

Ansvarlig advokat: Per Andreas Bjørgan

Notat

Til: Grimstad kommune
Fra: Advokat Per Andreas Bjørgan
Dato: 6. mai 2026

Sak: 141530-4163

Unntatt offentlighet, jf. offl. § 15

Avtaleutkast om flytting av Fiskernes Salgslag

1 Innledning

Vårt notat av 9. januar 2023, adresserte mulige statsstøtte spørsmål knyttet til mulig avtale mellom Grimstad kommune og Fiskernes Salgslag (FS) om flytting av virksomheten på Torskeholmen. Bakgrunnen for dette er kommunens ønske om flytting av virksomheten til nybygg på østsiden av Torskeholmen som vil frigjøre areal som ledd i et større regulerings og utviklingsprosjekt.

Notatet oppsummerte også tidligere kontraktsforhold knyttet til eiendommen med blanding av leie og festeforhold, kommunens kjøp av bygget i Storgt. 2C i 2004 med samtidig inngåelse av uoppsigelig leieavtale for bygget med årlig leie kr. 65.000 med delvis KPI regulering.

I etterkant av notatet har det vært forhandlet videre om flyttingen og leie av de nye lokalene og kaianlegget. Vi har fått oversendt nytt utkast til leieavtale datert 27.08.25. I forbindelse med dette så har FS oversendt spørsmål til kommunen, jf. kommunens epost av 5. mars:

" FS skal ha samme årlige leie som i dag i nytt bygg, selv om nybygget har en kostnad på flere titalls millioner. Dagens leie for bygg og grunnareal utgjør ca kr 100.000, -

· Kan butikklokalet i seg selv falle utenfor fiskerivirksomhet, slik det er definert i EØS-regelverket?

· Har det betydning at store deler av inventaret nå trolig må erstattes med nytt?

· Leie av ny kai skal ha en årlig leiesum på kr 80.000, -, uavhengig av hva kostnadene for opparbeidelsen beløper seg til.

141530-4163/Ny vurdering leieforhold

· FS skal eie, og derfor ikke betale leie for drivstofftankene, pumper og flytebrygger, selv om alt eller deler av dette er kjøpt nytt av GK."

Kommunen har i epost av 30.04 opplyst at det er vurdert ulike scenarier for nye drivstofftanker og at det mest aktuelle er «nedgravd tankanlegg tilsvarende dagens dimensjoner (30 m³ diesel og 3 m³ bensin). Anskaffelse av slike tanker og arbeidet vil ha en betraktelig høyere kostnadsramme enn det som tidligere har blitt vurdert - flytting av eksisterende anlegg. I tillegg er det krav om at FS "skal være eier og ha det fulle ansvaret for anlegget. Dette inkluderer vedlikehold, utskiftning, sikkerhet og forsikring av anlegget.» Dette innebærer at det på nåværende tidspunkt ikke er et aktuelt forhandlingstema om vederlag/leie for tankanlegget.»

Det sist oppdaterte kostnadsestimatet for de nye tankene er på om lag 1,5-2 MNOK som inkluderer sannsynlig tilleggskostnad på kr. 6-800 000 for nedgravd anlegg.

I lys av tiden som har gått, nyere rettspraksis samt de økte kostnadene for reetableringen av drivstoffanlegget, ønsker kommunen en fornyet gjennomgang av de støtterettslige spørsmålene.

2 Oversikt over de statsstøtterettslige spørsmålene

2.1 Fiskeriunntaket

Pkt. 2.1 i vårt forrige notat redegjorde for EØS-avtalens materielle avgrensning mot fisk og landbruk, jf. artikkel 8.3 EØS.

Produksjon, herunder fangst og oppdrett samt omsetning av fisk faller utenfor EØS-avtalens alminnelige virkeområde, inkludert statsstøtteregele. Unntaket omfatter også støtte i salgsleddet, for eksempel for fiskeutsalg/butikk.

Det har ikke kommet til nyere praksis eller annen utvikling siden vår forrige vurdering i 2023 som tilsier at FS virksomhet knyttet til mottak og omsetning av fisk og skalldyr, allikevel kan anses omfattet av virkeområdet for statsstøtteregele. Dette innebærer at enhver form for støtte til slik virksomhet, hva enten det skjer i form av tilskudd, overføringer, skattelette eller mulig subsidiert husleie, faller utenfor EØS-avtalens virkeområde. Det er heller ikke annen norsk lov som regulerer eller begrenser slik støtte. Det har derfor heller ikke betydning at inventaret, herunder kjøle/frysedisk må erstattes med nytt, jf. de tre første spørsmålene fra FS sitert over.

Dersom FS også skulle selge andre varer eller drive tjenesteytelse i butikklokalet, vil disse aktivitetene kunne omfattes av statsstøtteregele forutsatt at samtlige vilkår i artikkel 61 EØS er oppfylt. Om det skulle selges andre varer i butikken, for eksempel fiskeutstyr eller drives restaurant/catering virksomhet, må det i så fall vurderes om leieavtalen kan sies å innebære en «fordel» for FS og om støtten i så fall har samhandelseffekt, jf. de tilsvarende vurderingene i neste punkt vedrørende salg av drivstoff.¹

¹ Vi antar imidlertid at slik mulig annen virksomhet i butikklokalene vil ha mer begrenset omfang enn salg av drivstoff og at det derfor er enn mindre sannsynlig at slike aktiviteter vil anses å kunne påvirke grenseoverskridende handel i EØS.

Vi forstår at det er en klar forutsetning for ny leieavtale at lokalene benyttes for fiskemottak med tilhørende aktivitet. Det kan allikevel med fordel presiseres i leieavtalen at dersom lokalene skal tas i bruk for annen virksomhet, ved fremleie eller FS egen aktivitet, så krever det kommunens samtykke og mulig reforhandling av leiebetingelsene. Skulle for eksempel salgsvirksomheten opphøre og lokalet tas i bruk som restaurant eller annen form for butikk, bør det være en forutgående markedsmessig verdivurdering til grunn for ny leieavtale.

2.2 Salg av drivstoff

Som lagt til grunn i vårt notat fra 2023 så er virksomheten knyttet til salg av bensin og diesel, produkter som omfattes av EØS-avtalens materielle virkeområde. Drivstoffsalg er ikke begrenset til fiskefartøyer, men omfatter også salg til andre fartøy og fritidsbåter. Salg av drivstoff utøves derfor i tillegg til fiskerirelatert virksomhet og omfattes i utgangspunktet av EØS-avtalens virkeområde.

Etter det vi forstår tas det sikte på å etablere nye drivstofftanker samt enten flytte eksisterende tankanlegg (pumper og flytebrygge) eller levere nytt anlegg. FS skal etter det vi har fått opplyst eie og derfor ikke betale leie for drivstofftankene, pumper og flytebrygger selv om alt eller deler av dette skulle kjøpes nytt av kommunen. FS skal derfor også ha ansvar for vedlikehold, forsikring og oppfyllelse av offentligrettslige krav knyttet til miljø, sikkerhet m.m.

I utkastet til leieavtale pkt. 3.3. synes det imidlertid å være lagt til grunn at leieavtalen skal omfatte nybygget, tankanlegget og uteområdet og dekkes av årlig leiebeløp som i 2023 utgjorde NOK 86 272, 73. Dette punktet bør derfor klargjøres.

Hvorvidt tankanlegget inngår i leien eller skal eies av FS, kan vi imidlertid ikke se at har vesentlig betydning for den statsstøtterettslige vurderingen. Kommunen vil uansett ha betydelige merkostnader for reetablering av FS drivstoffvirksomhet som ikke vil dekkes inn av årlig leie. Det er disse merkostnadene som skal vurderes opp mot statsstøttereglene.

Utgangspunktet for den statsstøtterettslige vurderingen vil være artikkel 61(1) EØS som definerer og i utgangspunktet forbyr statsstøtte. De nærmere vilkårene i bestemmelsen kan oppstilles slik:

1. Tiltaket må involvere offentlige midler.
2. Tiltaket må innebære en fordel.
3. Fordelen må være selektiv i den forstand at det begunstiger utvalgte «foretak» eller produksjonen av enkelte varer eller tjenester.
4. Støtten må egnet til vri konkurransen og påvirke samhandelen innen EØS-området (samhandelskriteriet).

I vårt forrige notat redegjorde vi også for skillet mellom såkalt eksisterende og ny statsstøtte. Den nye leieavtalen vil videreføre FS langvarige tilstedeværelse på Torskeholmen. Det har imidlertid vært flere endringer fra det opprinnelige festeforholdet i 1947 med Skagerakfisk, senere forlengelse og deretter salget av bygg og innløsningen av festeforholdet i 2004 til mulig reetablering i nytt bygg med nytt tankanlegg som regulert i utkastet til ny leieavtale.

Som beskrevet i vårt forrige notat er den rettslige betydningen av skillet at bare ny statsstøtte omfattes av forbudet i artikkel 61(1). Eksisterende støtte, fortrinnsvis støtte som allerede var etablert/tildelt før EØS-avtalen (1994) kan opprettholdes og videreføres uhindret av forbudet.² Selv om tilstedeværelsen av fiskemottaket på Torskeholmen går mye lenger tilbake i tid enn 1994, er det allikevel forbundet med betydelig usikkert om det kan etableres tilstrekkelig parts-, tids- og innholdsmessig kontinuitet for at et nytt leieforhold skal anses som videreføring av en eksisterende støtte. Vi anbefaler derfor at ny leieavtale vurderes som potensiell ny støtte i henhold til de fire vilkårene beskrevet over.

Disse vilkårene er *kumulative*, det vil si at samtlige vilkår må være oppfylt for at noe skal utgjøre statsstøtte. Dette innebærer for eksempel at fordeler gitt til en utvalgt bedrift i en kommune, allikevel ikke rammes av statsstøttereglene dersom samhandelsvilkåret ikke er oppfylt, jf. også side 5, flg. i vårt forrige notat.

Eventuell subsidiert leie av kommunal eiendom involverer klart «offentlige midler». Leieforholdet er også klart selektivt, jf. vilkår 3. Spørsmålet er imidlertid om leieavtalen innebærer en «fordel» og i så fall om støtten kan sies å påvirke samhandelen i EØS, jf. vilkår 4.

2.2.1 Fordelsvilkåret - markedsaktørtesten

Utkastet til ny leieavtale innebærer at FS kan pålegges å flytte fra eksisterende lokaler til nye, oppgraderte og større lokaler, med nytt kaiområde og i alle fall delvis nytt drivstoffanlegg til noenlunde samme leiepris som etter någjeldende leieavtale. Leieavtalen åpner for årlig regulering, men som er begrenset til 60% av endringen i konsumprisindeksen.

Isolert sett kan det nye leieforholdet på samme vilkår, men i nye, moderne fasiliteter, synes å være fordelaktig for FS. Fordelen knyttet til det nye og større butikklokalet skal det imidlertid sees bort fra ettersom eventuell støtte for fiskemottaket faller utenfor EØS-avtalens virkeområde.

Spørsmålet er da om kommunens kostnader forbundet med å flytte eller erverve nytt tankanlegg, herunder nye nedgravde diesel og bensintanker, utgjør en «fordel» for FS. Dette må vurderes på bakgrunn av den støtterettslige markedsaktørtesten, jf. også pkt. 2.4 i vårt forrige notat som redegjorde for nyere rettspraksis om testen. I etterkant av vårt notat avsa Høyesterett dom HR-2024-2041-A i den såkalte Frogn-saken om kommunes drift av treningssenter. Høyesterett viste der til samme rettspraksis fra EU-domstolen og beskrev markedsaktørtesten slik:

(60) For å avgjøre om et tilskudd av offentlige midler til et foretak utgjør offentlig støtte, er det utviklet et markedsaktørprinsipp. Prinsippet innebærer at det skal gjøres en vurdering av om investeringer foretatt av det offentlige er gjort på markedsmessige vilkår eller ikke. Markedsaktørprinsippet er anvendelig når det offentlige opptrer som eier eller investor, og ikke i egenskap av offentlig myndighet, se EU-domstolens dom 17. november 2022 i forente saker C-331/20 P Volotea SA og C-343/20 P easyJet Airline Co. Ltd. avsnitt 108 og EU-domstolens storkammerdom 5. juni 2012 i sak C-124/10 P EDF avsnitt 79 og 81.

.....

² ESA kan imidlertid innlede en prosedyre for å få endret eksisterende støtteordninger for fremtiden. Men inntil ESA har gjennomført en slik prosedyre kan eksisterende støtteordninger fortsette som før.

(62) *I de forente sakene Volotea og easyJet er markedsaktørprinsippet formulert som følger i avsnitt 113:*

«Hvad navnlig angår anvendelsen af princippet om den private aktør i en markedsøkonomi i et givet tilfælde følger det af Domstolens faste praksis, at dette indebærer, at Kommissionen efter en samlet vurdering, der tager hensyn til alle de relevante forhold i den foreliggende sag, skal godtgøre, at den eller de virksomheder, der drager fordel af den pågældende statslige foranstaltning, klart ikke ville have opnået en tilsvarende fordel fra en privat aktør, der normalt anses for forsigtig og omhyggelig, og som befinder sig i en situation, der ligger så tæt som muligt på den situation, som den pågældende stat befinder sig i, og som handler under sædvanlige markedsvilkår.»

(63) *Det sentrale er altså om mottakeren klart ikke ville ha oppnådd en tilsvarende fordel fra en privat aktør. I avsnitt 114 er det presisert at vurderingstemaet er om fordelene, da den ble gitt, «kunne anses for at fremstå som økonomisk, forretningsmessig og finansielt rasjonell, henset til de kortsigtede og langsigtede rentabilitetsperspektiver samt til de andre forretningsmessige eller økonomiske interesser, som den omfattede»*

Etter markedsaktørtesten skal det altså vurderes om FS ville ha kunnet oppnå en tilsvarende avtale med en rasjonell og normalt forsiktig privat aktør i en mest mulig sammenlignbar situasjon med kommunen. I denne sammenligningen skal det vurderes om foranstaltningen, altså kommunens kostnadsdekning for det nye anlegget, fremstår som forretningsmessig/økonomisk rasjonell for kommunen, sett hen til både kortsiktige og langsiktige forretningsmessige og økonomiske interesser. Kostnadsdekningen vil dessuten bare utgjøre statsstøtte om vilkårene ligger *klart* utenfor det en sammenlignbar privat aktør/utleier ville ha kunnet akseptere.

Kommunens kostnader for å reetablere drivstofftanker i henhold til dagens miljøkrav, er estimert å utgjøre 1,5-2 MNOK. Hvorvidt det tilkommer ytterligere kostnader for å reetablere pumper og flytebrygger er vi ikke kjent med. Det er som nevnt noe uklart om FS skal eie hele tankanlegget eller om deler omfattes av leieforholdet, jf. utkastet til leieavtalen pkt. 3.3. Vi antar uansett at investeringene ikke vil kunne forrentes gjennom den årlige leiebetalingen og derfor ikke vil være markedsmessige isolert sett.

Vurderingen etter markedsaktørprinsippet må allikevel ta utgangspunkt i at FS i dag har en tidsubegrenset og for kommunen uoppsigelig leieavtale på Torskeholmen. Det er Kommunen som ønsker å kunne utvikle dette leieforholdet for å frigjøre tomten for større eiendomsutviklingsplaner på Torskeholmen. Dette innebærer at FS i utgangspunktet har en sterk forhandlingsposisjon som også en privat utleier i samme situasjon og med samme ønske om flytting ville måtte forholde seg til.

Kommunen vil gjennom flyttingen av FS kunne utvikle Torskeholmen gjennom sin eierposisjon i Torskeholmen AS. Vi er ikke nærmere kjent med hvilke investeringer og fortjenestepotensial dette representerer, men antar at dette betydelig overgår merknadene forbundet med å flytte FS. Såfremt kommunens kostnader forbundet med reetableringen av FS' drivstoffvirksomhet fremstår som økonomisk rasjonelt for kommunen som *grunneier og investor* i det større eiendomsutviklingsprosjektet, vil kostnadene neppe kunne sies å klart avvike fra det en privat grunneier ville ha påtatt seg i tilsvarende situasjon. I så fall utgjør ikke kommunens kostnader på 1,5 –

2 MNOK statsstøtte. Kostnadene er istedenfor å anse som en nødvendig investering for kommunens større eiendomsutviklingsprosjekt.

Det forhold at leieavtalen med nye fasiliteter og anlegg til samme leiepris, isolert sett fremstår som gunstig for FS er derfor ikke avgjørende. FS har som nevnt en sterk forhandlingsposisjon gjennom sin uoppsigelige leieavtale i dag. Dette utgangspunktet måtte også en privat grunneier/utleier ha måttet forholde seg til. Vurderingen etter markedsaktørprinsippet må altså baseres på kommunens underliggende interesse som grunneier og tomteutvikler. Det er i et slikt lys ikke uvanlig at private eiendomsutviklere betaler tilsynelatende overpris for kjøp av strategiske tomter. En eldre enebolig med stor tomt vil da verdsettes ut fra verdien for den nye eierens planlagte bruk, for eksempel som del av større eiendom for nærings eller leilighetsbygg.

Med dette som utgangspunkt fremstår ikke merkostnadene og fordelene FS får ved å kunne operere drivstoffsalget ut fra nye fasiliteter, som et *klart* avvik fra det FS kunne oppnådd i forhandlinger med en privat grunneier med samme utgangspunkt og interesse som kommunen. Som nevnt kjenner vi ikke til de nærmere økonomiske rammene og estimatene for eiendomsutviklingsprosjektet på Torskeholmen. Dersom det kan være tvil om kommunens merkostnader ved flyttingen av FS kan sies å klart avvike fra det en privat grunneier/eiendomsinvestor ville ha akseptert, kan det gjøres en mer inngående økonomisk analyse av kostnadene og forretningsplanene for Torskeholmen.

Kommunen bør uansett dokumentere sin egen forretningsmessige vurdering av ny leieavtale. Dette kan gjøres i form av et internt notat eller i saksfremstillingen for eventuelt vedtak som beskriver planene for utvikling av Torskeholmen og hvorfor flytting av FS virksomhet er et nødvendig ledd i disse planene. Vurderingen bør arkiveres sammen med de juridiske vurderingene som er foretatt. Dette for at kommunen senere om det skulle oppstå en klagesak for ESA eller annen rettslig tvist, skal kunne dokumentere at det ble gjort tilstrekkelige vurderinger etter markedsaktørprinsippet i forkant av inngåelsen av bindende leieavtale.

2.2.2 Samhandelseffekt

Om kommunens investering i nytt drivstoffanlegg skulle anses som en «fordel» for FS, oppstår det også spørsmål om støtten kan anses å påvirke samhandelen i EØS. Dette fordrer at støtten for drivstoffvirksomheten potensielt kan påvirke grenseoverskridende handel, enten direkte i form av salg av drivstoff eller indirekte ved grenseoverskridende investeringer i konkurrerende virksomhet.

Etter det vi forstår er salget av drivstoff på Torskeholmen i hovedsak lokalt avgrenset til mindre fartøyer, herunder fritidsbåter og fiskefartøyer med base i området. Salget av drivstoff omfatter etter det vi forstår ikke ferger eller større lastefartøyer i utenriksfart. Det er kjent at norske fiskefartøyer i noen grad bunkrer i andre land med lavere drivstoffavgifter. Dette er imidlertid neppe tilstrekkelig til å anse at støtte til et enkelt utsalg i Grimstad kan påvirke samhandelen. Annerledes ville dette kanskje kunne være dersom utenlandske fartøyer i større omgang valgte å fylle drivstofftankene i norske havner.

Den andre dimensjon samhandelspåvirkning gjelder mulige grenseoverskridende investeringer i konkurrerende virksomhet. Vi forstår dagens situasjon slik at det ikke er annen konkurrerende drivstoffvirksomhet i Grimstad området og at kommunen heller ikke er kjent med at noen har planer om oppstart av slik virksomhet.

I vårt forrige notat redegjorde vi for nyere praksis om samhandelseffekt. EU Kommisjonen og ESA har i senere år lagt til grunn en høyere terskel for å skjerme rent, lokalt avgrenset virksomhet fra de kompliserte statsstøttereglene. Vi siterte også fra gjeldende retningslinjer om definisjonen av statsstøtte (EU-Kommisjonens og ESAs «Notion of aid») som i avsnitt 197 viser til saker om mindre flyplasser og havner der det ikke foreligger samhandelseffekt:

g) små lufthavne eller havne, som primært betjener lokale brugere og på den måde begrænser konkurransen om at levere tjenesteydelserne til et lokalt niveau, og for hvilke påvirkningen af grænseoverskridende investeringer er rent marginal.

Beskrivelsen der anser vi kan være dekkende også for drivstoffutsalget på Torskeholmen.

Det som kan gi grunnlag for noe tvil er Høyesteretts dom i den nevnte Frogn-saken fra 2024. Saken gjaldt hvorvidt kommunens dekning av treningssenterets underskudd i årene med Covid-19 pandemien utgjorde statsstøtte. Det dreide seg om et samlet støttebeløp på ca. 6 MNOK som ble tildelt i løpet av 2021 og i begynnelsen av 2022. Det var på det rene at kundekretsen i treningssenteret i all hovedsak var lokale innbyggere. Det var imidlertid flere andre treningssentre i kommunen, til dels kjeder med utenlandsk eierskap. Spørsmålet var da om kommunens støtte til eget treningssenter kunne sies å påvirke slike grenseoverskridende investeringer. Høyesterett tok som utgangspunkt:

(86) Et annet vilkår for at det skal foreligge ulovlig støtte etter EØS-avtalen artikkel 61 nr. 1, er at støtten «påvirker samhandelen» mellom EØS-landene. Det er ikke noe krav om å påvise en faktisk effekt på samhandelen. Det er tilstrekkelig at støtten er egnet til å ha en slik effekt og at dette ikke er helt hypotetisk eller antatt, se EU-domstolens dom 15. mai 2019 i sak C-706/17 Achema mfl. avsnitt 89 og 90. Av avsnitt 92 følger det at vilkåret vil være oppfylt der støtten styrker posisjonen til et foretak som konkurrerer med andre foretak i samhandel mellom EØS-landene. ...

(89) Det er lite tvilsomt at treningssentrene i Frogn kommune ikke i nevneverdig grad tiltrekker seg kunder fra andre land. Jeg finner det imidlertid heller ikke tvilsomt at markedet for treningssentre i kommunen er grenseoverskridende, i den forstand at det kan tiltrekke seg investeringer fra utlandet. Da Frogn kommune skulle etablere treningssenteret inngikk det først – etter en offentlig anbudskonkurranse – en intensjonsavtale med treningssenterkjeden Actic om dette. Actic er en svensk treningssenterkjede med sentre i Sverige, Tyskland og Østerrike, samt omkring 20 treningssentre i Norge. Fitness Group Nordic AS – som er en av ankemotpartene i denne saken – driver treningssenter under merkenavnet «EVO». EVO har omkring 70 treningssentre i Norge, hvorav ett i Drøbak. EVO har også treningssentre i Tyskland, Østerrike og Sveits.

Avgjørende for Høyesterett syntes altså å være at det allerede var tilstedeværelse av kjeder med utenlandsk eierskap i det samme, lokale markedet. Dommen illustrerer at vurderingen alltid vil være konkret og skjønnsmessig. Dommen er allikevel ikke overførbar til vår sak ettersom det ikke er nevneverdig konkurrerende virksomhet i samme lokale, geografiske område. Etter vårt syn er det derfor fremdeles mest sannsynlig at eventuell støtte til FS gjennom de nevnte investeringene i nytt tankanlegg, ikke vil anses å påvirke samhandelen.

2.2.3 Oppsummering

Oppsummert er vi av den oppfatning at det fremdeles er liten sannsynlighet for at ny leieavtale med tilhørende kostnader for kommunen, vil anses som statsstøtte etter EØS-avtalens regler.

Flytting av virksomheten kommer i stand på kommunens initiativ og interesse knyttet til det større utviklingsprosjektet på Torskeholmen. FS krav om videreføring av gjeldende leiebetingelser fremstår som noe også en privat grunneier/investor ville akseptere for å realisere sine større planer med tilhørende større økonomiske interesser.

Samhandelseffekt fremstår også som nokså hypotetisk og dermed ikke tilstrekkelig for terskelen i henhold til artikkel 61(1) EØS.

Kommunen synes dermed fremdeles å være på relativt trygg grunn utenfor virkeområdet for statsstøttereglene.

Vi nevner avslutningsvis at om det mot formodning i en klage eller rettssak, skulle bli lagt til grunn at den nye leieavtalen innebærer ulovlig statsstøtte, så vil konsekvensen være at FS må tilbakeføre eventuell mottatt, ulovlig statsstøtte. I en slik situasjon kan imidlertid kommunen tildele støtte på nytt etter reglene om *bagatellmessig støtte*. Grensen for bagatellmessig støtte er nå EUR 300.000 (i underkant av 3,5 MNOK med gjeldende valutakurser) over en hvilken som helst tre-års periode. Så med mindre det allerede er tildelt bagatellmessig støtte i samme tre-års periode så skal det være god margin i dette regelverket for etterfølgende tildele kostnadene på 1,5-2 MNOK for reetablering av tankanlegget, som bagatellmessig støtte. Effekten av dette vil være at støtten allikevel ikke skal tilbakeføres til kommunen.

Kommunen kan for å være på den helt sikre siden benytte dette regelverket allerede ved inngåelsen av ny leiekontrakt. I så fall må nærmere formelle krav følges, og tildelingen må registreres i det nasjonale støtteregisteret. Etter vårt syn er dette ikke påkrevet ettersom kostnadsdekningen mest sannsynlig ikke omfattes av statsstøttereglene. Det er heller et mulig tiltak for å redusere enhver risiko.