

NOTAT

Til	Agder Fylkeskommune/Agder Kollektivtransport
Fra	Elin Engelsen Geitle og Frederik Nordby
Dato	12. desember 2025
Emne	Vurdering av offentlig støtte knyttet til billettsamarbeid ved båttransport i Arendal

1. INNLEDNING

Agder fylkeskommune har i dag en avtale om billettsamarbeid med båttransportørene på Skilsøferga AS og AS Kolbjørn i indre havn i Arendal. Samarbeidet gjelder at to spesifikke passasjergrupper får reise gratis med AS Kolbjørn og Skilsøferga AS. Dette gjelder i) barn, ungdom og unge voksne som har periodekort for buss, og ii) videregående elever som har gått godkjent skyssøknad for båttransport. Det foreligger nå en politisk bestilling om å tilby dette billettsamarbeidet til alle passasjergrupper. Fylkeskommunen ønsker en redegjørelse av lovligheten av dette sett opp mot regelverket for offentlig støtte.

AS Kolbjørn og Skilsøferga AS er per i dag tildelt en kontrakt for å transportere de to passasjergruppene etter en offentlig anskaffelse. Slik vi forstår har aktørene etter en priskonkurransende endt med at de per i dag mottar ca. 1,4 og 1,8 MNOK per år for å gjennomføre de aktuelle tjenestene (i det videre omtalt som tilskudd). Den aktuelle størrelsen på økningen av tilskuddene er høyst usikker, men det vil trolig minst være snakk om en dobling av dagens summer.

For at det skal foreligge offentlig støtte må samtlige av vilkårene i EØS-avtalens artikkel 61 (1) være oppfylt. Selv dersom alle vilkårene i EØS-avtalen artikkel 61(1) er oppfylt er det mulig at en av de mange *unntaksreglene* i statsstøtteregelverket kan komme til anvendelse, eller at tiltaket kan tilrettelegges slik at det er *forenelig* med EØS-avtalen. I det videre vil vi behandle spørsmålet om kompensasjonen utgjør *støtte* i punkt 3 nedenfor. I punkt vil 4 vi omtale de *unntaksregler* som kan være relevante før vi i punkt 5 kort omtaler *forenelighet*. En oppsummering av våre konklusjoner og anbefaling til fremgangsmåte gis i punkt 2. Vi presiserer at våre konklusjoner har betydning både for lovligheten av tilskuddene slik de foreligger per i dag og fremover.

Vi har ikke foretatt en fullstendig vurdering av forholdet til anskaffelsesregelverket, men finner det likevel hensiktsmessig å påpeke enkelte forhold knyttet til gjeldende og ny kontrakt. Når det gjelder *den gjeldende kontrakten* så vil en endring i omfanget av tjenesten – ved å øke passasjergruppen - trolig innebære en ulovlig vesentlig endring av kontrakten etter anskaffelsesforskriften § 28-2. Dette bør i alle fall vurderes nærmere før en økning gjøres. Når det gjelder *utlysning av en ny kontrakt* så har vi ikke foretatt en fullstendig vurdering av hvordan anskaffelsen bør innrettes i fremtiden. Vi påpeker likevel at det finnes elementer i vår vurdering som, avhengig av hvordan tilskuddene innrettes, bør hensyntas i den aktuelle anskaffelsesprosessen. Det er også andre anskaffelsesrettslige aspekter som det kan være hensiktsmessig å se nærmere på før ny innretning velges og utlysning finner sted. Det kan f.eks. vurderes om kontrakten utgjør en tjenestekonsesjonskontrakt, og dermed kan være under terskelverdien for utlysning i tjenestekonsesjonskontraktforskriften.

2. OPPSUMMERING OG ANBEFALING

En utvidelse av passasjergruppene som inngår i billettsamarbeidet vil gi en medfølgende økning i tilskuddene. Størrelsen på økningen er ukjent, men det er antatt at dagens tilskuddsbeløp vil minst dobles. Det er etter vårt syn primært to ulike grunnlag som det er hensiktsmessig å se nærmere på når lovligheten av dette skal vurderes. For det første om det overhodet foreligger offentlig støtte og for det andre om støtten kan gis på bakgrunn av en bagatellstøtteforordningen for tjenester av allmennøkonomisk betydning.

For det første er det trolig mulig å hevde at det ikke foreligger offentlig støtte. Det bør foretas en avsjekk med ESA før dette benyttes som grunnlag.

For at offentlig støtte skal foreligge må samtlige av vilkårene i EØS-avtalen 61(1) være oppfylt. Et av de aktuelle vilkårene er at tilskuddet har såkalt samhandelspåvirkning, dvs. en virkning for hele EØS-området.

Vi mener at det kan argumenteres for at tiltaket ikke har samhandelspåvirkning – og dermed overhodet ikke utgjør støtte. Dette er fordi det er tale om et lokalt tiltak av mindre karakter, som er gitt til et mindre foretak, og som er gjennomført langt unna en annen EØS-grense. Det er imidlertid en kompliserende faktor at ESA i 2020 var involvert i en diskusjon om støtte til de utslippsfrie båtene som muligens skulle etableres på samme strekning. I den forbindelse uttalte ESA i uformell dialog at tilskudd til båtene hadde samhandelspåvirkning og utgjorde støtte. Det er derfor *svært risikofyllt* å legge til grunn at tilskuddet ikke utgjør offentlig støtte uten å ha en nærmere diskusjon med ESA om dette.

Slik vi ser det finnes det imidlertid forhold og nyanser som gjør at dette tiltaket kan vurderes annerledes i dag, blant annet fordi terskelen for samhandelspåvirkning er økt i praksis og fordi det her er tale om et mindre omfattende tiltak enn det som det var snakk om i 2020. Dersom fylkeskommunen ønsker å gi tilskuddet basert på at det ikke utgjør offentlig støtte anbefaler vi å ta uformell kontakt med ESA for å avklare om de er enig i at det ikke foreligger samhandelspåvirkning. En slik prosess kan trolig gjennomføres i løpet av noen uker/måneder.

For det andre er det mulig å basere seg på unntaket for bagatellmessig støtte til tjenester av allmennøkonomisk betydning. Tilskuddet kan imidlertid ikke fullt ut dobles med hjemmel i dette unntaket.

Bagatellstøtteunntaket for tjenester av allmennøkonomisk betydning åpner for at det gis støtte til såkalte tjenester av allmennøkonomisk betydning (SGEI) på ca. 8,6 millioner kroner over en treårsperiode.

Det er en forutsetning for bruk av unntaket det foreligger en SGEI. En SGEI er en type tjeneste som myndighetene anser som særlig viktig for innbyggerne, og som ikke vil bli levert på en tilfredsstillende måte - eksempelvis hva gjelder omfang, pris eller kvalitet - dersom det kun overlates til markedskreftene. Statene har i utgangspunktet stor frihet og skjønn til å selv bestemme om en tjeneste er en SGEI. Slik vi ser det er det forsvarlig å hevde at de aktuelle tjenestene utgjør en SGEI. Det foreligger imidlertid en kompleks rettslig bakgrunn som gjør at det likevel er noe risiko knyttet til denne konklusjonen. Bruk av bagatellstøtteunntaket forutsetter også at en rekke prosedyreregler følges.

Bruk av bagatellstøtteunntaket vil innebære at tilskuddene slik de gis i dag vil kunne gis lovlig – forutsatt at de nevnte prosedyrereglene faktisk følges. Det vil også kunne tillattes en økning i utbetalingen. Dagens utbetaling vil imidlertid ikke fullt ut kunne dobles. Det vil kunne være tillatt med en sum til opptil ca. 8,6 millioner kroner per aktør i en treårsperiode. Beløpet forutsetter også at mottakerforetaket ikke allerede får annen støtte.

Når det gjelder valget av fremgangsmåte så beror dette på hvilke støttesummer som er aktuelle å gi og hvor fritt fylkeskommunen ønsker å stå. Om fylkeskommunen ønsker å gå i en dialog med ESA

angående om det foreligger offentlig støtte, eller å bruke unntaket for bagatellmessig støtte for tjenester av allmennøkonomisk betydning avhenger altså primært av hvilken sum det er tale om å gi. Dersom det er aktuelt å betale mer enn 8,6 millioner over en treårsperiode, og det er sannsynlig at den summen ikke er tilstrekkelig til å oppnå formålet med å få kjøpt de aktuelle tjenestene, så bør en dialog med ESA vurderes. Støttebeløpet vil riktignok være et element i vurderingen som ESA foretar av om det foreligger samhandelspåvirkning, men fylkeskommunen vil stå friere om ESA er enig i at det ikke foreligger støtte enn de gjør under bagatellunntaket.

Dersom det i) foreligger offentlig støtte, og ii det er ønskelig å gi høyere beløp enn 8,6 millioner over en treårsperiode så må den aktuelle støtten notifiseres til ESA for å være lovlig. Med andre ord må ESA foreta en mer omfattende vurdering av om støtten er forenelig, med bakgrunn i EØS-avtalen artikkel 49 eller 61(3)(c). Vi vil tro at en slik støtte vil kunne være forenelig, men påpeker at en notifikasjonsprosess er en lengre og ressurskrevende prosess som i de fleste tilfeller tar minst ett år.

3. VIL KOMPENSASJON FOR TRANSPORTEN UTGJØRE OFFENTLIG STØTTE?

3.1 Forbudet mot offentlig støtte

EØS-avtalen artikkel 61(1) oppstiller et (prinsipielt) forbud mot tildeling av offentlig støtte til et foretak eller til produksjon av enkelte varer. Som offentlig støtte i artikkel 61(1)s forstand, regnes tiltak som oppfyller følgende kriterier:

1. det må innebære en form for fordel for mottakeren (fordelskriteriet);
2. det må være gitt av staten eller av statsmidler (statsmidlerkriteriet);
3. mottaker må være å anse som et foretak (foretakskriteriet);
4. det må begunstige enkelte foretak eller produksjonen av enkelte varer eller tjenester (selektivitetskriteriet);
5. det må være egnet til å vri konkurransen (konkurranssevridningskriteriet); og
6. det må påvirke samhandelen innenfor EØS-området (samhandelskriteriet).

Samtlige av de ovennevnte vilkårene må være oppfylt for at forbudet mot støtte skal komme til anvendelse. Dette innebærer motsetningsvis at dersom ikke *alle* vilkårene er oppfylt så foreligger det heller ikke offentlig støtte og tilskudd kan gis uten hinder av støtteregulverket.

3.2 Foreligger det offentlig støtte?

Når det gjelder den konkrete vurderingen av om det foreligger støtte i dette tilfellet fremstår det relativt klart at støtten er gitt av **statsmidler**, at den begunstiger **enkelte foretak**, og at den er **egnet til å vri konkurransen**.

Selv om det er gjennomført en anskaffelse i det konkrete tilfellet så vil det å gi et tilskudd til/betale for transporten av de nevnte passasjergruppene trolig også utgjøre en **fordel** i statsstøtterettslig forstand. I prinsippet kan den såkalte Altmark-testen¹ følges for å eliminere en fordel i en anskaffelse av en tjeneste av allmennøkonomisk betydning. Testen oppstiller fire kriterier som må oppfylles, men det er i praksis svært krevende å oppfylle disse, særlig i områder med få tilbydere.

Det er slik vi ser det imidlertid ikke gitt at vilkåret om at **samhandelen** blir påvirket er oppfylt.

ESA og Kommisjonen har i en rekke avgjørelser vurdert det slik at aktiviteter og tiltak som har rent lokal innvirkning ikke oppfyller samhandelskriteriet.² I disse sakene er det vektlagt at; i) støttemottakeren leverte varer eller tjenester til et begrenset område innenfor en EØS-stat og neppe ville tiltrekke seg kunder fra andre EØS-stater, og iii) at det ikke ville ha mer enn en marginal effekt på

¹ Testen følger av EU-domstolens sak C-280/00 (Altmark)

² Se f.eks. ESAs sak 020/19/COL (Leangen-saken).

vilkårene for grenseoverskridende investeringer eller etablering at støtten ble gitt.³ Det skal i utgangspunktet lite til for at samhandelsvilkåret er oppfylt, men det har samtidig pågått en oppmykning av vilkåret hvor det etter hvert også er slik at relativt store investeringer er ansett å ikke ha en innvirkning på samhandelen.⁴

Selv om det er tale om et relativt lite støttebeløp eller en mottaker som er et lite foretak så utelukker ikke det i seg selv muligheten for at samhandelen mellom medlemsstatene kan bli påvirket.⁵ Samtidig er det mindre sannsynlig at det vil oppstå en samhandelspåvirkning når omfanget av den økonomiske virksomheten er svært liten f.eks. ved at virksomhet har en veldig liten omsetning.⁶

I dette tilfellet vil fergetjenesten kun være et transportmiddel som betjener innbyggerne i området. Det fremstår også svært usannsynlig at fergetjenesten vil tiltrekke seg kunder fra andre EØS-stater. I ESAs vurdering i sak 020/19/COL (Leangen-saken) ble også den lange avstanden til nærmeste EØS-grense. I dette tilfellet er nærmeste grense Sverige eller Danmark, med reisevei på henholdsvis ca. 3,5 - 4. timer, noe som trolig anses for å være i lengre avstand fra en annen EØS-grense. Slik vi forstår det er det også tale om beløp til virksomheter som også har en begrenset omsetning og aktivitet.

Det har betydning, og er en kompliserende faktor, i vurderingen at det tidligere har blitt innledet en pre-notifikasjonsdialog med ESA om et tilgrensende spørsmål. Dette ble gjort i forbindelse med et mulig ønske fra Arendal kommune og Agder fylkeskommune om å etablere en ordning med utslippsfri og universelt tilgjengelig ferge fra Arendal til Tromøy og Hisøy. Ordningen skulle komme i tillegg til de to fergene det her er snakk om. ESA gav i uformell dialog uttrykk for at tiltaket kunne påvirke samhandelen.

I utgangspunktet mener vi at det er gode argumenter for at samhandelen ikke er påvirket gjennom tilskuddet, også sett til at terskelen for samhandelspåvirkning er økt i nylig praksis. På den annen side kan vi ikke, sett hen til historikken i saken, anbefale at fylkeskommunen konkluderer med at tiltaket ikke er offentlig støtte uten å foreta en nærmere avklaring med ESA.

Vi legger til at det slik vi ser det er en rekke argumenter som kan endre ESAs tidligere oppfatning. Det finnes forskjeller mellom sakene som kan være relevante å fremheve, blant annet at støttesummene til utslippsfrie ferger var betydelige og at dette tiltaket dermed er av mindre karakter. I tillegg har det vært en utvikling i praksis hvor det skal mer til for at samhandel anses påvirket. En uformell dialog med ESA er ikke nødvendigvis ressurskrevende eller langvarig. ESA må få informasjon om tiltaket, inkludert sannsynlig omfang og støttemottakere, og dersom de mener at det ikke foreligger støtte så kan de enten bekrefte dette helt uformelt eller ved et såkalt «*comfort letter*». En slik prosess kan trolig gjennomføres i løpet av uker/måneder. Skulle ESA være enige i at det ikke foreligger offentlig støtte, grunnet manglende samhandelspåvirkning, vil det være tryggere å (fortsette) å yte tilskuddet uten begrensninger fra støttereguleringen.

4. KAN AGDER FK BASERE SEG PÅ ET UNNTAK FRA REGLENE OM OFFENTLIG STØTTE?

4.1 Innledning

Selv dersom det foreligger offentlig støtte er det mulig at en av de mange unntaksreglene i statsstøttereguleringen kan komme til anvendelse og medføre at støtten kan gis lovlig. Unntaksreglene i statsstøttereguleringen består både av regler om bagatellmessig støtte (også omtalt som «de minimis»-støtte) og av egne gruppeunntak.

3 Jf. ESAs Retningslinjer for offentlig støtte, avsnitt 96.

4 Se f.eks. ESAs preliminnære uttalelse i sak om investering i Narvik skianlegg – Sak 91253. Merk at disse sakene ikke er bindende, men gir uttrykk for ESAs preliminnære syn.

5 Se EU-domstolens sak C-280/00 (Altmark) avsnitt 81

6 Se ESAs retningslinjer for offentlig støtte, avsnitt 192.

Hvilke unntak det er hensiktsmessig å se nærmere på beror særlig på ett sentralt «veivalg» - nærmere bestemt om det er tale om støtte til en alminnelig tjeneste eller at det er støtte til en tjeneste av allmennøkonomisk betydning (SGEI⁷). Årsaken til at det har betydning er at det avhengig av klassifiseringen gjelder ulike unntaksregler og *støttetak*. Det er derfor hensiktsmessig å først se nærmere på om det foreligger en SGEI.

4.2 Er båttransporten til Tromøy og Hisøy en SGEI?

Begrepet «SGEI» er ikke nærmere definert i EØS-avtalen. Generelt er det antatt at det omfatter visse økonomiske tjenester som myndighetene anser som særlig viktige for innbyggerne, og som ikke vil bli levert på en tilfredsstillende måte - eksempelvis hva gjelder omfang, pris eller kvalitet - dersom det kun overlates til markedskreftene.

Det er alminnelig anerkjent at statene har en vid skjønnsmargin når det gjelder å fastsette hvilke tjenester de mener har allmenn økonomisk betydning og hvordan disse skal defineres. Statenes skjønnsmargin er imidlertid ikke uten grenser. Grensene foreligger dersom det finnes harmonisert sektorlovgivning på området, eller dersom ESA finner at staten har foretatt en åpenbart uriktig vurdering («*manifest error of assessment*»)⁸.

Selv om statene i utgangspunktet har stor frihet så kan denne altså være begrenset av sektorlovgivning. I maritim sektor finnes det sektorlovgivning⁹, som i praksis sier noe om fremgangsmåten for inngåelse av kontrakter om offentlig tjenester i maritim sektor. For båttransport til øyer med fastlandsforbindelse er det kollektivtransportforordningen som kan være relevant. Dersom fremgangsmåten i denne følges har dette også den konsekvens at det ikke foreligger offentlig støtte i den avtalen som inngås. Medlemsstatene kan imidlertid selv velge om de vil gjøre kollektivtransportforordningen gjeldende for båttransport i egne farvann, slik som det her er tale om,¹⁰ og Norge har valgt å ikke gjøre dette.¹¹ Dette har en rekke konsekvenser. En av dem er at det i norsk kontekst ikke er mulig å utelukke støtte til denne typen tjenester ved bruk av prosedyrene i kollektivtransportforordningen. En annen er at det i prinsippet kan stilles spørsmål ved om det innskrenker den skjønnsmarginen som Norge har til å klassifisere båttransport i egne farvann som SGEI. Slik vi ser det er det en viss risiko for at det er tilfellet, men vi finner det mest sannsynlig at det ikke er slik. Dette særlig med tanke på at det gjelder en type tjeneste som medlemsstatene *kunne valgt* å gi forordningen anvendelse for. Konklusjonen er imidlertid noe usikker.

Båttransporttjenestene har også på et tidligere tidspunkt vært vurdert til å være en SGEI. Slik vi forstår det er det også tale om en type tjeneste som blir tilbudt til innbyggerne grunnet en særlig viktighet for disse, og som markedet ikke nødvendigvis tilbyr på eget initiativ uten offentlig intervensjon i form av pengestøtte.

Vi finner det derfor mest sannsynlig at tjenesten kan klassifiseres som, og er, en SGEI, med den følge at det er mulig å anvende unntaksbestemmelsene som gjelder for SGEI.

⁷ Forkortelsen gjenspeiler at det er begrepet «service of general economic interest» som brukes på engelsk.

⁸ Application of the state aid rules to compensation granted for the provision of services of general economic interest, avsnitt 46.

⁹ Rådsforordning (EØF) nr. 3577/92 av 7. desember 1992 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene (maritim kabotasje) og Rådets og Parlamentets forordning (EF) nr. 1370/2007 om kollektivtransport med jernbane og på vei og om opphevelse av Rådets forordninger nr. 1191/69 og 1107/70.

¹⁰ Det følger av artikkel 1 nr. 2 at «Medlemsstatene kan anvende denne forordning på offentlig personbefordring ad indre vandveje og i nationale farvande».

¹¹ Se Rundskriv om gjennomføring av kollektivtransportforordningen, forordning nr. 1370/2007, i norsk rett.

4.3 Relevante unntaksbestemmelser

Det foreligger primært to sentrale unntak for SGEI.

For det første foreligger det et gruppeunntak for SGEI¹². Tiltak som faller innenfor unntaket er unntatt notifikasjonsplikt.

For at SGEI-gruppeunntaket skal få anvendelse, så må tiltaket falle inn i en av kategoriene i artikkel 2. Etter bokstav d gjelder unntaket for «*the provision of services of general economic interest as regards air or maritime links to islands on which the average annual traffic during the 2 financial years preceding that in which the service of general economic interest was assigned does not exceed 300 passengers*».

Uten å ta stilling til hvor mange passasjerer rutene har så antar vi at unntaket mest sannsynlig ikke er anvendelig. Dette har sammenheng med at ESA i tidligere dialog har tatt til orde for og ment dette. Årsaken er at ordlyden «*islands*» må tolkes på samme måte som i kabotasjeforordningen. «*Islands*» er ikke definert i selve forordningen, men det er i EU-kommisjonens veileder lagt til grunn at forordningen ikke kommer til anvendelse på trafikk til øyer som har en permanent landforbindelse, med mindre man for å nå disse må kjøre en omvei på ca. 100 kilometer.¹³ De aktuelle båtjeneste er derfor mest sannsynlig ikke å anse for å være til «*islands*» i SGEI-gruppeunntakets forstand.

For det andre foreligger det et såkalt bagatellstøtteunntak for tjenester av allmenn økonomisk betydning¹⁴. Unntaket tillater at det tildeles et beløp tilsvarende 750 000 euro (ca. 8,6 MNOK) til et foretak i løpet av en treårsperiode.

Forordningen gir også nærmere regler som må være oppfylt for at støtten skal kunne gis. Det må for det første sjekkes at det samlede støttetaket ikke overskrides (kumulasjon). Dette beregnes på grunnlag av all støtte fra ulike kilder som støttemottakers *foretak* har mottatt. Dette innebærer blant annet at det må sjekkes at støttemottaker ikke har mottatt annen støtte. Har den det må dette medregnes beløpet. Støttegiver må også kunne beregne et nøyaktig støtteelement i forkant av tildelingen (transparens).

Det finnes også nærmere prosedyreregler om hvordan støttegiver skal gå frem når den aktuelle støtten skal gis. I praksis må støttegiver be om en skriftlig erklæring fra mottaker om hvor mye bagatellstøtte mottaker har mottatt de siste tre årene, for å kunne kumulere. I tillegg må støttegiver orientere støttemottaker om at de fikk støtten som de minimis støtte (med henvisning til navn på forordningen), og informasjon om støttebeløpet. Fra 1. januar 2026 skal bagatellmessig støtte registreres i Registeret for offentlig støtte. Støttegiver må i treårsperioden frem til registeret er oppdatert også fortsette praksisen med å be om skriftlig erklæring og underretting.

For bagatellstøtte til tjenester av allmennøkonomisk betydning må det også pålegges mottakeren en plikt til å utøve tjenesten, f.eks. gjennom et tilskuddsbrev. Støttegiver har også en plikt til å oppbevare dokumentasjon om de minimis-støtten i ti år fra datoen da støtten ble gitt.

Bagatellstøtteunntaket for tjenester av allmennøkonomisk betydning vil slik vi forstår det kunne romme tilskuddene slik de gis i dag. Støtten må imidlertid gis i tråd med de nevnte reglene. Selv om bagatellstøtteforordningen åpner for et relativt høyt tilskudd, er det imidlertid ikke mulig å foreta en

¹² Commission Decision 2021/21/EU of 20 December 2011 on the application of Article 106(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union to State aid in the form of public service compensation granted to certain undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest (2012/21/EU).

¹³ Communication from the Commission on the interpretation of Council Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage)

¹⁴ Commission Regulation (EU) 2023/2832 of 13 December 2023 on the application of Articles 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union to de minimis aid granted to undertakings providing services of general economic interest.

fullstendig dobling av summene som gis i dag når en ny kontrakt utlyses uten å komme i konflikt med det gjeldende støttetaket.

Det er også viktig å merke seg at i praksis så er støttetaket rent faktisk en begrensning som det ved ny utlysning bør opplyses om i anskaffelsesdokumentene. Dette fordi det utgjør yttergrensen for det som fylkeskommunen kan betale uten at betalingen – såfremt den er støtte - utgjør ulovlig støtte. I praksis innebærer det at det ikke vil være mulig at tilbyderne gir en pris over det aktuelle taket, uten at kommunen også gir støtte som må notiseres. Når konkurransen er over vil det konkrete støttebeløpet måtte beregnes før tildelingen finner sted, for å sikre at kravet til transparens er oppfylt.

5. FORENELIGHET ETTER NOTIFIKASJON

Dersom det i) foreligger offentlig støtte, og ii) den offentlige støtten ikke kan gis på bakgrunn av et unntak fra støttereglene så må støtten notiseres til ESA for å kunne være lovlig.

ESA kan godkjenne støtte som forenelig med EØS-avtalen artikkel 61(3)(c) eller artikkel 49. Dette kan gjøres på en rekke ulike grunnlag. Når ESA vurderer notisert støtte foretas vurderingene ofte under såkalte retningslinjer som ESA selv har gitt. Retningslinjene finnes på flere ulike områder og gir føringer om hvordan støttetiltak bør utformes for å sikre overholdelse av EØS-avtalen.

Slik vi ser det vil det trolig her være grunnlag for at ESA kan anse den aktuelle støtten for å være forenelig. En notifikasjon til ESA er imidlertid normalt sett ikke en kortvarig og enkel prosess. Akkurat hvor lang tid det går fra en prosess innledes med ESA til vedtak treffes vil variere. Dette avhenger av kompleksiteten i saken, i hvilken grad saken blir prioritert av norske myndigheter og av ESA og på om ESA vil være i tvil om støtten er forenelig med EØS-avtalen. Normalt tar en pre-notifikasjon og notifikasjonsprosess opp mot ett år, og gjerne også lengre tid avhengig av omstendighetene som nevnes over.
