	-0,18	1,85	-0,18	2,21	-0,42	-0,18	-0,18	0,73
1.4.2018	30.4.2018	-0,18	-0,18	-0,18	1,85	-0,18	2,21	-0,42	-0,18	-0,18	0,73
1.5.2018	31.5.2018	-0,18	-0,18	-0,18	1,85	-0,18	2,21	-0,33	-0,18	-0,18	0,86
1.6.2018	30.6.2018	-0,18	-0,18	-0,18	1,85	-0,18	2,21	-0,33	-0,18	-0,18	0,86
1.7.2018	–	-0,18	-0,18	-0,18	1,85	-0,18	2,68	-0,33	-0,18	-0,18	0,86