

<u>Oznámení č.</u>	Obsah	Strana
	I <i>Usnesení, doporučení a stanoviska</i>	
	STANOVISKA	
	Komise	
2008/C 309/01	Stanovisko Komise ze dne 27. listopadu 2008 podle článku 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/37/ES týkající se zákazu přijatého maďarskými orgány ve věci úhlové brusky s obchodní značkou REDLINE MD-2007-137 ⁽¹⁾	1
2008/C 309/02	Stanovisko Komise ze dne 27. listopadu 2008 podle článku 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/37/ES týkající se zákazu přijatého maďarskými orgány ve věci elektrické příklepové vrtačky s obchodní značkou REDLINE MD-2007-140 ⁽¹⁾	3
	II <i>Sdělení</i>	
	SDĚLENÍ ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE	
	Komise	
2008/C 309/03	Povolení státních podpor v rámci ustanovení článků 87 a 88 Smlouvy o ES — Případy, k nimž Komise nevznáší námitku ⁽¹⁾	5
2008/C 309/04	Bez námitek k navrhovanému spojení (Případ č. COMP/M.5338 – Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) ⁽¹⁾	9

IV *Informace*

INFORMACE ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

Komise

2008/C 309/05	Směnné kurzy vůči euru	10
---------------	------------------------------	----

V *Oznámení*

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ SPOLEČNÉ OBCHODNÍ POLITIKY

Komise

2008/C 309/06	Oznámení o zahájení částečného prozatímního přezkumu antidumpingových opatření vztahujících se na dovoz některých wolframových elektrod pocházejících z Čínské lidové republiky	11
---------------	---	----

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

Komise

2008/C 309/07	Státní podpora – Dánsko — Státní podpora C 41/08 (NN 35/08) – Danske Statsbaner — Výzva k podání připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ⁽¹⁾	14
2008/C 309/08	Oznámení vlády Spojeného království v souvislosti se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 94/22/EHS o podmínkách udělování a užívání povolení k vyhledávání, průzkumu a těžbě uhlovodíků ⁽¹⁾	27
2008/C 309/09	Sdělení ministra hospodářství Nizozemského království na základě čl. 3 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES o podmínkách udělování a užívání povolení k vyhledávání, průzkumu a těžbě uhlovodíků	29
2008/C 309/10	Sdělení francouzské vlády týkající se směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES o podmínkách udělování a užívání povolení k vyhledávání, průzkumu a těžbě uhlovodíků (<i>Oznámení týkající se žádostí o zvláštní povolení k vyhledávání kapalných nebo plyných uhlovodíků, tzv. „permis d'Alès“ a „permis de Navacelles“</i>) ⁽¹⁾	31

Poznámka pro čtenáře (pokračování na vnitřní straně zadní obálky)



⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

I

(Usnesení, doporučení a stanoviska)

STANOVISKA

KOMISE

STANOVISKO KOMISE

ze dne 27. listopadu 2008

podle článku 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/37/ES týkající se zákazu přijatého maďarskými orgány ve věci úhlové brusky s obchodní značkou REDLINE MD-2007-137

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 309/01)

1. Oznámení maďarských orgánů

Podle čl. 2 odst. 1 směrnice 98/37/ES o sblížení právních předpisů členských států týkajících se strojních zařízení přijmou členské státy všechna nezbytná opatření, aby strojní zařízení, na něž se vztahuje uvedená směrnice, mohla být uváděna na trh a do provozu pouze tehdy, neohrozí-li zdraví a bezpečnost osob, případně domácích zvířat nebo majetku, jsou-li náležitě instalována a udržována a jsou-li používána k určeným účelům.

V čl. 7 odst. 1 uvedené směrnice se stanoví, že shledá-li členský stát, že strojní zařízení opatřené označením CE a užívané v souladu se svým určeným účelem může ohrozit bezpečnost osob, případně domácích zvířat nebo majetku, přijme veškerá vhodná opatření pro stažení tohoto strojního zařízení z trhu nebo pro zákaz jeho uvádění na trh nebo do provozu či omezení jeho volného pohybu. Členský stát neprodleně uvědomí Komisi o takovém opatření a uvede důvody svého rozhodnutí.

Dne 23. července 2007 oznámily maďarské orgány Evropské komisi opatření, kterým se zakazuje uvedení ruční přenosné elektrické úhlové brusky s obchodní značkou REDLINE typu RL/AG0912-900 na trh. Zařízení bylo vyrobeno společností Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd., Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, Čína a distribuováno společností Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Dokumentace, kterou Evropská komise obdržela, obsahovala tyto doklady:

- certifikáty č. JSH0408078 ze dne 12. srpna 2004 a č. 431934 ze dne 1. července 2005 pro Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd., které osvědčují shodu úhlové brusky S1M-MP2-125 se směrnicemi o strojních zařízeních a o zařízeních nízkého napětí a které vydala společnost Intertek ETL SEMKO, Building No. 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, Čína,
- certifikát č. 02SH1067-04 ze dne 22. listopadu 2005, který vydala společnost Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, DE-70771 Leinfelden-Echterdingen pro stejný typ úhlové brusky S1M-MP2-125 a kterým se uděluje značka „GS“,
- prohlášení společnosti Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd. ze dne 12. července 2006, ve kterém se uvádí, že úhlová bruska typu S1M-MP2-125 s certifikátem 02SHS1067-04 je shodná s úhlovou bruskou typu RL/AG0912-900.
- ES prohlášení o shodě ze dne 11. prosince 2006 a vypracované společností Baumann Hungary Kft., které rovněž uvádí, že úhlová bruska typu S1M-MP2-125 je shodná s úhlovou bruskou typu RL/AG0912-900, která je předmětem opatření ze strany Maďarska.

Podle čl. 7 odst. 2 uvedené směrnice má Komise po konzultacích se zúčastněnými stranami povinnost oznámit, zda takové opatření považuje za oprávněné či nikoli. Zjistí-li Komise, že je opatření oprávněné, uvědomí o tom členské státy, aby mohly přijmout všechna nezbytná opatření týkající se daného strojního zařízení v souladu s jejich povinnostmi podle čl. 2 odst. 1.

2. Důvody uvedené maďarskými orgány

Opatření přijaté maďarskými orgány se zakládá na skutečnosti, že úhlová bruska nespĺňuje níže uvedené základní požadavky na ochranu zdraví a na bezpečnost stanovené v příloze I směrnice 98/37/ES (s odkazem na specifikace harmonizovaných evropských norem EN 50144-1:1998 – *Bezpečnost elektrického ručního nářadí – Část 1: Všeobecné požadavky* a EN 50144-2-3:2002 – *Bezpečnost elektrického ručního nářadí – Část 2-3: Zvláštní požadavky na brusky, talířové rovinné brusky a leštičky* uvedené v ES prohlášení o shodě od výrobce):

1.2.4 Zastavování

Při používání zařízení se vypínač zablokoval před tím, než byl nastaven do polohy zamykání, zámek se tedy nedal otevřít pouhým stiskem.

1.5.1 Přívod elektrické energie

Při zkoušce mechanické odolnosti se uvolnila plastová součást úhlové brusky a tak došlo k odhalení částí pod elektrickým napětím.

1.5.6 Požár

Při tepelném testu se zařízení vznítilo, vycházel z něj kouř a plameny a následně se zastavilo.

1.7.3 Značení

Nebylo uvedeno jméno a adresa výrobce a chyběl rok výroby. Chyběly také výstrahy nebo příslušné symboly.

1.7.4 Návod k používání

Návod k používání neobsahoval několik pokynů nezbytných pro bezpečné ovládání strojních zařízení, jako jsou pravidla pro bezpečné zacházení s elektrinou, parametry vztahující se k emisím hluku a k vibračním atd.

Návod k používání v angličtině byl odlišný od návodu v maďarštině.

3. Stanovisko Komise

Dne 15. listopadu 2007 Komise písemně vyzvala společnost Baumann Hungary Kft., aby se k opatření přijatému maďarskými orgány vyjádřila.

Dne 15. listopadu 2007 se Komise také písemně obrátila na společnosti Intertek ETL SEMKO, Shanghai a Intertek Deutschland GmbH., které vydaly certifikáty o shodě pro úhlovou brusku typu S1M-MP2-125, o níž se tvrdilo, že je shodná s úhlovou bruskou typu RL/AG0912-900, jež je předmětem opatření ze strany Maďarska.

Do tohoto okamžiku Komise neobdržela žádnou odpověď.

S ohledem na dostupnou dokumentaci má Komise za to, že maďarské orgány prokázaly, že strojní zařízení, na něž se vztahuje příslušné omezující opatření, nespĺňuje výše uvedené základní požadavky na ochranu zdraví a na bezpečnost. Tyto neshody představují vážné ohrožení pro osoby používající dotyčné strojní zařízení.

Proto Komise poté, co provedla požadovaný postup, zastává stanovisko, že opatření přijaté maďarskými orgány je oprávněné.

V Bruselu dne 27. listopadu 2008.

Za Komisi
Günter VERHEUGEN
místopředseda

STANOVISKO KOMISE**ze dne 27. listopadu 2008****podle článku 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/37/ES týkající se zákazu přijatého maďarskými orgány ve věci elektrické příklepové vrtačky s obchodní značkou REDLINE MD-2007-140****(Text s významem pro EHP)**

(2008/C 309/02)

1. Oznámení maďarských orgánů

Podle čl. 2 odst. 1 směrnice 98/37/ES o sblížení právních předpisů členských států týkajících se strojních zařízení přijmou členské státy všechna opatření nezbytná k tomu, aby strojní zařízení, na něž se vztahuje tato směrnice, mohla být uváděna na trh a do provozu pouze tehdy, neohrozí-li zdraví a bezpečnost osob, popřípadě domácích zvířat nebo majetku, jsou-li náležitě instalována a udržována a jsou-li používána k určeným účelům.

V čl. 7 odst. 1 směrnice se stanoví, že shledá-li členský stát, že strojní zařízení opatřené označením CE a užívané v souladu se svým určeným účelem může ohrozit bezpečnost osob, případně domácích zvířat nebo majetku, přijme veškerá vhodná opatření pro stažení tohoto strojního zařízení z trhu nebo pro zákaz jeho uvádění na trh nebo do provozu či omezení jeho volného pohybu. Členský stát neprodleně uvědomí Komisi o každém takovém opatření s uvedením důvodu svého rozhodnutí.

Dne 23. července 2007 oznámily maďarské orgány Evropské komisi zákaz týkající se uvádění ruční přenosné elektrické příklepové vrtačky s obchodní značkou REDLINE typu RL/ID0955-910 na trh. Strojní zařízení bylo vyrobeno společností Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd., Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, Čína, a distribuováno společností Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapešť, János utca 118.

Složka předaná Evropské komisi obsahovala tyto dokumenty:

- certifikát č. 04SHW2481-01 ze dne 15. prosince 2004 vystavený společností Intertek Deutschland GmbH pro příklepovou vrtačku typu Z1JE-KZ2-16B, kterým se uděluje značka „GS“ pro příklepovou vrtačku,
- certifikát č. JSH0411181 ze dne 1. prosince 2004 a certifikát č. 432960 ze dne 15. prosince 2004 vystavené společností Intertek ETL SEMKO, Šanghaj, pro stejný typ příklepové vrtačky Z1JE-KZ2-16B,
- prohlášení společnosti Yongkang Zhengda Industrial Co. ze dne 18. června 2006, ve kterém se uvádí, že příklepová vrtačka typu Z1JE-KZ2-16B je shodná s výrobkem RL/ID0955-910, na který se vztahuje opatření maďarských orgánů,
- ES prohlášení o shodě ze dne 11. srpna 2006 vypracované společností Baumann Hungary Kft., které se vztahuje k certifikátu č. JSH0411181.

Podle čl. 7 odst. 2 směrnice má Komise po konzultacích se zúčastněnými stranami povinnost oznámit, zda takové opatření považuje za oprávněné či nikoli. Zjistí-li Komise, že je opatření oprávněné, uvědomí o tom členské státy, aby mohly přijmout veškerá vhodná opatření týkající se daného strojního zařízení v souladu s jejich povinnostmi podle čl. 2 odst. 1.

2. Důvody uvedené maďarskými orgány

Opatření přijaté maďarskými orgány se zakládá na skutečnosti, že příklepová vrtačka nespĺňuje níže uvedené základní požadavky na ochranu zdraví a na bezpečnost uvedené v příloze I směrnice 98/37/ES (s odkazem na specifikace harmonizovaných evropských norem EN 60745-1:2003 – *Ruční elektromechanické nářadí – Bezpečnost – Část 1: Všeobecné požadavky* a EN 60745-2-1:2003 – *Ruční elektromechanické nářadí – Bezpečnost – Část 2-1: Zvláštní požadavky na vrtačky a příklepové vrtačky*):

1.5.1 Prívod elektrické energie a 1.5.6 – Požár

Výrobek představuje riziko požáru kvůli neupevněné vnitřní kabeláži, která by mohla způsobit zkrat.

1.5.6 Požár

Strojní zařízení se při tepelném testu vznítilo, vycházel z něj kouř a následně se zastavilo.

3. Stanovisko Komise

Dne 15. listopadu 2007 Komise písemně vyzvala společnost Baumann Hungary Ltd., která podepsala ES prohlášení o shodě, aby se k opatření přijatému maďarskými orgány vyjádřila.

Dne 15. listopadu 2007 se Komise také písemně obrátila na společnost Intertek ETL SEMKO, Šanghaj, a na společnost Intertek Deutschland GmbH, které vystavily certifikáty shody pro příklepovou vrtačku typu Z1JE-KZ2-16B, o níž se tvrdilo, že je shodná s příklepovou vrtačkou typu RL/ID0955-910, na kterou se vztahuje opatření maďarských orgánů.

Do tohoto okamžiku Komise neobdržela žádnou odpověď.

S ohledem na dostupnou dokumentaci má Komise za to, že maďarské orgány prokázaly, že strojní zařízení, na něž se omezující opatření vztahuje, nesplňuje výše uvedené základní požadavky na ochranu zdraví a na bezpečnost. Tyto neshody představují vážné ohrožení pro osoby používající dotyčné zařízení.

Proto Komise poté, co provedla požadovaný postup, zastává stanovisko, že opatření přijaté maďarskými orgány je oprávněné.

V Bruselu dne 27. listopadu 2008.

Za Komisi
Günter VERHEUGEN
místopředseda

II

(Sdělení)

SDĚLENÍ ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

KOMISE

Povolení státních podpor v rámci ustanovení článků 87 a 88 Smlouvy o ES**Případy, k nimž Komise nevznáší námitku**

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 309/03)

Datum přijetí rozhodnutí	4. 6. 2008
Podpora č.	N 158/08
Členský stát	Polsko
Region	Lubelskie
Název (a/nebo jméno příjemce)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Právní základ	Ustawa budżetowa na rok 2007 z dnia 25 stycznia 2007 r.; załącznik II, część 83 budżetu państwa — Rezerwy celowe (Dz.U. z 2007 r. 15, poz. 90). Kontrakt Wojewódzki dla Województwa Lubelskiego na lata 2007–2008. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 grudnia 2007 r. (Dz.U. 241, poz. 1760)
Typ opatření	Investiční podpora
Cíl	Rozvoj odvětví
Forma podpory	Přímá dotace, kapitálový vklad, příspěvek ve formě pozemků
Rozpočet	296,65 milionu PLN (84,14 milionu EUR)
Míra podpory	Přibližně 76 %
Doba trvání	Podpora se uděluje do 30. prosince 2011
Hospodářská odvětví	Letecká doprava

Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego ul. Spokojna 4 PL-20-074 Lublin Gmina Miasto Lublin plac Władysława Łokietka 1 PL-20-950 Lublin Gmina Miasto Świdnik ul. Kardynała St. Wyszyńskiego 15 PL-20-047 Świdnik Powiat Świdnicki ul. Niepodległości 13 PL-21-040 Świdnik
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum přijetí rozhodnutí	20. 10. 2008
Podpora č.	N 458/08
Členský stát	Německo
Region	—
Název (a/nebo jméno příjemce)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Právní základ	— Haushaltsgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern in der jeweils gültigen Fassung, insb. § 14 Abs. 1 Landeshaushaltsordnung und dazu erlassene Verwaltungsvorschriften, insb. § 39 LHO — Haushaltsgesetz 2008/2009 (Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Mecklenburg-Vorpommern für die Haushaltsjahre 2008 und 2009 und die Festlegung der Verbundquoten des Kommunalen Finanzausgleichs in den Jahren 2008 und 2009)
Název opatření	Individuální podpora
Cíl	Restrukturalizace podniků v obtížích
Forma podpory	Záruka
Rozpočet	Celková částka plánované podpory: 0,16 milionu EUR
Míra podpory	—
Délka trvání programu	—
Hospodářská odvětví	Zpracovatelský průmysl

Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Finanzministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern Schloßstr. 9-11 D-19053 Schwerin und Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus des Landes Mecklenburg-Vorpommern Johannes-Stelling-Str. 14 D-19053 Schwerin
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum přijetí rozhodnutí	13. 11. 2008
Podpora č.	N 567/08
Členský stát	Finsko
Region	—
Název (a/nebo jméno příjemce)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Právní základ	Valtioneuvoston paatos talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtioneuvoston ehdoista; draft law
Název opatření	Režim podpory
Cíl	Podpora na nápravu vážných poruch ve fungování hospodářství
Forma podpory	Záruka
Rozpočet	Celková částka plánované podpory: 50 000 milionů EUR
Míra podpory	—
Délka trvání programu	10.2008-4.2009
Hospodářská odvětví	Finanční zprostředkovatelství
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum přijetí rozhodnutí	24. 1. 2008
Podpora č.	N 696/06
Členský stát	Itálie
Region	Molise
Název (a/nebo jméno příjemce)	Trvalé ukončení rybolovné činnosti a modernizace rybářských plavidel
Právní základ	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Typ opatření	Režim podpory
Cíl	Podpora pro odvětví rybolovu
Forma podpory	Přímá podpora
Rozpočet	1 186 000 EUR
Míra podpory	Až do výše 40 %
Doba trvání	Jeden rok
Hospodářská odvětví	Rybolov
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	MI.P.A.A.F. – Dipartimento delle Filiere Agricole e dell'Agroalimentari Direzione Generale della Pesca Marittima e dell'Acquacoltura Viale dell'Arte n. 16 I-00144 Roma
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Bez námitek k navrhovanému spojení
(Případ č. COMP/M.5338 – Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 309/04)

Dne 31. října 2008 se Komise rozhodla nevznést námitky proti výše uvedenému spojení a prohlásit ho za slučitelné se společným trhem. Toto rozhodnutí je založeno na čl. 6 odst. 1 písm. b) nařízení Rady (ES) č. 139/2004. Celý text rozhodnutí je přístupný pouze v angličtině a bude uveřejněn poté, co bude zbaven obchodního tajemství, které může případně obsahovat. Text bude dosažitelný:

- na webové stránce Europa – hospodářská soutěž (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Tato webová stránka umožňuje vyhledat jednotlivá rozhodnutí o spojení, a to včetně společnosti, čísla případu, data a indexu odvětví hospodářství,
 - v elektronické podobě na webové stránce EUR-Lex, pod dokumentem č. 32008M5338. EUR-Lex umožňuje přístup k Evropskému právu přes internet (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Informace)

INFORMACE ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

KOMISE

Směnné kurzy vůči euru ⁽¹⁾

3. prosince 2008

(2008/C 309/05)

1 euro =

měna	směnný kurz	měna	směnný kurz
USD americký dolar	1,2623	TRY turecká lira	1,9926
JPY japonský jen	117,39	AUD australský dolar	1,9625
DKK dánská koruna	7,4505	CAD kanadský dolar	1,5853
GBP britská libra	0,85475	HKD hongkongský dolar	9,7852
SEK švédská koruna	10,4545	NZD novozélandský dolar	2,3804
CHF švýcarský frank	1,5332	SGD singapurský dolar	1,9315
ISK islandská koruna	290,00	KRW jihokorejský won	1 849,90
NOK norská koruna	8,9050	ZAR jihoafrický rand	13,0017
BGN bulharský lev	1,9558	CNY čínský juan	8,6884
CZK česká koruna	25,636	HRK chorvatská kuna	7,1913
EEK estonská koruna	15,6466	IDR indonéská rupie	15 274,00
HUF maďarský forint	262,33	MYR malajsijský ringgit	4,5948
LTL litevský litas	3,4528	PHP filipínské peso	62,230
LVL lotyšský latas	0,7093	RUB ruský rubl	35,3395
PLN polský zlotý	3,8506	THB thajský baht	44,919
RON rumunský lei	3,8435	BRL brazilský real	3,0390
SKK slovenská koruna	30,225	MXN mexické peso	17,1610

⁽¹⁾ Zdroj: referenční směnné kurzy jsou publikovány ECB.

V

(Oznámení)

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ SPOLEČNÉ OBCHODNÍ POLITIKY

KOMISE

Oznámení o zahájení částečného prozatímního přezkumu antidumpingových opatření vztahujících se na dovoz některých wolframových elektrod pocházejících z Čínské lidové republiky

(2008/C 309/06)

Komise obdržela žádost o částečný prozatímní přezkum podle čl. 11 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 384/96 o ochraně před dumpingovými dovozy ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství (dále jen „základní nařízení“) ⁽¹⁾.

1. Žádost o přezkum

Žádost podala společnost Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd (dále jen „žadatel“), vývozce z Čínské lidové republiky.

Žádost je omezena na zkoumání dumpingu ve vztahu k žadateli.

2. Výrobek

Přezkoumávaným výrobkem jsou wolframové svářecí elektrody, včetně wolframových tyčí a prutů pro svářecí elektrody, obsahující nejméně 94 % hmotnostních wolframu, jiné než získané prostým slinováním, též upravené do stanovené délky, pocházející z Čínské lidové republiky (dále jen „dotčený výrobek“), v současnosti zařaditelné do kódů KN ex 8101 99 10 a ex 8515 90 00. Tyto kódy KN se uvádějí jen pro informaci.

3. Stávající opatření

V současnosti je platným opatřením konečné antidumpingové clo uložené nařízením Rady (ES) č. 260/2007 ⁽²⁾ na dovoz některých wolframových elektrod pocházejících z Čínské lidové republiky.

4. Odůvodnění přezkumu

Žádost podle čl. 11 odst. 3 se opírá o přímý důkaz žadatele, že okolnosti, na jejichž základě byla zavedena opatření, se trvale změnily.

Žadatel poskytl přímé důkazy o tom, že k vyrovnání dumpingu není nutno nadále zachovávat současnou výši opatření. Žadatel poskytl přímé důkazy, z nichž konkrétně vyplývá že srovnání početně zjištěných běžných hodnot (vypočtených na základě výrobních nákladů, prodejních, správních a režijních nákladů a zisků) a vývozních cen do Společenství naznačuje dumpingové rozpětí výrazně nižší než současná úroveň opatření.

5. Postup pro stanovení dumpingu

Poté, co po konzultaci s poradním výborem Komise dospěla k závěru, že existují dostatečné důkazy pro ospravedlnění zahájení částečného prozatímního přezkumu, zahajuje přezkum v souladu s čl. 11 odst. 3 základního nařízení s cílem stanovit, zda by v případě tohoto žadatele měla být opatření zrušena nebo pozměněna. Pokud ano, může být nezbytné změnit celní sazbu, která se v současnosti uplatňuje na dovoz dotčeného výrobku od společností, které nejsou uvedeny v čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 260/2007.

a) Dotazníky

S cílem získat informace, které pro své šetření považuje za nezbytné, zašle Komise dotazník žadateli a orgánům dotčené země vývozu. Tyto informace a důkazy musí Komise obdržet ve lhůtě stanovené v odst. 6 písm. a).

⁽¹⁾ Úř. věst. L 56, 6.3.1996, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 72, 13.3.2007, s. 1.

b) *Shromažďování informací a pořádání slyšení*

Všechny zúčastněné strany se vyzývají, aby oznámily svá stanoviska, předložily kromě odpovědí na dotazník další informace a poskytly příslušné důkazy. Tyto informace a důkazy musí Komise obdržet ve lhůtě stanovené v odst. 6 písm. a).

Komise může kromě toho zúčastněné strany vyslechnout, pokud o to požádají a doloží zvláštní důvody pro takové slyšení. Tato žádost musí být učiněna ve lhůtě stanovené v odst. 6 písm. a).

c) *Tržní zacházení/individuální zacházení*

Pro žadatele, který poskytne dostatečné důkazy o tom, že podniká v podmínkách tržního hospodářství, tj. splňuje kritéria stanovená v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení, se běžná hodnota stanoví v souladu s čl. 2 odst. 7 písm. b) základního nařízení. Za tímto účelem musí být předložena řádně odůvodněná žádost ve zvláštní lhůtě stanovené v odst. 6 písm. b) tohoto oznámení. Komise zašle formulář žádosti společnosti a orgánům Čínské lidové republiky. Tento formulář žádosti může žadatel použít rovněž pro žádost o individuální zacházení, tj. že splňuje kritéria stanovená v čl. 9 odst. 5 základního nařízení.

d) *Výběr země s tržním hospodářstvím*

V případě, že společnosti není přiznáno tržní zacházení, ale splňuje požadavky pro stanovení individuálního cla v souladu s čl. 9 odst. 5 základního nařízení, použije se za účelem stanovení běžné hodnoty v souvislosti s Čínskou lidovou republikou v souladu s čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení vhodná země s tržním hospodářstvím. Komise zamýšlí použít pro tento účel opět Spojené státy americké, jako tomu bylo v průběhu šetření, jež vedlo k uložení současných opatření na dovozy dotčeného výrobku z Čínské lidové republiky. Zúčastněné strany se tímto vyzývají, aby ve zvláštní lhůtě stanovené v odst. 6 písm. c) tohoto oznámení vyjádřily své připomínky ke vhodnosti této volby.

V případě, že je společnosti přiznáno tržní zacházení, může Komise rovněž použít, je-li to nutné, zjištění týkající se běžné hodnoty stanovené ve vhodné zemi s tržním hospodářstvím, např. pro účely nahrazení nespolehlivých údajů o nákladech či cenách v Čínské lidové republice, jichž je třeba ke stanovení běžné hodnoty, pokud v Čínské lidové republice nejsou k dispozici spolehlivé nezbytné údaje. Komise zamýšlí použít pro tento účel také Spojené státy americké.

6. **Lhůty**a) *Obecné lhůty*

- i) Pro strany za účelem přihlášení se a předložení odpovědí na dotazník a jiných informací

Všechny zúčastněné strany, mají-li být jejich stanoviska při šetření zohledněna, se musí přihlásit, a to tak, že se obrátí na Komisi, a musí předložit svá stanoviska a odpovědi na dotazník nebo jakékoli jiné informace do 40 dnů ode dne zveřejnění tohoto oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*, není-li stanoveno jinak. Je třeba věnovat pozornost skutečnosti, že výkon většiny procesních práv uvedených v základním nařízení závisí na tom, zda se zúčastněná strana přihlásí ve výše uvedené lhůtě.

ii) *Slyšení*

Všechny zúčastněné strany mohou Komisi v téže lhůtě 40 dnů rovněž požádat o slyšení.

b) *Zvláštní lhůta pro podání žádosti o tržní zacházení a/nebo o individuální zacházení*

Komise musí od společnosti obdržet řádně odůvodněnou žádost o tržní zacházení podle odst. 5 písm. c) tohoto oznámení do 15 dnů od zveřejnění tohoto oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

c) *Zvláštní lhůta pro výběr země s tržním hospodářstvím*

Strany šetření mohou mít zájem vyjádřit se ke vhodnosti Spojených států amerických, které, jak bylo zmíněno v odst. 5 písm. d) tohoto oznámení, jsou považovány za zemi s tržním hospodářstvím pro účely stanovení běžné hodnoty pro Čínskou lidovou republiku. Komise musí tyto připomínky obdržet do 10 dnů ode dne zveřejnění tohoto oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

7. **Písemná podání, odpovědi na dotazník a korespondence**

Veškerá podání a žádosti zúčastněných stran musí být předložena písemně (nikoli v elektronické podobě, není-li stanoveno jinak) a musí v nich být uveden název, poštovní a emailová adresa a telefonní a faxová čísla zúčastněné strany. Veškerá písemná podání, včetně informací vyžadovaných tímto oznámením, odpovědí na dotazník a korespondence, jež zúčastněné strany poskytují jako důvěrné, se označí poznámkou „Limited“ (!) a v souladu s čl. 19 odst. 2 základního nařízení se k nim přiloží verze, která není důvěrná a je označena poznámkou „FOR INSPECTION BY INTERESTED PARTIES“ (k nahlédnutí zúčastněným stranám).

(!) Rozumí se tím, že dokument je určen pouze pro interní použití. Je chráněn podle článku 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise (Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43). Jde o důvěrný dokument podle článku 19 základního nařízení a článku 6 Dohody WTO o provádění článku VI GATT 1994 (antidumpingová dohoda).

Korespondenční adresa Evropské komise, generálního ředitelství pro obchod, ředitelství H:

European Commission
Directorate General for Trade
Directorate H
Office: N 105 4/92
B-1040 Brussels
Fax (32-2) 295 65 05

8. Nedostatečná spolupráce

Pokud účastník řízení odmítne umožnit přístup k nezbytným informacím nebo je neposkytne v příslušné lhůtě nebo pokud klade závažným způsobem překážky šetření, mohou v souladu s článkem 18 základního nařízení pozitivní nebo negativní zjištění vycházet z dostupných údajů.

Zjistí-li se, že účastník řízení předložil nepravdivé nebo zavádějící informace, nepřihlédne se k nim a v souladu s článkem 18 základního nařízení se může vycházet z dostupných údajů. Pokud účastník řízení nespolupracuje nebo spolupracuje pouze částečně, a zjištění se proto zakládají na dostupných údajích, může pro něj být výsledek méně příznivý, než kdyby spolupracoval.

9. Časový rozvrh šetření

Podle čl. 11 odst. 5 základního nařízení bude šetření ukončeno do 15 měsíců ode dne zveřejnění tohoto oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

10. Zpracování osobních údajů

S veškerými osobními údaji shromážděnými v rámci tohoto šetření bude nakládáno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů ⁽¹⁾.

11. Úředník pro slyšení

Domnívají-li se zúčastněné strany, že se při uplatňování svých práv na obhajobu setkávají s obtížemi, mohou požádat o intervenci úředníka pro slyšení z GR pro obchod. Úředník slouží jako prostředník mezi zúčastněnými stranami a útvary Komise a v případě nutnosti nabízí zprostředkování při procesních záležitostech ovlivňujících ochranu jejich zájmů v tomto řízení, zejména co se týče otázek přístupu ke spisu, důvěrnosti, prodloužení lhůt a nakládání se stanovisky podanými písemně a/nebo ústně. Další informace a kontaktní údaje naleznou zúčastněné strany na internetových stránkách úředníka pro slyšení na internetové stránce GR pro obchod (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1.

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

KOMISE

STÁTNÍ PODPORA – DÁNSKO

Státní podpora C 41/08 (NN 35/08) – Danske Statsbaner

Výzva k podání připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 309/07)

Dopisem ze dne 10. září 2008 přeepsaném v závazné jazykové verzi na stránkách, které následují po tomto shrnutí, sdělila Komise Dánsku rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES týkající se výše uvedené podpory/úvedeného opatření.

Zúčastněné strany mohou podat připomínky ve lhůtě jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a dopisu, který následuje, na tuto adresu:

Commission européenne
Direction générale de l'Energie et des Transports
Direction A
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 41 04

Připomínky budou sděleny Dánsku. Zúčastněné strany podávající připomínky mohou písemně a s uvedením důvodů požádat o zachování důvěrnosti ohledně své totožnosti.

SHRnutí

POPIS OPATŘENÍ

POSTUP

První stížnost týkající se podpory, která byla údajně poskytnuta společnosti **Danske Statsbaner** (dále jako „DSB“) na železniční dopravu mezi městy Kodaň a Ystad, byla Komisi doručena dopisem ze dne 3. února 2003. Po této stížnosti došlo mezi Komisí a dánskými orgány k opakované výměně dopisů. Tato stížnost byla zaevidována pod číslem CP107/07.

Dopisem ze dne 1. června 2006 byla Komisi doručena druhá stížnost proti údajné podpoře, která byla poskytnuta DSB v rámci dvou smluv o poskytování služeb veřejného zájmu uzavřených s dánským ministerstvem dopravy. Rovněž po této stížnosti došlo mezi Komisí a dánskými orgány k opakované výměně dopisů. Stížnost byla zaevidována pod číslem CP124/2006.

Vzhledem k tomu, že se obě stížnosti částečně dotýkají stejných skutečností, Komise se rozhodla, že je bude zpracovávat současně.

Smlouvy o poskytování služeb veřejného zájmu uzavřené mezi dánským ministerstvem dopravy a veřejným podnikem DSB mohly vést podle informací, které Komisi předložili stěžovatelé, k poskytnutí státní podpory.

Smlouvy o poskytování služeb veřejného zájmu

Toto rozhodnutí se týká dvou smluv o poskytování služeb veřejného zájmu uzavřených mezi dánským ministerstvem dopravy a DSB na období 2000–2004 a 2005–2014. Tyto smlouvy byly uzavřeny bez předchozí reálné soutěže.

V těchto smlouvách se stanoví poskytování služeb osobní železniční dopravy v Dánsku, jakož i plnění určitých závazků týkajících se pravidelnosti, kvality nebo tvorby cen. Ve smlouvách se kromě toho stanoví rovněž nákup železničních kolejových vozidel.

Podle ustanovení smlouvy plynou příjmy společnosti DSB až na určité výjimky z prodeje jízdenek. DSB dostává rovněž vyrovnávací platby prostřednictvím smluvních plateb, jejichž výše je stanovena ve smlouvě.

HODNOCENÍ OPATŘENÍ

ZNĚNÍ DOPISU

Existencet podpory

Komise nemůže v tomto stádiu vyloučit, že společnosti DSB byla vyplacena státní podpora v rámci smluv o poskytování služeb veřejného zájmu uzavřených s dánským ministerstvem dopravy na období 2000–2004 a 2005–2014. Komise má pochybnosti zejména v souvislosti s dodržováním tří ze čtyř kritérií, které pro tento účel stanovil Evropský soudní dvůr ve svém rozsudku ve věci *Altmark*.

Slučitelnost

Smlouva o poskytování služeb veřejného zájmu uzavřená mezi dánským ministerstvem dopravy a DSB je smlouvou o poskytování služeb veřejného zájmu ve smyslu článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69, a proto se uvedené nařízení může v tomto případě uplatnit.

Komise se domnívá, že na základě nařízení (EHS) č. 1191/69 může prohlásit podporu, které je zahrnuta v ceně služeb stanovených ve smlouvě o poskytování služeb veřejného zájmu, za slučitelnou se společným trhem. Avšak vzhledem k tomu, že v nařízení (EHS) č. 1191/69 nejsou vymezeny přesné podmínky, slučitelnost takovéto pomoci se musí posuzovat na základě všeobecných zásad vyplývajících ze smlouvy, judikatury a rozhodovací praxe.

Komise poskytla všeobecné shrnutí těchto zásad v Rámci Společenství pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby⁽¹⁾.

V bodě 14 tohoto rámce se stanoví zásady, na základě kterých lze uznat slučitelnost podpory zahrnuté v ceně, kterou zaplatí veřejné orgány poskytovateli služeb veřejného zájmu. V této souvislosti je však třeba prokázat, že výše vyrovnávací platby, tj. ceny zaplacené dánskou vládou, nepřesahuje částku nezbytnou pro pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazků služeb veřejného zájmu.

Komise však pochybuje, že v daném případě nedošlo k nadměrné vyrovnávací platbě. Komise pochybuje rovněž o tom, že se vybíráním dividend ze zisku DSB dánským státem nebo snížením smluvních ročních plateb umožnilo zabránit veškerému riziku nadměrných vyrovnávacích plateb.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem má Komise pochybnosti o slučitelnosti dotyčné státní podpory.

V souladu s článkem 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 může být po příjemci požadováno vrácení jakékoli protiprávní podpory.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 297, 29.11.2005, s. 4.

„1. SAGSFORLØB

1. Nærværende beslutning er truffet i anledning af to klager, dateret henholdsvis den 3. februar 2003 og den 1. juni 2006. De to klager førte til flere brevvækslinger og møder mellem på den ene side Kommissionen og de to klagende parter og på den anden side Kommissionen og de danske myndigheder. Den første klage behandles i øjeblikket af Den Europæiske Ombudsmand.

2. DE KLAGENDE PARTER OG STØTTEMODTAGEREN

2.1. De klagende parter

2.1.1. Den første klager

2. Den første klager er et privatejet busselskab.

2.1.2. Den anden klager

3. Den anden klager er en erhvervsorganisation, som repræsenterer en række danske operatører på transportområdet.

2.2. Støttemodtager: Danske Statsbaner

2.2.1. Den forhenværende monopolvirksomhed i Danmark

4. Danske Statsbaner (DSB) er det historiske jernbaneselskab i Danmark.
5. DSB ejes fuldt ud af den danske stat⁽²⁾. DSB udfører nu kun personbefordring med jernbane og ydelser i tilknytning hertil⁽³⁾, og er derudover også aktiv gennem dets datterselskaber i navnlig Sverige, Norge og Det Forenede Kongerige.
6. I 1998 vedtog Folketinget en lov, som yderligere adskilte jernbaneinfrastrukturen⁽⁴⁾ fra DSB's togdrift.
7. DSB havde ca. 9 200 medarbejdere i 2007. I 2006 var DSB's indtægter på ca. 10,7 mia. DKK (1,43 mia. EUR).

2.2.2. DSB's etablering som en selvstændig offentlig virksomhed

8. I 1999 blev DSB omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed (DSB SV)⁽²⁾.

⁽²⁾ Lov nr. 485 af 1. juli 1998, hvorved den selvstændige offentlige virksomhed DSB SV og DSB Gods blev etableret pr. 1. januar 1999 (DSB-loven).

⁽³⁾ DSB's godsbanevirksomhed blev solgt til Deutsche Bahn i 2001.

⁽⁴⁾ Jernbaneinfrastrukturen vedligeholdes og drives nu af Banedanmark, som er en særskilt myndighed.

9. Ved den lejlighed blev der udformet og indført en ny model for den økonomiske forvaltning. Åbningsbalancen blev udarbejdet på baggrund af en værdiansættelse af aktiver og passiver. De danske myndigheder anførte, at i forbindelse med værdiansættelsen af alle store poster indhentede DSB yderligere udtalelse fra uafhængige eksperter.
10. De danske myndigheder forklarede, at DSB's aktiekapital blev fastsat ud fra en sammenligning med lignende foretagender med store anlægsaktiver. Den endelige åbningsbalances egenkapital byggede på en soliditetsgrad på 36 %, og der blev oprettet et stiftertilgodehavende.
11. Derudover skal det bemærkes, at de retlige rammer for DSB blev suppleret med et regnskabsreglement og konkurrenceretlige retningslinjer, som omfatter pligt til at adskille de vigtigste forretningsområder og holde dem adskilt samt undgå enhver form for krydssubsidiering. Den kontraktbetaling, som DSB modtager på baggrund af de forhandlede kontrakter om offentlig service, holdes adskilt fra de forretningsområder, der drives på ren forretningsmæssig basis.
12. DSB's produktøkonomiregnskaber er udformet for hvert forretningsområde og baseret på en dokumenteret aktivitetsbaseret omkostningsfordeling ved hjælp af fordelingsnøgler for omkostninger og indtægter ⁽⁵⁾.

3. DE VÆSENTLIGSTE KLAGEPUNKTER

13. De punkter, som de klagende parter fremfører, vedrører hovedsagelig to kontrakter om offentlig service mellem Trafikministeriet og DSB, indgået uden en forudgående udbudsprocedure. De vedrører også andre forhold som beskrevet i punkt 6.
14. De to kontrakter om offentlig service vedrører perioderne 2000-2004 og 2005-2014.

3.1. Den første klagers klagepunkter

15. Den første klager rejser mistanke om statsstøtte i forbindelse med jernbanedrift udført af DSB mellem København og Ystad (Sverige).
16. Ruten har været drevet af DSB som fri trafik fra 2000 til 2005. Trafikministeriet besluttede at indføje ruten i kontrakten om udførelse af offentlig service for perioden 2005-2014.
17. Den første klagers hovedargumenter kan sammenfattes således:
- det bør ikke være tilladt at kompensere for pligten til at yde offentlig service på områder, der er underlagt konkurrence ⁽⁶⁾

⁽⁵⁾ De danske myndigheder gjorde det klart, at produktøkonomiregnskaberne er udfærdiget på grundlag af indtægts- og omkostningsallokeringer og er ikke et regnskabsystem. Det har ikke været muligt at udlede særskilte balancer for hvert enkelt forretningsområde.

⁽⁶⁾ Der er en buslinje mellem København og Ystad. Fra Ystad går der færge til Bornholm (dansk ø tæt på Sverige).

- Folketinget har pligt til at vælge den løsning, der er billigst for samfundet
- kompensationen for pligten til at yde offentlig service bør under alle omstændigheder svare til den reelle ekstra udgift, som skyldes de forpligtelser, virksomheden er pålagt.

3.2. Den anden klagers klagepunkter

18. Den anden klager hævder, at Folketinget har givet statsstøtte til DSB ved indgåelsen af kontrakter om offentlig service for henholdsvis perioden 2000-2004 og 2005-2014. Klageren mener, at nævnte statsstøtte er uforenelig med EF-traktaten.
19. Klageren hævder nærmere bestemt, at DSB er blevet overkompenseret for den forpligtelse til offentlig service, som er pålagt i kontrakten. Klageren mener således, at kontraktbetalingerne indebar en for stor fortjeneste for DSB sammenlignet med en rimelig fortjeneste, arten af DSB's aktiviteter og risikoesponering taget i betragtning.
20. Den anden klager mener også, at de offentlige midler, som DSB har modtaget, markant overstiger det, som en effektiv operatør ville have krævet for at yde den pågældende service.
21. Endelig hævder den anden klager, at der også er ydet statsstøtte i form af lån, garantier og en fordelagtig skatteordning.

4. DEJALTERET BESKRIVELSE AF KONTRAKTERNE MELLEM TRAFIKMINISTERIET OG DSB OM OFFENTLIG SERVICE

4.1. Den danske retlige ramme for kontrakter om offentlig service

22. Frem til 1. januar 2000 havde DSB monopol på driften af den nationale jernbanepassagertrafik. Den danske lovgiver har efterfølgende fjernet dette monopol og indført to alternative former for varetægelse af jernbanepassagertrafik ⁽⁷⁾:
- jernbanepassagertrafikken kan udføres på forretningsmæssig basis uden kompensation fra offentlige myndigheder («fri trafik»)
 - trafik kan udføres på baggrund af en kontrakt om offentlig service med kompensation fra offentlige myndigheder («offentlig service-trafik»).
23. Ifølge de danske myndigheder drives der i øjeblikket ingen regelmæssig jernbanepassagertransport som fri trafik.

⁽⁷⁾ Lov om jernbanevirksomhed m.v. nr. 289 af 18. maj 1998 med senere ændringer. Den seneste lovebekendtgørelse er lov nr. 1171 af 2. december 2007.

24. Hvad angår kontrakter om offentlig service skelnes der i dansk lovgivning mellem følgende to kontrakttyper:

- kontrakter om offentlig service, som er blevet forhandlet direkte mellem de relevante offentlige myndigheder og operatøren uden forudgående udbud. Transportministeriet er den kompetente danske myndighed for så vidt angår forhandlede kontrakter om offentlig service, undtagen for forbindelser, der drives af bestemte små regionale operatører
- kontrakter om offentlig service, som er blevet tildelt af den kompetente myndighed efter en offentlig udbudsprocedure. Den kompetente myndighed for kontrakter om offentlig service, der er sendt i udbud, er Trafikstyrelsen, som er en regulerende myndighed oprettet af Transportministeriet.

25. I den sammenhæng udfører DSB personbefordring med jernbane på fjern-, regional- og lokaltrafik i henhold til forhandlede kontrakter om offentlig service, som er indgået med Trafikministeriet.

26. Herudover er udbudsproceduren blevet taget mere og mere i brug i årenes løb. I 2002 vandt Arriva udbuddet på en del af den regionale trafikbetjening i Vestdanmark. I 2007 vandt et joint venture mellem DSB og First Group også udbuddet på en del af regionaltrafikken udført som offentlig service i Østdanmark og Sydsverige, herunder den grænseoverskridende kollektive trafik i regionen.

27. De danske myndigheder har også tilkendegivet, at de agter at sende flere kontrakter om offentlig service i offentligt udbud.

4.2. Kontrakten om offentlig service for perioden 2000-2004

28. Denne kontrakt vedrørte fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i årene 2000-2004.

29. I afsnit 1 hedder det, at »formålet med denne kontrakt er at fremme en positiv udvikling i jernbanepassagertrafikken med udgangspunkt i en sund økonomi for DSB«, som er det danske statsejede jernbaneselskab.

30. De følgende afsnit inderholder en sammenfatning af de mest relevante bestemmelser med henblik på undersøgelsen af denne kontrakt om offentlig service.

4.2.1. Kontraktens indhold (*)

31. Punkt 3 fastsætter kontraktens omfang. Den omhandler udførelse af offentlig personbefordring med jernbane og kundeservice. Kontrakten omfatter ikke trafik udført som offentlig service efter udbud og fri trafik, herunder fri trafik med gods.

32. Punkt 7 i kontrakten fastlægger detaljerne i de transportydelser, DSB skal udføre. Omfanget af DSB's produktionsforpligtelse i kontraktperioden er fastsat i togkilometer.

Togkilometerproduktion i kontraktperioden

År	2000	2001	2002	2003	2004
Mio. togkm.	41,0	41,7	41,9	42,1	43,3

33. Punkt 7.1, litra a) fastlægger målet om at gennemføre en produktion på 51 mio. togkilometer pr. år fra den 1. januar 2006.

34. Punkt 8 i kontrakten fastlægger imidlertid, at Trafikministeriet kan beslutte at udbyde dele af trafikken, hvilket vil resultere i opsigelse af kontrakten. Punkt 8 beskriver detaljeret retsreglerne for at sende trafikbetjeningen i udbud. De indeholder også bestemmelser om følgerne, især hvad angår nedsat kompensation og det rullende materiel.

35. I punkt 7 fastlægges også reglerne vedrørende køreplaner og trafikydelseernes hyppighed. Hvad angår køreplanerne, indeholder punkt 9 bestemmelser om koordination af køreplaner. En række bestemmelser skal sikre, at DSB arbejder for at skabe et sammenhængende kollektivt trafiksystem med koordination mellem bus og tog.

36. Punkt 10 indeholder bestemmelser om anvendelse og indkøb af nyt rullende materiel for et samlet beløb på 5,6 mia. DKK i perioden indtil 2006. Det nye rullende materiel består af en ny type dieseltog kaldet IC4. Tekniske specifikationer for disse nye tog såsom hastighed, antal sæder eller komfortniveau angives i punkt 10 ligesom

vilkårene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

37. Andre relevante bestemmelser, som bør nævnes i denne sammenhæng, er:

- punkt 11 som fastsætter vilkår for så vidt angår infrastrukturen, og fastlægger forbindelserne mellem DSB og Banestyrelsen
- punkt 12, der omfatter bestemmelser om kundeservice
- punkt 13, der omfatter sanktionerne ved manglende rettidighed
- punkt 14, der fastlægger betingelserne for takstfastsættelsen.

4.2.2. Kontraktbetaling

38. Den økonomiske kompensation, som DSB modtager, er fastlagt i punkt 4 i kontrakten.

39. Indtægterne fra billetsalget tilfalder DSB. Derudover modtager DSB en kontraktbetaling fra Transportministeriet for de i kontrakten fastlagte ydelser.

(*) Kontrakten består efter en indledning af 22 punkter og 5 bilag.

40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

Kontraktbetaling 2000-2004					
År	2000	2001	2002	2003	2004
Mio. DKK	2 884,9	2 945,7	2 953,7	3 039,4	3 057,9

41. Kontraktbetalingen reguleres årligt ved stigningen i netto-prisindekset.
42. Kontraktbetalingen er fastsat med udgangspunkt i det 10-årsbudget for DSB-koncernen, som blev vedtaget den 11. juni 1999 og indeholder den langfristede finansieringsstrategi for DSB.
43. Punkt 4 indeholder endvidere bestemmelser om visse justeringer i henhold til gennemførelsen af den 5-årige rammeaftale for jernbaneområdet af 26. november 1999. Denne aftale foranlediger vedtagelse af særlige tilføjelser til kontrakten for så vidt angår:
- indkøb og indførelse af nyt rullende materiel (punkt 10 i kontrakten)
 - puljer til nærbaner og modernisering af stationer
 - kvalitetsforbedring på banestrækningen Odense — Svendborg
 - økonomiske tilskyndelser, som fremmer en samfundsøkonomisk fornuftig trafikproduktion.
44. Indkøbet af det rullende materiel jf. punkt 10 i kontrakten finansieres med de kontraktbetalinger, som er fastsat i kontrakten. Tilføjeisen af puljer til nærbaner, stationsmodernisering eller kvalitetsforbedring på banestrækningen Odense — Svendborg kan kræve en forøgelse af kontraktbetalingen.
45. Punkt 5 vedrører baneafgifter. I kontraktbetalingen er indregnet DSB's udgifter til baneafgifter for de tog, som er omfattet af kontrakten. Punkt 5 indeholder også bestemmelser om, at baneafgifterne justeres én gang årligt.
- 4.3. Kontrakten om offentlig service for perioden 2005-2014**
46. Den anden kontrakt mellem Trafikministeriet og DSB dækker fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2005-2014.
47. Ifølge indledningen er målet med kontrakten at *»sætte nogle klare rammer for udførelse af opgaven på en måde, der for staten sikrer den bedst mulige udvikling af passagertrafikken med tog for de økonomiske midler, der er til rådighed for indkøb af togtrafik, og for DSB sikrer en sund økonomi«*.
- 4.3.1. Kontraktens indhold ⁽⁹⁾**
48. Punkt 1.1 angiver anvendelsesområde. Den nævner de bestemte banestrækninger, hvor der udføres trafik som offentlig service i henhold til den forhandlede kontrakt.
49. Det skal bemærkes, at på to bestemte strækninger tilfalder billetindtægterne ikke DSB. Kontrakten omfatter også international togtrafik til Tyskland og strækningen København — Ystad, som tidligere blev drevet som fri trafik.
50. Den trafikydelse, som DSB skal levere, består af en trafikeringsplan (antal tog og tidsintervaller), en standsningsplan (betjening af standsningssteder) og en linjeplan (krav til togforbindelser). Indholdet af de tre planer er efterfølgende angivet i punkt 1 sammen med regler om siddepladskapacitet, regularitet, pålidelighed, kundetilfredshed, driftsforstyrrelser og andre særlige forhold.
51. Punkt 2 omhandler alle former for takstfastsættelse, herunder særlige bestemmelser for rejser over Øresund.
52. Punkt 3 omhandler trafikydelsens afgrænsning i forhold til fri trafik. I punkt 3.3 anføres navnlig muligheden af at udvide den trafik, der udføres som offentlig service, ud over denne kontrakts trafikale rammer, uden det medfører øget kontraktbetaling.
53. Punkt 4 omhandler regler, ansvar og pligter i forbindelse med modernisering af stationer. DSB skal udarbejde planer for stationsmoderniseringen, som skal indsendes til Trafikministeriet til orientering.
54. Punkt 5 fastlægger DSB's forpligtelser i forbindelse med udførelsen af dets aktiviteter på trafikområdet. Forpligtelserne vedrører bl.a. informationforpligtelser, besigtigelse af materiel, forpligtelsen til at stille rullende materiel til rådighed for operatører, der vinder udbud på forskellige strækninger, bestemte betingelser for billetsalg og frikort til bestemte persongrupper (Kongehuset og ansatte inden for jernbanesektoren).
55. Punkt 6 omhandler muligheden og vilkårene for at sende bestemte strækninger i udbud samt den efterfølgende reduktion af kontraktbetalingen i forhold til de tilknyttede serviceforpligtelser.
- 4.3.2. Kontraktbetaling**
56. Kontraktens punkt 7 angiver den økonomiske kompensation, som DSB modtager.
57. Indtægter fra billetsalget tilfalder i princippet DSB ⁽¹⁰⁾. Derudover modtager DSB en kontraktbetaling fra Transportministeriet for de ydelser, som er fastlagt i kontrakten.

⁽⁹⁾ Kontrakten består af en indledning, 10 punkter og 9 bilag.

⁽¹⁰⁾ Jf. ovennævnte undtagelser.

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

Kontraktbetaling 2005-2014										
År	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Mio. DKK	2 985	3 021	2 803	2 669	2 523	2 480	2 486	2 433	2 475	2 470

59. Kontraktbetalingen er fast og skal således ikke være genstand for nogen automatisk regulering, medmindre andet udtrykkeligt er angivet i kontrakten. Kontraktbetalingen reguleres årligt ved den i finansloven forudsatte stigning i nettoprisindekset.

60. Kontrakten præciserer ikke, på hvilket grundlag kontraktbetalingen er beregnet. De danske myndigheder har angivet, at betalingen er fastsat på grundlag af 10-årsbudgettet, som er baseret på et løseligt skøn over indtægter og omkostninger.

61. Kontraktbetalingen dækker bl.a. afskrivning og forrentning af nyt rullende materiel jf. nedenstående tabel:

Afskrivning af nyt materiel i perioden 2005-2014 (mio. DKK)										
År	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IC4-tog	50	167	247	258	258	258	258	258	258	258
IC2-tog	1	24	46	46	46	46	46	46	46	46
Nærbanetog						15	44	74	89	89

62. Den hertil hørende leveringsplan for de årlige investeringer i nyt materiel fremgår af nedenstående tabel:

Leveringsplan for nyt materiel										
År	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
IC4-tog	1	31	44	7						
IC2-tog		1	22							
Nærbanetog							14*	14*	14* (!)	

(!) De forventede tal på tidspunktet for kontraktens indgåelse.

63. En række bestemmelser blev indføjet i kontrakten for at tage højde for forsinkelser i forbindelse med levering af det rullende materiel i henhold til kontrakten for perioden 2000-2004.

64. Punkt 7.1.2 rummer mulighed for en årlig justering af kontraktbetalingen på grundlag af leveringen af nyt materiel. Reguleringen kan dog ikke indebære, at DSB modtager større kompensation. Reguleringen gennemføres ikke ved reguleringer under 8 mio. DKK.

5. BEDØMMELSE AF BESTEMMELSERNE I KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG SERVICE

5.1. Er der tale om statsstøtte?

65. I EF-traktatens artikel 87, stk. 1, hedder det: »Bortset fra de i denne traktat hjemlede undtagelser er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.«.

66. Ifølge kontrakten om offentlig service skal der af det danske statsbudget betales en pris til DSB for gennemførelse af kontrakten om offentlig service. Betalingen foretages således ved hjælp af **statsmidler**.

67. DSB, som modtager betalinger, er en **virksomhed som omhandlet i traktatens artikel 87, stk. 1**.

68. Herefter opstår spørgsmålet, om den pågældende betaling har givet eller giver Danske Statsbaner en **økonomisk fordel**. Ifølge domstolen får en virksomhed ikke nogen økonomisk fordel, hvis kompensationen for at yde en offentlig service overholder de fire kriterier, der er fastsat i *Altmark*-dommen⁽¹¹⁾. Det må altså undersøges, om den kontrakt om offentlig service, der er indgået mellem den danske regering og DSB, opfylder disse fire kriterier.

5.1.1. *Er det faktisk pålagt den pågældende virksomhed at opfylde klart definerede forpligtelser til offentlig service?*

69. Af kontraktens nationale retsgrundlag, den danske jernbanelov, fremgår det, at det er pålagt DSB at udføre offentlig service på grundlag af kontrakter, der forhandles med det danske trafikministerium. Kontrakterne selv definerer i detaljer, hvilke strækninger DSB har pligt til at betjene, og med hvilken regularitet, kvalitet og hyppighed togforbindelserne skal drives.

Særlige forhold angående strækningen København — Ystad

70. Den første klager har rejst det særlige spørgsmål om forbindelsen mellem København og Ystad, der er omfattet af kontrakten om offentlig service for perioden 2005-2014.

71. Klageren bestrider, at den danske transportminister har juridisk og økonomisk grundlag for at medtage togforbindelsen mellem København og Bornholm (via Ystad) i den forhandlede kontrakt om offentlig service, når driften på denne strækning i forvejen var udsat for konkurrence.

72. På dette punkt må det konstateres, at EF-retten hverken indeholder nogen klar og præcis retlig definition — der kan benyttes, når EF-traktatens konkurrenceregler skal anvendes — af den opgave at levere tjenesteydelser af almen økonomisk interesse eller noget fast etableret juridisk begreb, der endegyldigt fastsætter de vilkår, der skal være opfyldt, for at en medlemsstat gyldigt kan henvise til, at der foreligger en beskyttelsesværdig opgave af almen økonomisk interesse, hverken i den forstand, hvori begrebet benyttes i *Altmark*-dommens første betingelse, eller sådan som det benyttes i EF-traktatens artikel 86, stk. 2.

73. I sagen BUPA/Kommissionen⁽¹²⁾ påpegede Førsteinstansretten i øvrigt⁽¹³⁾:

»Hvad angår kompetencen til at fastsætte arten og rækkevidden af en SIEG-opgave som omhandlet i traktaten samt den grad af kontrol, som fællesskabsinstitutionerne skal udøve i den sammenhæng, følger det [...] og af Rettens praksis, at medlemsstaterne har en vid skønsebeføjelse med hensyn til

⁽¹¹⁾ Domstolens dom af 24. juli 2003, sag C-280/00, *Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (»*Altmark*«), Saml. 2003 I, s. 7747.

⁽¹²⁾ Førsteinstansrettens dom af 12. februar 2008 i sag T-289/03, *BUPA mod Kommissionen*, Sml. 2008, præmis 165.

⁽¹³⁾ Se også Førsteinstansrettens dom af 26. juni 2008 i sag T-442/03, *SIC mod Kommissionen*, endnu ikke offentliggjort, præmis 195-196 og den præcedens, der henvises til dér.

definitionen af, hvad de anser for en SIEG-ydelse, og at Kommissionen således kun kan stille spørgsmålstegn ved en medlemsstats definition af disse tjenesteydelser i tilfælde af en åbenbar fejl.»⁽¹⁴⁾

74. De danske myndigheder har gjort gældende, at der af flere grunde bør være en jernbaneforbindelse mellem København og Bornholm, herunder den territoriale sammenhæng og krav til trafikens pålidelighed og regularitet. Dertil kommer, at en togforbindelse opfylder en række særlige krav, som den eksisterende busforbindelse ikke opfylder, f.eks. trafikbetjening af kystbyer, som banestrækningen passerer, og rabattilbud til visse bruger kategorier som f.eks. børn.

75. På dette punkt har den danske regering efter Kommissionens opfattelse ikke begået nogen åbenbar fejl i sit skøn, når den har indføjet denne forbindelse i kontrakten om offentlig service for perioden 2005-2014.

76. *Altmark*-dommens første kriterium er således opfyldt, og Kommissionen rejser ingen indvendinger på dette punkt.

5.1.2. *Er de kriterier, der ligger til grund for beregningen af kompensationen, fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde?*

77. Omfanget af den kompensation, der ydes for at opfylde de stillede krav til den offentlige service, er fastsat på grundlag af et 10-årsbudget for 1999-2008, der blev vedtaget den 11. juni 1999. Budgettet er udarbejdet under hensyntagen til udsigterne for DSB's driftsudvikling i den pågældende periode.

78. 10-årsbudgettet er bl.a. udarbejdet på grundlag af følgende data og hypoteser:

- ændring af den generelle juridiske ramme for jernbanesektoren, herunder de skattemæssige forhold
- realisering af investeringer i rullende materiel inden juni 1999 (10 mia. DKK)
- en udvikling i billetpriserne, der følger forbrugerprisindekset
- en anslået årlig produktivitetsforbedring på 2 %
- justeringer i antallet af passagerer
- årlige prognoser for produktion og salg
- et afkast af egenkapitalen på 6 % efter skat.

79. 10-årsbudgettet er knyttet som bilag 1 til kontrakten om offentlig service 2000-2004 og indeholder oplysninger om, hvordan det vedtaget.

⁽¹⁴⁾ Se også Førsteinstansrettens dom af 15. juni 2005, *Olsen mod Kommissionen*, T-17/02, Sml. II, s. 2031, præmis 216.

80. Kommissionen kan konkludere, at kompensationen frem til 2008 er beregnet på grundlag af kriterier, der er fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde. For perioden 2009-2014, derimod, er Kommissionen dog i tvivl om, om dette er tilfældet, for her synes kompensationen at være beregnet uden henvisning til et budget.
- 5.1.3. *Overstiger kompensationen, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste under hensyntagen til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne?*
81. Ud fra klagerens påstande og de danske myndigheders forklaringer er Kommissionen usikker, hvad angår flere faktuelle forhold, som muliggør overkompensation af de omkostninger, der er nødvendige for at præstere de kontraktfæstede serviceydelser.
82. Kommissionens usikkerhed angår følgende punkter:
- i) *DSB's resultatforbedringer*
83. Klagerne har fremhævet DSB's høje rentabilitet. Efter deres opfattelse tyder det forhold, at DSB's resultatforbedringer er fremkommet i kraft af gennemførelse af en kontrakt om offentlig service, på, at kompensationen til DSB ligger højere end omkostningerne ved at opfylde forpligtelserne til offentlig service plus en rimelig fortjeneste.
84. Klagerne mener endvidere, at DSB's rentabilitet sammenholdt med den ringe risiko, som DSB er udsat for, tyder på, at der er tale om overkompensation.
85. De danske myndigheder har fremlagt en detaljeret analyse af DSB's finansielle situation i perioden 1999-2006. Den er udført af KPMG, afsluttet den 1. januar 2008 og fremsendt af danske myndigheder til Kommissionen den 28. februar 2008.
86. De danske myndigheder har således bekræftet, at DSB's resultater har ligget over 10-årsbudgettets forventninger. Forsinkelser eller reduktioner i investeringerne har medført, at hensættelserne til afskrivninger har været mindre end forudsat i 10-årsbudgettet. Dertil kommer, at produktivitetsgvinster, bedre økonomistyring og ændrede rentesatser har forbedret den finansielle situation og dermed bidraget til, at DSB's resultat efter skat i perioden 1999-2006 blev 2,715 mia. DKK bedre end forventet i 10-årsbudgettet.
87. De danske myndigheder har dog påpeget, at disse resultatforbedringer ikke har medført nogen kapitalakkumulation for DSB ud over det, der oprindeligt var forudsat i 10-årsbudgettet.
88. Ifølge de danske myndigheder er en del af resultatforbedringerne ført tilbage til staten i form af udbyttebetalinger: For perioden 1999-2006 har DSB udbetalt et udbytte på 4,171 mia. DKK, hvor der i 10-årsbudgettet kun var regnet med 1,135 mia. DKK. Ja, de danske myndigheder mener endda, at udbyttebetalingerne overstiger DSB's resultatforbedringer med 868 mio. DKK. Men oven i dette har resultatforbedringen medført, at de kontraktlige udbetalinger for årene 2002, 2003 og 2004 er blevet nedsat med 1 mia. DKK.
89. Efter de danske myndigheders opfattelse kan regeringens udbyttepolitik ligestilles med en tilbagebetalingsbestemmelse («clawback clause»), som ophæver risikoen for at overkompensere.
90. På denne baggrund stiller Kommissionen sig tvivlende over for, om resultatforbedringerne faktisk skyldes kompensationer, der er større end nødvendigt. Men hvis det er tilfældet, tvivler Kommissionen til gengæld på, at opkrævningen af udbyttebetalinger og kompensationsnedsættelsen efter tilpasningen af de kontraktlige udbetalinger for visse år, har medført, at enhver overkompensation er ophævet. Kommissionen tvivler også på, at det er muligt at kompensere for overkompensation ved forhøjede udbyttebetalinger.
- ii) *Forsinket levering af rullende materiel*
91. Klagerne har over for Kommissionen påpeget, at rullende materiel, som ifølge kontrakten om offentlig service skulle leveres af fabrikanten Ansaldobreda, er blevet stærkt forsinket. Klagerne hævder, at DSB fortsat har modtaget betalinger som forudsat i kontrakten, selvom forsinkelserne har betydet, at selskabet ikke har haft omkostninger til afskrivning af materiellet.
92. Derudover har klagerne bemærket, at DSB har lejet materiel for at kunne opfylde sin befordringspligt og fået kompensation i denne forbindelse.
93. De danske myndigheder har i deres svar og i KPMG's finansielle analyse bekræftet, at der har været forsinkelser, og at DSB i visse perioder har været nødt til at benytte eksternt materiel.
94. De danske myndigheder har desuden bekræftet, at udbetalingerne i henhold til kontrakten om offentlig service for perioden 2000-2004 ikke er blevet korrigeret for disse forsinkelser. Kontrakterne indeholdt nemlig ingen bestemmelser, der tillod en sådan justering.
95. Derfor anslår de danske myndigheder, at DSB har modtaget 154 mio. DKK i perioden 2003-2004, som ikke er blevet benyttet til afskrivning af materiel. Af dette beløb er 50 millioner blevet ført tilbage i form af en frivilligt nedsat kontraktudbetaling. Og som anført ovenfor mener de danske myndigheder i øvrigt, at opkrævningen af udbytte har gjort det muligt at ophæve enhver risiko for overkompensation.
96. Myndighederne har i øvrigt påpeget, at kontrakten om offentlig service for perioden 2005-2014 indeholder bestemmelser, der gør det muligt at justere betalingerne efter eventuelle forsinkelser i leveringerne af rullende materiel. Derfor er de kontraktlige udbetalinger blevet nedsat med 252 mio. DKK i 2005 og 393 mio. DKK i 2006.

97. Endelig har de danske myndigheder bekræftet, at Transportministeriet har tilført DSB midler til leje af materiel som led i en finansieringsaftale. Den finansielle analyse fra KPMG nævner en udbetaling på [...] (*) DKK i 2005 og en forventet udbetaling i 2007-2010 på [...] (*) DKK.
98. Herudover har de danske myndigheder underrettet Kommissionen om, at leverandøren af det rullende materiel, Ansaldobreda, skal betale erstatning for forsinkelserne. Hvor stor erstatningen ville blive stod ikke klart, da KPMG udarbejdede sin analyse.
99. På denne baggrund står det ikke klart for Kommissionen, om udbetalingen af den del af kompensationsbeløbet, der er knyttet til rullende materiel i kontrakterne, har medført, at DSB har fået en fordel, i og med at de dermed forbundne omkostninger ikke forfaldt til betaling. På den anden side tvivler Kommissionen på, at reduktionen af udbetalingerne og opkrævningen af udbytte svarer præcist til de resultatforbedringer, der skyldes leveringsforsinkelserne. Kommissionens usikkerhed gælder også den compensation, DSB har fået for at måtte bruge lejet materiel, og udfaldet af erstatningssagen mod leverandøren.
100. På denne baggrund kan Kommissionen ikke udelukke, at de kontraktlige udbetalinger og andre compensationer og erstatninger har medført, at DSB har fået en fordel, fordi leveringen af det rullende materiel, der var forudsat i kontrakterne om offentlig service, blev forsinket.
- iii) *Særlige forhold angående strækningen København — Ystad*
101. Kommissionen er også usikker på, om DSB har kunnet skaffe sig en fordel for at drive trafik på denne strækning. Usikkerheden bunder i to forhold:
102. På den ene side kan Kommissionen ikke udelukke, at DSB for perioden 2000-2004 har fået økonomisk støtte i form af tilskud via kontrakten om offentlig service, selvom strækningen var betjent uden forpligtelser til at yde offentlig service.
103. På den anden side sætter Kommissionen spørgsmålstegn ved omkostningerne ved hele strækningen København — Bornholm. De danske myndigheder har anført, at DSB tilbyder sine passagerer gennemgående billetter, inklusive færgeturen mellem Ystad og Rønne⁽¹⁵⁾. Færgeruten mellem disse to byer drives af en offentlig virksomhed, og derfor gælder det om at være sikker på, at den pris, hvor med færgeturen faktureres til DSB, ikke giver DSB en fordel i forhold til konkurrenternes busforbindelse, der også sælger gennemgående billetter. Det må med andre ord kontrolleres, om det selskab, der driver færgeruten, opkræver den samme pris af DSB og af det busselskab, der konkurrerer med DSB, og, hvis det ikke er tilfældet, om forskellen er forretningsmæssigt begrundet.
- 5.1.4. *Fastlægges størrelsen af den nødvendige kompensation på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne, idet der er taget hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne?*
104. Kontrakten om offentlig service har ikke været sendt i udbud. Det må derfor afklares, om størrelsen af den nødvendige kompensation er fastlagt på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne under hensyntagen til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.
105. Danmark mener, at dette kriterium er opfyldt. Kommissionen er imidlertid ikke sikker på, om den metode, de danske myndigheder har anvendt til at fastsætte beløbet for de kontraktlige betalinger og den samlede compensation for de offentlige serviceopgaver, er holdbar. Den valgte fremgangsmåde går ud på at opstille samlede finansielle målsætninger på virksomhedsniveau. Den danske stat optræder således som en aktionær, der på forhånd fastsætter et forventet niveau for egenkapitalens afkast. Denne fremgangsmåde bygger ikke direkte på en beregning af virksomhedens omkostninger ved at opfylde kravene om offentlig service under hensyntagen til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste.
106. De danske myndigheder har også fremlagt elementer til en sammenligning (forholdstal) med andre jernbanevirksomheder.
107. Disse oplysninger er dog ikke nok til at ophæve Kommissionens tvivl om, hvorvidt den nødvendige kompensation er fastlagt på grundlag af en analyse af de omkostninger som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne.
- 5.1.5. *Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne*
108. Videre skal det kontrolleres, om den økonomiske støtte, som Danske Statsbaner modtager, fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene og påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.
109. I det foreliggende tilfælde ydes fordel til en transportvirksomhed, der arbejder med jernbanetransport både i Danmark og i nabolandene. I Danmark er der konkurrence på markedet for personbefordring med jernbane. Derfor fordrejer økonomisk støtte konkurrencevilkårene eller truer med at fordreje dem.

(*) Omfattet af tavshedspligten.

⁽¹⁵⁾ Bornholmfærgens anløbshavn.

110. På fællesskabsplan er der endnu ikke konkurrence på markedet for persontransport med jernbane. I flere medlemsstater er der dog lukket op for det nationale marked, heriblandt i nabolande til Danmark, f.eks. Sverige og Tyskland. Både disse landes forhenværende monopolvirksomheder og nye markedsdeltagere er aktive i flere af Fællesskabets medlemsstater. Derfor er der risiko for, at støtte, der ydes til en dansk jernbanevirksomhed, vil påvirke samhandelen mellem de medlemsstater, der allerede har lukket op for konkurrence på markedet for persontransport med jernbane, eller hvis virksomheder er aktive på nationale markeder, hvor der er konkurrence.
111. Derudover må der tages hensyn til konkurrencen mellem forskellige transportformer.
112. De omhandlede støtteforanstaltninger risikerer således at påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.
113. Det kan i denne sag som Kommissionens opfattelse **konkluderes**, at hvis kontrakten om offentlig service giver DSB en fordel, er der tale om støtte som omhandlet i traktatens artikel 87, stk. 1.

5.2. Forenelighed med det fælles marked

114. Hvis kontrakten om offentlig service indebærer støtte, skal det undersøges, om den støtte kan erklæres forenelig med det fælles marked.

5.2.1. Forenelighed på grundlag af EF-traktatens artikel 73

115. I EF-traktatens artikel 73 står der om landtransport, at »støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med denne traktat«.

5.2.1.1. Altmark-dommen om anvendeligheden af artikel 73

116. Domstolen bemærker, at det i traktatens artikel 77 (nu artikel 73 EF) bestemmes, »at støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med traktaten. Efter vedtagelsen af forordning (EØF) nr. 1107/70 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje, er medlemsstaterne ikke længere berettigede til at påberåbe sig traktatens artikel 77, som bestemmer, at støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med traktaten, uden for de tilfælde, som omhandles i den afledte fællesskabsret. I de tilfælde, hvor forordning (EØF) nr. 1191/69 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje ikke finder anvendelse, og hvor de omhandlede tilskud

er omfattet af traktatens artikel 92, stk. 1 (efter ændring nu artikel 87, stk. 1, EF), fastsætter forordning (EØF) nr. 1107/70 således udtømmende de betingelser, hvorunder medlemsstaternes myndigheder kan tildele støtte i henhold til traktatens artikel 77.«⁽¹⁶⁾.

117. Det må herefter undersøges, om det foreliggende tilfælde reguleres af forordning (EØF) nr. 1191/69 eller forordning (EØF) nr. 1107/70.

5.2.1.2. Forenelighed på grundlag af forordning (EØF) nr. 1191/69⁽¹⁷⁾

118. Den kontrakt om offentlig service, der er indgået mellem den danske regering og Danske Statsbaner, er en kontrakt om offentlig tjeneste, som omhandlet i forordning (EØF) nr. 1191/69, artikel 14. Forordningen finder således anvendelse i den foreliggende sag.

Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

119. Ifølge forordning (EØF) nr. 1191/69, artikel 17, stk. 2, gælder det, at »med hensyn til kompensationsydelse, der følger af anvendelsen af denne forordning, skal fremgangsmåden med forudgående underretning i henhold til artikel 93, stk. 3, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab ikke anvendes«. Sådanne kompensationer kan altså anses for at være forenelige med det fælles marked.

120. Men i dommen **Danske Busvognmænd** (også kaldet Combust-dommen) af 16. marts 2004 har Førsteinstansretten præciseret begreberne »betaling i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste« som omhandlet i forordning (EØF) nr. 1191/69, artikel 14, og »kompensationer« som omhandlet i samme forordnings artikel 17, stk. 2:

»77. Artikel 1 i forordning (EØF) nr. 1191/69 indfører nemlig ifølge selve sin ordlyd en klar sondring mellem »de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser«, som de kompetente myndigheder skal ophæve (stk. 3) og »transportydelser«, som de kompetente myndigheder er berettiget til at garantere ved indgåelse af »kontrakter om offentlig tjeneste« (stk. 4), idet det præciseres, at de kompetente myndigheder »[dog kan] opretholde eller pålægge de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er omhandlet i artikel 2« (stk. 5). Kun i det sidstnævnte tilfælde skal der anvendes de fælles kompensationsmetoder, som navnlig er fastsat i afdeling IV i forordning (EØF) nr. 1191/69, dvs. i artikel 10-13. Hvad angår dette punkt bestemmes det ganske vist i den tyske version af artikel 1, stk. 4, i forordning (EØF) nr. 1191/69, at de kompetente myndigheder er berettiget til at indgå kontrakter vedrørende transportydelser »på grundlag af forpligtelser til offentlig tjeneste«, men dette er en åbenbar redaktionel fejl, som er i strid med den nye kontraktordning, da dette udtryk ikke genfindes i nogen af de øvrige sprogversioner.

⁽¹⁶⁾ Domstolens dom af 24. juli 2003, sag C-280/00, Altmark Trans, præmis 101, 106 og 107.

⁽¹⁷⁾ Forordning (EØF) nr. 1191/69 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT L 169 af 29.6.1991, s. 1).

78. Ved »kontrakt om offentlig tjeneste« forstås ifølge artikel 14 i forordning (EØF) nr. 1191/69 en kontrakt, der indgås med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser, og som ud over fastsættelse af gyldighedsperioden kan indeholde bestemmelser om alle detaljer i forbindelse med transportydelsen, herunder »prisen på ydelserne [...], der enten udgør et tillæg til takstindtægterne eller omfatter indtægterne, samt nærmere bestemmelser for de finansielle forbindelser mellem de to parter« [artikel 14, stk. 1, og stk. 2, litra b)]. Denne rent kontraktmæssige ordning indeholder altså hverken bestemmelser om kompensation for udførelse af pålagte opgaver eller om forpligtelser til offentlig tjeneste i den i artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1191/69 anvendte forstand.

79. Det præciseres i så henseende i artikel 14, stk. 4-6, i forordning (EØF) nr. 1191/69, at hvis en virksomhed har til hensigt at afbryde en transporttjeneste, som ikke er omfattet af kontraktordningen »eller« forpligtelsen til offentlig tjeneste, kan de kompetente myndigheder pålægge virksomheden at opretholde den pågældende tjenesteydelse. I så fald skal byrderne som følge af denne forpligtelse »kompenseres efter de i afdeling II, III og IV fastsatte fælles metoder«. Heraf følger nødvendigvis, at de kontraktlige forbindelser, der opstår mellem transportvirksomheden og den kompetente myndighed efter en licitation, i medfør af artikel 14, stk. 1 og 2, i forordning (EØF) nr. 1191/69 medfører en særlig finansieringsordning, som ikke giver plads for nogen kompensation efter de i forordningens afdeling II, III og IV fastsatte metoder ⁽¹⁸⁾.

121. Af denne dom følger, at begrebet »kompensation for offentlig tjeneste« som omhandlet i forordning (EØF) nr. 1191/69, artikel 17, stk. 2, skal fortolkes restriktivt. Det omfatter kun kompensationsydelser for de forpligtelser til offentlig tjeneste, som ensidigt pålægges en virksomhed i medfør af forordningens artikel 2, som beregnes efter den metode, der er beskrevet i forordningens artikel 10-13, og som ikke skal anmeldes til Kommissionen efter den procedure, der er fastsat i EF-traktatens artikel 88, stk. 3.

122. Derimod er de betalinger, der er fastsat i en kontrakt om offentlig tjeneste som omhandlet i forordning (EØF) nr. 1191/69, artikel 14, ikke kompensationsydelser i den i samme forordnings artikel 17, stk. 2, anvendte forstand.

123. Derfor er betalinger, der som i det foreliggende tilfælde er fastsat i en kontrakt om offentlig tjeneste i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i forordning (EØF) nr. 1191/69, artikel 14, ikke fritaget for anmeldelsespligten i EF-traktatens artikel 88, stk. 3, og de kan således ikke anses for at være forenelige med det fælles marked på dette grundlag.

5.2.2.2. Forenelighed med det fælles marked på grundlag af artikel 14 i forordning (EØF) nr. 1191/69

124. I forordning (EØF) nr. 1191/69, artikel 14, hedder det:

»1. Ved kontrakt om offentlig tjeneste forstås en kontrakt, der indgås mellem en medlemsstats kompetente myndigheder og en

transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

Kontrakten om offentlig tjeneste kan særligt omfatte:

- transportydelser, der følger fastsatte regler om kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet
- supplerende transportydelser
- transportydelser til bestemte priser og på bestemte vilkår, især for bestemte grupper af rejsende eller bestemte forbindelser
- tilpasninger af ydelserne til de faktiske behov.

2. Kontrakter om offentlig tjeneste omfatter blandt andet følgende punkter:

- a) særlige oplysninger om transportydelserne, navnlig vedrørende kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet
- b) prisen på ydelserne i henhold til kontrakten, der enten udgør et tillæg til takstindtægterne eller omfatter indtægterne, samt nærmere bestemmelser for de finansielle forbindelser mellem de to parter
- c) reglerne vedrørende tillægskontrakter og kontraktændringer, navnlig for at tage hensyn til uforudsete ændringer
- d) aftalens gyldighedsperiode
- e) sanktioner i tilfælde af misligholdelse af kontrakten.

3. De aktiver, der anvendes til transportydelser, som er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, kan enten tilhøre virksomheden eller være stillet til dennes rådighed.«.

125. Kommissionen konstaterer, at hverken formålet med (»sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser«) eller indholdet af kontrakter om offentlig service (»fastsatte regler om kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet«, fastsættelse af takster, befordringsvilkår »for bestemte grupper af rejsende eller bestemte forbindelser«, »tilpasninger af ydelserne til de faktiske behov« osv.) adskiller sig fra de forhold, for hvilke staten eller lokale myndigheder kan pålægge pligter til offentlig tjeneste. Derimod kan det ikke udelukkes, at den pris, kontrakten fastsætter for sådanne ydelser, ikke svarer til markedsprisen og derfor kan betegnes som statsstøtte.

126. På dette punkt skal Kommissionen for det første bemærke, at den lovgivende myndighed ved vedtagelsen af forordning (EØF) nr. 1191/69 havde til formål at fastsætte, under hvilke vilkår »støtteforanstaltninger [...],

⁽¹⁸⁾ Førsteinstansrettens dom af 16. marts 2004 i sag T-157/01, Danske Busvognmænd, præmis 77-79.

som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse» som omhandlet i EF-traktatens artikel 73, er forenelige med det fælles marked. Anvendelsen af artikel 73, og dermed også anvendelsen af forordning (EØF) nr. 1191/69, forudsætter, at der foreligger statsstøtte som omhandlet i EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Hvis kontraktens indhold kan være omfattet af artikel 73's begreb om »forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse«, bør instrumentet form — altså det, at det er en kontrakt og ikke en ensidigt pålagt forpligtelse — ikke i sig selv hindre, at den støtte, der kan være indeholdt i prisen, er forenelig med det fælles marked. Det afgørende for, om en ydelse, hvad enten den er statspålagt eller aftalt mellem parterne i en kontrakt, kan betegnes som en pligtmæssig offentlig tjeneste, ligger i ydelsens indhold og ikke i den form, hvorunder den etableres⁽¹⁹⁾. På dette grundlag konkluderer Kommissionen, at der intet juridisk er til hinder for, at statsstøtte, der indeholdt i prisen for ydelser som fastsat i en kontrakt om offentlig service, kan anses for at være forenelig med det fælles marked.

127. Eftersom forordning (EØF) nr. 1191/69 ikke indeholder nogen præcise betingelser for foreneligheden, mener Kommissionen, at foreneligheden af den form for statsstøtte må bedømmes ud fra de generelle principper, der kan udledes af traktaten, domspraksis og af Kommissionens beslutningspraksis.
128. Disse principper har Kommissionen sammenfattet i generel form i »Fællesskabsrammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste«⁽²⁰⁾. Om foreneligheden med det fælles marked af statsstøtte, der indeholdt i en pris, som en offentlig myndighed betaler en tjenesteyder for en offentlig service, fastsætter disse rammebestemmelser i punkt 14:

»Kompensationen kan ikke overstige, hvad der er nødvendigt til at dække omkostningerne ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, under hensyn til indtægterne heraf samt en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af disse forpligtelser. I kompensationen indregnes alle fordele ydet af staten eller med statsmidler af en hvilken som helst art. Den rimelige fortjeneste kan omfatte alle eller nogle af de produktivtgevinsten, de pågældende virksomheder har opnået i en aftalt begrænset periode, uden at det forringer kvalitetsniveauet i de tjenesteydelser, virksomheden af staten har fået overdraget at udføre.«

129. I det foreliggende tilfælde stiller Kommissionen sig tvivlende overfor, om kompensationsbeløbet, dvs. den pris, som den danske stat betaler, er begrænset til det, der er nødvendigt for at dække omkostningerne ved at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, således som begrundet ovenfor i bedømmelsen af, om Altmarkdommens tredje kriterium er opfyldt.

⁽¹⁹⁾ Jf. i denne forbindelse domstolens dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, *Altmark Trans*, som handlede om en tysk kontrakt om offentlig service; hvilket ikke forhindrede domstolen i at analysere, om der var tale om statsstøtte eller ikke, ud fra instrumentet indhold og ikke dets form. Se også betragtning 4 i Kommissionens beslutning af 28. november 2005 om anvendelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 312 af 29.11.2005, s. 67), hvor der også ses bort fra instrumentets form.

⁽²⁰⁾ Fællesskabsrammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (EUT C 297 af 29.11.2005, s. 4).

130. De danske myndigheder har gjort gældende, at den danske stats opkrævning af udbytte af Danske Statsbaners resultat samt reduktionen af de årlige kontraktlige udbetalinger har gjort det muligt at ophæve enhver risiko for overkompensation.

131. Kommissionen stiller sig dog tvivlende overfor, om dette skulle være tilfældet, jf. redegørelsen i punkt 87 til 90.

5.2.1.3. Forenelighed med det fælles marked på grundlag af forordning (EØF) nr. 1107/70

132. I henhold til forordning (EØF) nr. 1107/70, artikel 3, stk. 1, kan der ydes statsstøtte til samordning af transportvæsenet:

a) når den støtte, der ydes til jernbanevirksomheder, som ikke falder ind under forordning (EØF) nr. 1192/69, er bestemt til udligning af ekstra byrder, som disse virksomheder i sammenligning med andre transportvirksomheder må bære i forbindelse med en i samme forordning omhandlet normaliseringspost

b) indtil en fælles bestemmelse om påligning af infrastrukturomkostningerne træder i kraft, når støtten ydes til virksomheder, der i modsætning til andre virksomheder har udgifter til de af dem benyttede infrastrukturer; derved skal størrelsen af støtten bedømmes under hensyntagen til de infrastrukturomkostninger, som de konkurrerende transportformer ikke har

c) såfremt følgende skal opnås med støtteforanstaltningerne:

— en lettelse i bestræbelserne på at søge transportformer og -teknik, som er mere økonomiske for samfundet

— en lettelse i udviklingen af transportformer og -teknik, som er mere økonomiske for samfundet

idet disse støtteforanstaltninger skal begrænses til forsøgsstadiet og ikke tage sigte på disse transportformers og denne transporttekniks udnyttelse i kommerciel drift

d) indtil fællesskabsbestemmelser om adgangen til transportmarkedet træder i kraft, når støtten undtagelsesvis og midlertidigt ydes med det formål som et led i en saneringsplan at fjerne en overkapacitet, som medfører alvorlige strukturelle vanskeligheder, og på denne måde bidrage til, at transportmarkedets behov bedre opfyldes.«

133. For det første ser Danske Statsbaner ud til at være omfattet af forordning (EØF) nr. 1192/69, hvorfor det ovenfor citerede litra a) næppe finder anvendelse. Dertil kommer, at den kompensation, som den danske stat udbetaler til DSB, som udgangspunkt ikke sigter mod at dække meromkostningerne ved at benytte jernbaneinfrastruktur set i forhold til andre transportformer. Litra b) ser således heller ikke ud til at finde anvendelse. Kommissionen noterer sig herefter, at kontrakten om offentlig service ingen bestemmelser indeholder om forskningsmæssige forsøg, hvorfor heller ikke litra c) kan finde anvendelse. Endelig har Danmark ikke anført, at DSB skulle befinde sig i alvorlige strukturelle vanskeligheder, og at det var hensigten at yde støtte som led i en saneringsplan. DSB's resultater viser tværtimod, at selskabet står stærkt både økonomisk og finansiel. Litra d) synes altså heller ikke at finde anvendelse.

134. Ifølge forordning (EØF) nr. 1107/70, artikel 3, stk. 2, kan støtten, hvor der er tale om »godtgørelse for forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse« erklæres forenelig med det fælles marked, »indtil fælleskabsbestemmelser om dem træder i kraft, når betalingerne foretages til virksomheder inden for jernbane-, landevejs- og vandvejstrafikken til udligning af de forpligtelser til offentlig tjenesteydelse, der pålægges disse virksomheder af staten eller af offentligretlige enheder, og som angår:

- enten tariffpligter, som ikke indeholdes i artikel 2, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 1191/69
- eller transportvirksomheder eller former for transportmæssig virksomhed, som er udelukket fra denne forordnings anvendelsesområde.«.

135. Da betalinger i medfør af en kontrakt om offentlig service er omfattet af artikel 14 i forordning (EØF) nr. 1191/69, kan de her omhandlede betalinger ikke erklæres for forenelige med det fælles marked på grundlag af denne bestemmelse.

5.2.2. Støttens forenelighed med det fælles marked på grundlag af artikel 86, stk. 2

136. I Altmark-dommen konstaterede domstolen, at »traktatens artikel 77 [nu artikel 73] indfører på transportområdet en fravigelse fra de generelle statsstøtteregler, idet denne bestemmelse fastsætter, at støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med traktaten«⁽²¹⁾. Artikel 73 er således en speciel regel i forhold til artikel 86, stk. 2, hvorfor *lex specialis*-princippet, om at den specielle regel skal foretrækkes frem for den generelle regel, medfører, at artikel 86, stk. 2, ikke kan anvendes på landtransportsektoren⁽²²⁾.

6. ANDRE FORHOLD, SOM KLAGERNE HAR FREMDRAGET

137. Klagerne har også peget på andre foranstaltninger, som kunne indeholde elementer af statsstøtte.

6.1. Lønsumsafgift

138. Private danske virksomheder, der opererer i momsfrigatte sektorer som kollektiv transport, skal betale en særlig lønskat: lønsumsafgiften. Men den skat skal offentlige virksomheder som DSB ikke betale.

139. Ifølge den anden klager kan fritagelsen af de offentlige virksomheder for denne skat være en konkurrencefordel for dem.

140. Klageren anførte i sin klage, at han var orienteret om, at Kommissionen var i færd med at undersøge lønsumsafgiften i en anden sammenhæng⁽²³⁾. Klageren

henviste på dette punkt til et parlamentarisk spørgsmål og til Neelie Kroes' svar på Kommissionens vegne.

141. De danske myndigheder har underrettet Kommissionen om, at ændringer af denne afgift var på vej, og at disse ændringer kunne medføre afskaffelse af fritagelsen for lønsumsafgift.

142. På denne baggrund tages der ikke i denne beslutning stilling til lønsumsafgiftsordningen.

6.2. Renter og garantier

143. Den anden klager mener, at DSB's status som statsejet selskab betyder, at DSB får lån på gunstigere vilkår, f.eks. til lavere renter, end private virksomheder.

144. Denne klager hævder dog ikke, at DSB er omfattet af en udtrykkelig eller stiltiende garanti fra den danske stat. Kommissionen har heller ikke fundet tegn på, at en sådan garanti eksisterer. Derfor har dette spørgsmål, som det også fremgår af retspraksis, ingen betydning i forbindelse med reglerne om statsstøtte⁽²⁴⁾.

7. SAMMENFATNING AF KOMMISSIONENS BETÆNKELIGHEDER

145. Kommissionen stiller sig af de ovenfor anførte grunde tvivlende til, om den kontrakt om offentlig service, der er indgået mellem den danske stat og DSB opfylder Altmark-dommens kriterier 2, 3 og 4. Hvis kontrakten ikke opfylder mindst et af de fire kumulative kriterier, der opstilles i denne dom, og således er ulovlig statsstøtte, stiller Kommissionen sig tvivlende til muligheden af at erklære denne støtte forenelig med det fælles marked på grundlag af artikel 14 i forordning (EØF) nr. 1191/69 og/eller artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1107/70.

8. BESLUTNING

146. På denne baggrund opfordrer Kommissionen under henvisning til proceduren i EF-traktatens artikel 88, stk. 2, Danmark til senest en måned efter at have modtaget dette brev at fremsætte sine bemærkninger og forelægge alle oplysninger af betydning for vurderingen af støtten/foranstaltningen. De danske myndigheder opfordres endvidere til straks at sende den potentielle støttemodtager en kopi af dette brev.

147. Kommissionen meddeler Danmark, at den til orientering for andre interesserede agter at offentliggøre denne skrivelse og et resumé af den i *Den Europæiske Unions Tidende*. Den vil også offentliggøre en meddelelse i EØS-tillægget til EU-tidende til orientering for interesserede i de EFTA-lande, der har undertegnet EØS-aftalen, og sende EFTA-tilsynsmyndigheden en kopi af skrivelserne. Alle ovennævnte berørte parter opfordres til at fremsætte deres bemærkninger senest en måned efter offentliggørelsesdatoen for denne meddelelse.“.

⁽²¹⁾ Altmark-dommen, præmis 34.

⁽²²⁾ Betragtning 17 i Kommissionens beslutning af 28. november 2005 om anvendelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 312 af 29.11.2005, s. 67-73).

⁽²³⁾ Kommissionen har modtaget en klage og registreret den under nr. CP78/06.

⁽²⁴⁾ I en lignende situation nåede Førsteinstansretten frem til en lignende konklusion i dommen af 26. juni 2008 i sag T-442/03, præmis 121 til 127.

Oznámení vlády Spojeného království v souvislosti se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 94/22/EHS o podmínkách udělování a užívání povolení k vyhledávání, průzkumu a těžbě uhlovodíků

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 309/08)

Oznámení Spojeného království o mimořádném udělování licencí na průzkum a těžbu uhlovodíků na pobřeží (směrem k pevnině) pro oblast směrem k pevnině nad bodem nejnižšího stavu vody v bloku SU60 britské národní kartografické agentury (Ordnance Survey)

Ministerstvo pro obchod, podnikání a reformu práva (Department for Business, Enterprise & Regulatory Reform)

Zákon o ropě z roku 1998 (The Petroleum Act 1998)

Udělování licencí na průzkum a těžbu na pobřeží

1. Ministr pro obchod, podnikání a reformu práva (Secretary of State for Business, Enterprise and Regulatory Reform, BERR) vyzývá zainteresované osoby, aby podaly žádost o licence na průzkum a stavbu zařízení pro těžbu ropy pro oblast směrem k pevnině nad bodem nejnižšího stavu vody v bloku SU60 britské národní kartografické agentury (Ordnance Survey).

2. Mapa oblasti, která je předmětem udělování licencí, je uložena na adrese: BERR, 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET. Do této mapy lze po dobu platnosti tohoto oznámení nahlédnout od pondělí do pátku od 9.15 hod. do 16.45 hod. na základě předchozí domluvy (tel. č. (44-207) 215 50 32, fax. č. (44-207) 215 50 70). Mapa je rovněž k dispozici na internetových stránkách ministerstva BERR týkajících se ropy a plynu (viz níže).

3. Všechny podrobnosti nabídky, včetně mapy nabízených plošných výměr a pokynů k licencím, podmínek, které budou licence zahrnovat, a způsobu podávání žádostí, jsou k dispozici na internetových stránkách oddělení pro rozvoj energetiky (Energy Development Unit, EDU):

<http://www.og.berr.gov.uk>

4. Všechny žádosti budou posuzovány v souladu s právními předpisy o ropě (těžba) (oblasti směrem k pevnině) z roku 1995 (Petroleum (Production)(Landward Areas) Regulations 1995) (S.I. 1995 č. 1436) a směrnicí o udělování licencí pro uhlovodíky z roku 1995 (Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995) (S.I. 1995 č. 1434) a s ohledem na pokračující potřebu rychlého, důkladného, účinného a bezpečného průzkumu za účelem zjištění zdrojů ropy a plynu na pevninském území Velké Británie.

5. Žádosti budou posuzovány na základě následujících kritérií:

- a) finanční životaschopnost žadatele a jeho finanční způsobilost provádět činnosti, které by byly povoleny na základě licence během počátečního období včetně pracovního programu předloženého za účelem posouzení plného potenciálu oblasti v rámci bloku, který je předmětem žádosti;
- b) technická způsobilost žadatele provádět činnosti, které by byly povoleny na základě licence během počátečního období včetně určení pravděpodobnosti výskytu uhlovodíků v rámci bloku, který je předmětem žádosti; Technická způsobilost bude částečně posuzována podle kvality analýzy týkající se bloku, který je předmětem žádosti.
- c) způsob, jakým žadatel navrhuje provádět činnosti, které by byly povoleny na základě licence, včetně kvality pracovního programu předaného pro posouzení plného potenciálu oblasti, která je předmětem žádosti;
- d) jakýkoliv nedostatek v oblasti efektivnosti nebo odpovědnosti, který se u žadatele projevil během provozu podle licence udělené nebo považované za udělenou podle zákona o ropě z roku 1998 licence v případě, že žadatel je nebo byl držitelem uvedené licence.

6. Ministr neudělí licenci, pokud nebude zároveň považovat provozovatele vybraného žadatelem za přijatelného. Před schválením provozovatele musí mít ministr jistotu, že kandidát bude schopen plánovat a řídit vrtné operace z hlediska počtu, zkušenosti a odborné přípravy svých zaměstnanců, navrhovaných postupů a metodiky, organizace své řídicí struktury, zajištění spolupráce s dodavateli a celkové strategie společnosti. Při posuzování navrženého provozovatele vezme ministr v úvahu nové informace uvedené v žádosti i záznamy o kandidátovi jako provozovateli ve Spojeném království i v zahraničí.

7. Podrobný návod k této nabídce je k dispozici na internetových stránkách oddělení pro rozvoj energetiky (EDU):

<http://www.og.berr.gov.uk/>

Licence

8. Žadatelům se dává na vědomí, že ministr má právo podle vlastní úvahy nabídnout jakoukoliv licenci na základě pozměněných podmínek v závislosti na konkrétních okolnostech.

9. V případech, kdy ministr na základě této výzvy nabídne licenci, bude nabídka učiněna do dvanácti měsíců od data zveřejnění tohoto oznámení.

10. Ministr neodpovídá za náklady, které žadatelům vzniknou v souvislosti s podáním žádosti či v souvislosti se zvažováním tohoto kroku.

Strategické posouzení vlivů na životní prostředí

11. Ministerstvo (BERR) provedlo strategické posouzení vlivů na životní prostředí, které mimo jiné zahrnuje i nabízenou oblast v souladu s požadavky směrnice 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí. Posouzení je k dispozici na internetových stránkách oddělení pro rozvoj energetiky (EDU):

<http://www.og.berr.gov.uk/>

Sdělení ministra hospodářství Nizozemského království na základě čl. 3 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES o podmínkách udělování a užívání povolení k vyhledávání, průzkumu a těžbě uhlovodíků

(2008/C 309/09)

Ministr hospodářství sděluje, že obdržel žádost o povolení k vyhledávání uhlovodíků.

Oblast, jež je předmětem žádosti, leží v provincii Noord-Holland a je vymezena následovně:

- a) přímou spojnicí z bodu B bodem A do průsečíku této linie s linií stanovenou v příloze zákona o těžbě;
- b) dále přímou spojnicí mezi dvojicí bodů B–C;
- c) dále linií vedoucí podél úpatí ochranné hráze proti moři, podél přístavních mol částí Veerhaven a de Nieuwe Haven přístavu Den Helder, podél úpatí hrází oddělujících moře Waddensee od pevniny provincie Noord- Holland až do bodu D;
- d) dále přímou spojnicí mezi dvojicemi bodů D–E, E–F, F–G, G–H, H–I, I–J, J–K a K–L. Hranice vymezená těmito úseky se shoduje s hranicí vymezenou v povolení k těžbě pro oblast Slootdorp;
- e) dále přímou spojnicí mezi dvojicemi bodů L–M a M–N;
- f) dále přímou spojnicí mezi dvojicemi bodů N–O, O–P, P–Q, Q–R, R–S, S–T a přímou spojnicí z bodu T bodem U do průsečíku této linie s linií stanovenou v příloze zákona o těžbě. Hranice vymezená těmito úseky se shoduje s hranicí vymezenou v povolení k těžbě pro oblast Middelie;
- g) dále linií stanovenou v příloze zákona o těžbě a vedoucí z průsečíku podle písmene f do průsečíku podle písmene a.

Oznamené body mají následující souřadnice:

Bod	X	Y
A	103770,18	559971,35
B	107000,00	560000,00
C	110875,00	553050,00
D	120349,91	544687,80
E	116000,00	544000,00
F	118790,00	538390,00
G	120800,00	535000,00
H	123450,00	532000,00
I	126950,00	527300,00
J	130100,00	525000,00
K	132150,00	522600,00
L	133722,20	518465,93
M	129900,00	516000,00
N	129900,00	512735,67
O	126275,00	515000,00
P	120000,00	518150,00
Q	118750,00	520000,00

Bod	X	Y
R	117585,00	522850,00
S	115000,00	525260,00
T	110000,00	528400,00
U	101790,20	537430,78

Tyto souřadnice jsou uvedeny v souladu s vnitrostátním zeměměřičským systémem (Rijks Driehoeksmeting).

Na základě uvedeného vymezení činí rozloha oblasti 576,4 km².

S odvoláním na směrnici uvedenou v záhlaví a na článek 15 zákona o těžbě (sbírka zákonů (*Staatsblad*) 2002, č. 542) vyzývá ministr hospodářství zúčastněné subjekty k podání konkurenční žádosti o povolení k vyhledávání uhlovodíků v oblasti vymezené výše uvedenými body a zeměpisnými souřadnicemi.

Ministr hospodářství představuje příslušný orgán pro udělování povolení. Kritéria, podmínky a požadavky stanovené v čl. 5 odst. 1, čl. 5 odst. 2 a v čl. 6 odst. 2 výše uvedené směrnice jsou blíže uvedeny v zákonu o těžbě (sbírka zákonů (*Staatsblad*) 2002, č. 542).

Žádosti je možné podávat po dobu 13 týdnů od zveřejnění této výzvy v *Úředním věstníku Evropské unie* a je třeba je zaslat ministru hospodářství, s poznámkou „určeno řediteli pro energetický trh“, na tuto adresu:

De Minister van Economische Zaken
ter attentie van J.C. De Groot, directeur Energiemarkt
ALP/562
Bezuidenhoutseweg 30
Postbus 20101
2500 EC Den Haag
Nederland

Žádosti obdržené po uplynutí uvedené lhůty nebudou brány v potaz.

O žádostech bude rozhodnuto nejpozději do dvanácti měsíců od uplynutí uvedené lhůty.

Další informace je možné získat od p. E.J. Hoppela na telefonním čísle: (31-70) 379 77 62.

Sdělení francouzské vlády týkající se směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES o podmínkách udělování a užívání povolení k vyhledávání, průzkumu a těžbě uhlovodíků⁽¹⁾

(Oznámení týkající se žádostí o zvláštní povolení k vyhledávání kapalných nebo plyných uhlovodíků, tzv. „permis d'Alès“ a „permis de Navacelles“)

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 309/10)

Žádostí ze dne 6. prosince 2007, opravenou dne 13. června 2008, společnost Cevennes petroleum development Ltd se sídlem na adrese Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex, HA9 6DE (Spojené království) požádala na období pěti let o zvláštní povolení k vyhledávání kapalných nebo plyných uhlovodíků, tzv. „Permis des Cévennes“ na území o rozloze přibližně 4 323 km² nacházejícím se v části departementů Gard a Hérault.

Žádostí ze dne 8. dubna 2008 společnost Schuepbach Energy LLC, se sídlem na adrese 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX 75201, Spojené státy, požádala na období tří let o zvláštní povolení k vyhledávání kapalných nebo plyných uhlovodíků, tzv. „Permis d'Alès“, na území o rozloze přibližně 9810 km² nacházejícím se v části departementů Ardèche, Aveyron, Drome, Gard, Hérault, Lozère a Vaucluse. Daná oblast této žádosti se částečně nachází v oblasti žádosti o „Permis des Cévennes“

Žádostí ze dne 15. května 2008 společností Egdon Resources (New Ventures) Ltd se sídlem na adrese Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (Spojené království), Eagle Energy Limited se sídlem na adrese 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (Spojené království) a YCI Resources Ltd se sídlem na adrese Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (Spojené království) požádaly na období pěti let o zvláštní povolení k vyhledávání kapalných nebo plyných uhlovodíků, tzv. „Permis de Navacelles“ na území o rozloze přibližně 576 km² nacházejícím se v části departementů Ardèche a Gard. Daná oblast této žádosti je obsažena ve výše uvedených žádostech.

Souhrn těchto žádostí o povolení tvoří oblast, která je vymezena úseky na polednicích a rovnoběžkách, které v tomto pořadí spojují níže uvedené body definované pomocí zeměpisných souřadnic ve stupních, za výchozí poledník se považuje poledník procházející Paříží.

Bod	Stupeň východní délky	Stupeň severní šířky
A	2,90	49,80
B	2,90	49,50
C	2,80	49,50
D	2,80	49,40
E	2,70	49,40
F	2,70	49,30
G	2,60	49,30
H	2,60	49,20
I	2,50	49,20
J	2,50	49,10
K	2,40	49,10
L	2,40	48,80
M	2,30	48,80

(¹) Úř. věst. L 164, 30.6.1994, s. 3.

Bod	Stupeň východní délky	Stupeň severní šířky
N	2,30	48,70
O	2,20	48,70
P	2,20	48,60
Q	2,10	48,60
R	2,10	48,50
S	1,60	48,50
T	1,60	48,30
U	1,40	48,30
V	1,40	48,40
W	1,20	48,40
X	1,20	48,60
Y	0,90	48,60
Z	0,90	48,70
AA	0,80	48,70
AB	0,80	48,80
AC	0,70	48,80
AD	0,70	49,00
AE	0,80	49,00
AF	0,80	49,40
AG	1,40	49,40
AH	1,40	49,10
AI	1,20	49,10
AJ	1,20	48,90
AK	1,70	48,90
AL	1,70	49,10
AM	1,80	49,10
AN	1,80	49,20
AO	1,90	49,20
AP	1,90	49,40
AQ	2,00	49,40
AR	2,00	49,50
AS	2,10	49,50
AT	2,10	49,60

Bod	Stupeň východní délky	Stupeň severní šířky
AU	2,30	49,60
AV	2,30	49,70
AW	2,50	49,70
AX	2,50	49,80

Podávání žádostí a kritéria přidělování povolení

Předkladatelé původních žádostí a konkurenčních žádostí musí splnit podmínky podle článků 4 a 5 vyhlášky č. 2006-648 ze dne 2. června 2006 o těžebních oprávněních a oprávněních k podzemnímu skladování (Úřední věstník Francouzské republiky ze dne 3. června 2006).

Společnosti, které mají zájem, mohou do devadesáti dnů ode dne zveřejnění tohoto oznámení podat konkurenční žádost v souladu s postupem popsaným v „Oznámení o poskytování těžebního práva na těžbu uhlovodíků ve Francii“ zveřejněném v Úředním věstníku Evropských společenství C 374, 30.12.1994, s. 11 a stanoveným vyhláškou č. 2006-648 o těžebních oprávněních a oprávněních k podzemnímu skladování. Konkurenční žádosti se zasílají na ministerstvo pověřené hornictvím na níže uvedenou adresu.

O původní žádosti a konkurenčních žádostech se rozhodne podle kritérií přidělování oprávnění k těžbě, která jsou vymezena v článku 6 uvedeného nařízení; rozhodnutí bude přijato nejpozději dne 8. dubna 2010.

Podmínky a požadavky týkající se vykonávání činnosti a jejího ukončení

Žadatelé jsou vyzváni, aby se řídili články 79 a 79.1 horního zákoníku a vyhláškou č. 2006-649 ze dne 2. června 2006 o důlních pracích, pracích podzemního úložiště a o báňském úřadu a úřadu pro podzemní úložiště (Úřední věstník Francouzské republiky ze dne 3. června 2006).

Jakékoli další informace Vám poskytne ministerstvo pro ekologii, energii, udržitelný rozvoj a územní plánování na adrese: Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (direction générale de l'énergie et climat, direction de l'énergie, Sous-direction de la Sécurité d'Approvisionnement et des Nouveaux Produits Énergétiques, bureau exploration production des hydrocarbures), 41, boulevard Vincent Auriol, F-75703 Paris Cedex 13 (telefon: (33) 153 94 14 81, fax: (33) 153 94 14 40).

S ustanoveními výše uvedených právních a správních předpisů se můžete seznámit na internetové stránce Légifrance:

<http://www.legifrance.gouv.fr>

POZNÁMKA PRO ČTENÁŘE

Orgány se rozhodly, že ve svých textech již nebudou uvádět odkazy na poslední změny a doplňky citovaných aktů.

Pokud není uvedeno jinak, akty, na které se odkazuje v textech zde zveřejněných, se rozumí akty v platném znění.