

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	I <i>Beslutninger og resolutioner, henstillinger og udtalelser</i>	
	UDTALELSER	
	Kommissionen	
2008/C 309/01	Kommissionens udtalelse af 27. november 2008 i henhold til artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/37/EF for så vidt angår et forbud, som de ungarske myndigheder har vedtaget angående en vinkelsliber af mærket REDLINE MD-2007-137 ⁽¹⁾	1
2008/C 309/02	Kommissionens udtalelse af 27. november 2008 i henhold til artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/37/EF for så vidt angår et forbud, som de ungarske myndigheder har vedtaget angående en slagboremaskine af mærket REDLINE MD-2007-140 ⁽¹⁾	3
<hr/>		
	II <i>Meddelelser</i>	
	MEDDELELSER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER OG ORGANER	
	Kommissionen	
2008/C 309/03	Godkendt statsstøtte inden for rammerne af bestemmelserne i artikel 87 og 88 i EF-traktaten — Tilfælde, mod hvilke Kommissionen ikke gør indsigelse ⁽¹⁾	5
2008/C 309/04	Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion (Sag COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) ⁽¹⁾	9

IV Oplysninger

OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER OG ORGANER

Kommissionen

2008/C 309/05	Euroens vekselkurs	10
---------------	--------------------------	----

V Udtalelser

PROCEDURER I TILKNYTNING TIL GENNEMFØRELSEN AF DEN FÆLLES HANDELSPOLITIK

Kommissionen

2008/C 309/06	Meddelelse om indledning af en delvis interimundersøgelse af antidumpingforanstaltningerne vedrørende importen af visse wolframelektroder med oprindelse i Folkerepublikken Kina	11
---------------	--	----

PROCEDURER I TILKNYTNING TIL GENNEMFØRELSEN AF KONKURRENCEPOLITIKKEN

Kommissionen

2008/C 309/07	Statsstøtte — Danmark — Statsstøtte C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner — Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2 ⁽¹⁾	14
2008/C 309/08	Meddelelse fra Det Forenede Kongeriges regering i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF om betingelser for tildeling og udnyttelse af tilladelser til prospektering, efterforskning og produktion af kulbrinter ⁽¹⁾	27
2008/C 309/09	Meddelelse fra Kongeriget Nederlandenes økonomiministerium i henhold til artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF om betingelser for tildeling og udnyttelse af tilladelser til prospektering, efterforskning og produktion af kulbrinter	29
2008/C 309/10	Meddelelse fra den franske regering vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF om betingelser for tildeling og udnyttelse af tilladelser til prospektering, efterforskning og produktion af kulbrinter (Meddelelse om ansøgninger om eksklusiv tilladelse til efterforskning efter flydende eller gasformige kulbrinter, benævnt »Cévennes-tilladelsen«, »Alès-tilladelsen« og »Navacelles-tilladelsen«) ⁽¹⁾	31

Meddelelse til læserne (se omslagets tredje side)



⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

I

(Beslutninger og resolutioner, henstillinger og udtalelser)

UDTALELSER

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS UDTALELSE

af 27. november 2008

i henhold til artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/37/EF for så vidt angår et forbud, som de ungarske myndigheder har vedtaget angående en vinkelsliber af mærket REDLINE MD-2007-137

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 309/01)

1. De ungarske myndigheders anmeldelse

I henhold til artikel 2, stk. 1, i direktiv 98/37/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om maskiner skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger for, at de maskiner, som direktivet finder anvendelse på, kun kan markedsføres og ibrugtages, hvis de ikke bringer personers og i givet fald husdyrs eller goders sikkerhed og sundhed i fare, når de installeres og vedligeholdes på passende vis og anvendes i overensstemmelse med deres bestemmelse.

I henhold til direktivets artikel 7, stk. 1, skal en medlemsstat, hvis den konstaterer, at maskiner, der er forsynet med CE-mærkning, og som anvendes i overensstemmelse med deres bestemmelse, vil kunne frembyde fare for personers og i givet fald husdyrs eller goders sikkerhed, træffe alle nødvendige foranstaltninger for at trække maskinerne tilbage fra markedet, forbyde deres markedsføring og ibrugtagning eller indskrænke deres frie bevægelighed. Medlemsstaten underretter straks Kommissionen om disse foranstaltninger og anfører grundene til sin beslutning.

Den 23. juli 2007 underrettede de ungarske myndigheder Kommissionen om en foranstaltning, der forbyder markedsføring af en håndholdt bærbar elektrisk vinkelsliber af mærket REDLINE, model RL/AG0912-900. Maskinen var fremstillet af Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, Kina, og distribueret af Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Europa-Kommissionen modtog følgende dokumenter:

- erklæring nr. JSH0408078 af 12. august 2004 og erklæring nr. 431934 af 1. juli 2005 udstedt til Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, om overensstemmelse med maskin- og lavspændingsdirektiverne for en vinkelsliber, model S1M-MP2-125, udstedt af Intertek ETL SEMKO, Building No 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, Kina
- attest nr. 02SHS1067-04 af 22. november 2005 udstedt af Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen for samme model vinkelsliber, S1M-MP2-125, vedrørende tildeling af »GS«-mærket
- erklæring fra Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, af 12. juli 2006 om, at vinkelsliberen af model S1M-MP2-125, som er omfattet af attest nr. 02SHS1067-04, ækvivalerer med vinkelsliberen af model RL/AG0912-900
- EF-overensstemmelseserklæring fra Baumann Hungary Kft. af 11. december 2006, ligeledes om, at vinkelsliberen af model S1M-MP2-125 ækvivalerer med vinkelsliberen af model RL/AG0912-900, der er omfattet af den ungarske foranstaltning.

I henhold til direktivets artikel 7, stk. 2, skal Kommissionen efter at have holdt samråd med de berørte parter tage stilling til, om den finder den pågældende foranstaltning berettiget eller ej. Hvis Kommissionen finder, at foranstaltningen er berettiget, skal den underrette medlemsstaterne herom, så de kan træffe alle nødvendige foranstaltninger for så vidt angår de pågældende maskiner i overensstemmelse med deres forpligtelser i henhold til artikel 2, stk. 1.

2. De ungarske myndigheders begrundelse

De ungarske myndigheder traf foranstaltningen på basis af, at vinkelsliberen ikke er i overensstemmelse med følgende væsentlige sundheds- og sikkerhedskrav, som er defineret i bilag I til direktiv 98/37/EF (under henvisning til specifikationerne i de harmoniserede europæiske standarder EN 50144-1:1998 — »Elektrisk motordrevet håndværktøj — Sikkerhed — Del 1: Almindelige bestemmelser« og EN 50144-2-3:2002 — »Elektrisk motordrevet håndværktøj — Sikkerhed — Del 2-3: Særlige bestemmelser for slibemaskiner, skive-slibere og polermaskiner, som der henvises til i EF-overensstemmelseserklæringen fra fabrikanten«):

1.2.4. Stopanordninger

Under drift satte kontakten sig fast, før den nåede låst position, og låsemekanismen kunne derfor ikke udløses ved et let tryk.

1.5.1. Risici, der skyldes elektrisk energi

Under den mekaniske styrkeprøve løsnedes plasticbøsningen fra vinkelsliberen, hvorved strømførende dele blev tilgængelige.

1.5.6. Brandfare

Under varmepróven gik der ild i maskinen; den udsendte røg og flammer og gik derefter i stå.

1.7.3. Mærkning

Fabrikantens navn og adresse og fremstillingsåret var ikke angivet. Advarsler og relevante symboler manglede også.

1.7.4. Brugsanvisning

I brugsanvisningen manglede der adskillige instrukser vedrørende sikker betjening af maskinen, såsom regler for sikker omgang med elektriske apparater, oplysninger vedrørende støj og vibrationer osv.

Den engelske brugsanvisning adskilte sig indholdsmæssigt fra den ungarske.

3. Kommissionens udtalelse

Ved brev af 15. november 2007 henvendte Kommissionen sig til Baumann Hungary Kft. og anmodede om bemærkninger til den foranstaltning, som de ungarske myndigheder har truffet.

Den 15. november 2007 henvendte Kommissionen sig også skriftligt til Intertek ETL SEMKO, Shanghai, og til Intertek Deutschland GmbH, som havde udstedt overensstemmelseserklæringer for en vinkelsliber af model S1M-MP2-125, som angiveligt var ækvivalent med den vinkelsliber af model RL/AG0912-900, der var omfattet af den ungarske foranstaltning.

Indtil dato har man ikke modtaget svar.

På baggrund af den foreliggende dokumentation er det Kommissionens opfattelse, at de ungarske myndigheder har påvist, at den maskine, som er genstand for forbuddet, ikke er i overensstemmelse med ovennævnte væsentlige sundheds- og sikkerhedskrav. Maskinens manglende overensstemmelse er til alvorlig fare for brugerens sikkerhed.

Efter at have fulgt den foreskrevne procedure er Kommissionen således af den opfattelse, at de ungarske myndigheders foranstaltning er berettiget.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. november 2008.

På Kommissionens vegne
Günter VERHEUGEN
Næstformand

KOMMISSIONENS UDTALELSE

af 27. november 2008

i henhold til artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/37/EF for så vidt angår et forbud, som de ungarske myndigheder har vedtaget angående en slagboremaskine af mærket REDLINE MD-2007-140

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 309/02)

1. De ungarske myndigheders anmeldelse

I henhold til artikel 2, stk. 1, i direktiv 98/37/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om maskiner skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger for, at de maskiner, som direktivet finder anvendelse på, kun kan markedsføres og ibrugtages, hvis de ikke bringer personers og i givet fald husdyrs eller goders sikkerhed og sundhed i fare, når de installeres og vedligeholdes på passende vis og anvendes i overensstemmelse med deres bestemmelse.

I henhold til direktivets artikel 7, stk. 1, skal en medlemsstat, hvis den konstaterer, at maskiner, der er forsynet med CE-mærkning, og som anvendes i overensstemmelse med deres bestemmelse, vil kunne frembyde fare for personers og i givet fald husdyrs eller goders sikkerhed, træffe alle nødvendige foranstaltninger for at trække maskinerne tilbage fra markedet, forbyde deres markedsføring og ibrugtagning eller indskrænke deres frie bevægelighed. Medlemsstaten underretter straks Kommissionen om disse foranstaltninger og anfører grundene til sin beslutning.

Den 23. juli 2007 underrettede de ungarske myndigheder Kommissionen om en foranstaltning, der forbyder markedsføring af en håndholdt bærbar elektrisk slagboremaskine af mærket REDLINE, model RL/ID0955-910. Maskinen var fremstillet af Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, Kina, og distribueret af Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Europa-Kommissionen modtog følgende dokumenter:

- attest nr. 04SHW2481-01 af 15. december 2004 udstedt af Intertek Deutschland GmbH, for en slagboremaskine, model Z1JE-KZ2-16B, vedrørende tildeling af »GS«-mærket
- attest nr. JSH0411181 af 1. december 2004 og attest nr. 432960 af 15. december 2004 udstedt af Intertek ETL SEMKO, Shanghai, for samme model slagboremaskine, Z1JE-KZ2-16B
- erklæring fra Yongkang Zhengda Industrial Co. af 18. juni 2006 om, at slagboremaskinen af model Z1JE-KZ2-16B ækvivalerer med model RL/ID0955-910, der er omfattet af den ungarske foranstaltning
- EF-overensstemmelseserklæring udstedt af Baumann Hungary Kft. den 11. august 2006 med reference til attest nr. JSH0411181.

I henhold til direktivets artikel 7, stk. 2, skal Kommissionen efter at have holdt samråd med de berørte parter tage stilling til, om den finder den pågældende foranstaltning berettiget eller ej. Hvis Kommissionen finder, at foranstaltningen er berettiget, skal den underrette medlemsstaterne herom, så de kan træffe alle nødvendige foranstaltninger for så vidt angår de pågældende maskiner i overensstemmelse med deres forpligtelser i henhold til artikel 2, stk. 1.

2. De ungarske myndigheders begrundelse

De ungarske myndigheder traf foranstaltningen med den begrundelse, at slagboremaskinen ikke var i overensstemmelse med nedenstående væsentlige sundheds- og sikkerhedskrav i bilag I til direktiv 98/37/EF (under henvisning til specifikationerne i de europæiske harmoniserede standarder EN 60745-1:2003 — »Elektrisk motordrevet håndværktøj — Sikkerhed — Del 1: Almindelige bestemmelser«, og EN 60745-2-1:2003 — »Elektrisk motordrevet håndværktøj — Sikkerhed — Del 2-1: Særlige bestemmelser for boremaskiner og slagboremaskiner«):

1.5.1. Risici, der skyldes elektrisk energi, og 1.5.6 — Brandfare

Maskinen udgør en brandfare på grund af ikke fastgjorte indre ledninger, som kan forårsage kortslutning.

1.5.6. Brandfare

Under varmeprøven gik der ild i maskinen; den udsendte røg og flammer og gik derefter i stå.

3. Kommissionens udtalelse

Kommissionen anmodede den 15. november 2007 pr. brev Baumann Hungary Kft. — som underskrev EF-overensstemmelseserklæringen — om at fremsende firmaets bemærkninger til de ungarske myndigheders foranstaltning.

Den 15. november 2007 henvendte Kommissionen sig også skriftligt til Intertek ETL SEMKO, Shanghai, og til Intertek Deutschland GmbH, som havde udstedt overensstemmelseserklæringer for slagboremaskinen af model Z1JE-KZ2-16B, som angiveligt var påstået ækvivalent med den slagboremaskine af model RL/ID0955-910, der var omfattet af den ungarske foranstaltning.

Indtil dato har man ikke modtaget svar.

På baggrund af den foreliggende dokumentation er det Kommissionens opfattelse, at de ungarske myndigheder har påvist, at den maskine, som er genstand for forbuddet, ikke er i overensstemmelse med ovennævnte væsentlige sundheds- og sikkerhedskrav. Maskinens manglende overensstemmelse er til alvorlig fare for brugerens sikkerhed.

Efter at have fulgt den foreskrevne procedure er Kommissionen således af den opfattelse, at de ungarske myndigheders foranstaltning er berettiget.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. november 2008.

På Kommissionens vegne
Günter VERHEUGEN
Næstformand

II

(Meddelelser)

MEDDELELSER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER OG ORGANER

KOMMISSIONEN

**Godkendt statsstøtte inden for rammerne af bestemmelserne i artikel 87 og 88 i EF-traktaten
Tilfælde, mod hvilke Kommissionen ikke gør indsigelse**

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 309/03)

Vedtagelsesdato	4.6.2008
Sag nr.	N 158/08
Medlemsstat	Polen
Region	Lubelskie
Støtteordning (og/eller modtagers navn)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Retsgrundlag	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)
Foranstaltningens art	Investeringsstøtte
Formål	Sektorudvikling
Støtteform	Direkte støtte, kapitalindskydning, jordtildeling
Budget	296,65 mio. PLN (84,14 mio. EUR)
Støtteintensitet	Ca. 76 %
Varighed	Støtten ydes senest den 30.12.2011
Erhvervssektorer	Lufttransport

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse	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
Andre oplysninger	—

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på:

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

Godkendelsesdato	20.10.2008
Sag nr.	N 458/08
Medlemsstat	Tyskland
Region	—
Titel (og/eller modtagerens navn)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Retsgrundlag	— 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)
Foranstaltningstype	Individuel støtte
Formål	Omstrukturering af kriseramte virksomheder
Støtteform	Garanti
Rammebeløb	Samlet forventet støtteydelse: 0,16 mio. EUR
Støtteintensitet	—
Varighed	—
Økonomisk sektor	Fremstillingsvirksomhed

Navn og adresse på den myndighed, der yder støtten	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
Andre oplysninger	—

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på:

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

Godkendelsesdato	13.11.2008
Sag nr.	N 567/08
Medlemsstat	Finland
Region	—
Titel (og/eller modtagerens navn)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Retsgrundlag	Valtioneuvoston päätös talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtioneuvoston ehtoista; draft law
Foranstaltningstype	Støtteprogram
Formål	Løsning af et alvorligt problem i økonomien
Støtteform	Garanti
Rammebeløb	Samlet forventet støtteydelse: 50 000 mio. EUR
Støtteintensitet	—
Varighed	10.2008-4.2009
Økonomisk sektor	Finansieringsvirksomhed
Navn og adresse på den myndighed, der yder støtten	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Andre oplysninger	—

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på:

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

Vedtagelsesdato	24.1.2008
Sag nr.	N 696/06
Medlemsstat	Italien
Region	Molise
Støtteordning	Endeligt ophør med fiskeriaktiviteter og modernisering af fiskerfartøjer
Retsgrundlag	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Foranstaltningens art	Støtteordning
Formål	Støtte til fiskeriet
Støtteform	Direkte støtte
Budget	1 186 000 EUR
Støtteintensitet	Op til 40 %
Varighed	Et år
Erhvervssektorer	Fiskeri
Den støttetildelende myndigheds navn og adresse	M.I.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
Andre oplysninger	—

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på:

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

Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion
(Sag COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 309/04)

Den 31. oktober 2008 besluttede Kommissionen ikke at rejse indsigelse mod ovennævnte anmeldte fusion og at erklære den forenelig med fællesmarkedet. Denne beslutning er truffet efter artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004. Beslutningens fulde ordlyd foreligger kun på engelsk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den kan fås:

- på Kommissionens websted for konkurrence (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Dette websted giver forskellige muligheder for at finde de konkrete fusionsbeslutninger, idet de er opstillet efter bl.a. virksomhedens navn, sagsnummer, dato og sektor
 - i elektronisk form på webstedet EUR-Lex under dokumentnummer 32008M5338. EUR-Lex giver online adgang til EU-retten (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Oplysninger)

OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS
INSTITUTIONER OG ORGANER

KOMMISSIONEN

Euroens vekselkurs ⁽¹⁾

3. december 2008

(2008/C 309/05)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs		
USD	amerikanske dollar	1,2623	TRY	tyrkiske lira	1,9926
JPY	japanske yen	117,39	AUD	australske dollar	1,9625
DKK	danske kroner	7,4505	CAD	canadiske dollar	1,5853
GBP	pund sterling	0,85475	HKD	hongkongske dollar	9,7852
SEK	svenske kroner	10,4545	NZD	newzealandske dollar	2,3804
CHF	schweiziske franc	1,5332	SGD	singaporeanske dollar	1,9315
ISK	islandske kroner	290,00	KRW	sydkoreanske won	1 849,90
NOK	norske kroner	8,9050	ZAR	sydafrikanske rand	13,0017
BGN	bulgarske lev	1,9558	CNY	kinesiske renminbi yuan	8,6884
CZK	tjekkiske koruna	25,636	HRK	kroatiske kuna	7,1913
EEK	estiske kroon	15,6466	IDR	indonesiske rupiah	15 274,00
HUF	ungarske forint	262,33	MYR	malaysiske ringgit	4,5948
LTL	litauiske litas	3,4528	PHP	filippinske pesos	62,230
LVL	lettiske lats	0,7093	RUB	russiske rubler	35,3395
PLN	polske zloty	3,8506	THB	thailandske bath	44,919
RON	rumænske lei	3,8435	BRL	brasilianske real	3,0390
SKK	slovakiske koruna	30,225	MXN	mexicanske pesos	17,1610

⁽¹⁾ Kilde: Referencekurs offentliggjort af Den Europæiske Centralbank.

V

(Udtalelser)

PROCEDURER I TILKNYTNING TIL GENNEMFØRELSEN AF DEN FÆLLES
HANDELSPOLITIK

KOMMISSIONEN

**Meddelelse om indledning af en delvis interimundersøgelse af antidumpingforanstaltningerne
vedrørende importen af visse wolframelektroder med oprindelse i Folkerepublikken Kina**

(2008/C 309/06)

Kommissionen har modtaget en anmodning om en delvis interimundersøgelse i medfør af artikel 11, stk. 3, i Rådets forordning (EF) nr. 384/96 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab (i det følgende benævnt »grundforordningen«) ⁽¹⁾.

1. Anmodning om en fornyet undersøgelse

Anmodningen er indgivet af Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd (i det følgende benævnt »ansøgeren«), som er eksportør i Folkerepublikken Kina.

Anmodningen er begrænset til en undersøgelse af dumpingaspektet for så vidt angår ansøgeren.

2. Vare

Den vare, der er genstand for undersøgelsen, er wolframsvejseelektroder, herunder wolframstænger og stænger til svejseelektroder, med et vægtindhold af wolfram på mindst 94 %, undtagen kun sintrede stænger, også afskåret i passende længder, med oprindelse i Folkerepublikken Kina (i det følgende benævnt »den pågældende vare«, i øjeblikket henhørende under KN-kode ex 8101 99 10 og ex 8515 90 00. KN-koderne er kun anført til orientering.

3. Gældende foranstaltninger

De i øjeblikket gældende foranstaltninger er en endelig antidumpingtold på importen af visse wolframelektroder med oprindelse i Folkerepublikken Kina, som er indført ved Rådets forordning (EF) nr. 260/2007 ⁽²⁾.

4. Begrundelse for den fornyede undersøgelse

Ansøgerens anmodning om en fornyet undersøgelse i henhold til artikel 11, stk. 3, indeholdt umiddelbare beviser for, at de

omstændigheder, som lå til grund for indførelsen af foranstaltningerne, har ændret sig, og at disse ændringer er af varig art.

Ansøgeren fremlagde umiddelbare beviser for, at det ikke længere var nødvendigt at fastholde foranstaltningen på dens nuværende niveau for at udligne dumping. Ansøgeren fremlagde navnlig umiddelbare beviser for, at en sammenligning af virksomhedens beregnede normale værdier (beregnet på grundlag af produktionsomkostninger, salgs- og administrationsomkostninger og andre generalomkostninger samt fortjeneste) og priserne ved eksport til Fællesskabet viser, at dumpingmargenen er betragteligt lavere end foranstaltningens nuværende niveau.

5. Procedure for fastsættelse af dumping

Kommissionen har efter høring af det rådgivende udvalg fastslået, at der foreligger tilstrækkelige beviser til at berettige indledningen af en delvis interimundersøgelse, og indleder herved i henhold til grundforordningens artikel 11, stk. 3, en fornyet undersøgelse med henblik på at afgøre, om foranstaltningerne bør ophæves eller ændres for ansøgeren. Det kan i så fald være nødvendigt at ændre den toldsats, som på nuværende tidspunkt anvendes på import af den pågældende vare fra virksomheder, som ikke specifikt er nævnt i artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 260/2007.

a) Spørgeskemaer

For at indhente de oplysninger, som Kommissionen anser for nødvendige i forbindelse med sin undersøgelse, vil den sende et spørgeskema til ansøgeren og til myndighederne i det pågældende eksportland. Disse oplysninger og den tilhørende dokumentation skal være Kommissionen i hænde inden for fristen i punkt 6, litra a).

⁽¹⁾ EFTL 56 af 6.3.1996, s. 1.

⁽²⁾ EUTL 72 af 13.3.2007, s. 1.

b) *Indhentning af oplysninger og afholdelse af høringer*

Alle interesserede parter opfordres til at tilkendegive deres synspunkter, indgive andre oplysninger end besvarelsene af spørgeskemaet og fremlægge dokumentation herfor. Disse oplysninger og den tilhørende dokumentation skal være Kommissionen i hænde inden for fristen i punkt 6, litra a).

Kommissionen kan endvidere høre interesserede parter, hvis de anmoder herom og kan godtgøre, at der er særlige grunde til, at de bør høres. En sådan anmodning skal fremsættes inden for fristen i punkt 6, litra a).

c) *Markedsøkonomisk behandling/individuel behandling*

Hvis ansøgeren fremlægger tilstrækkeligt bevis for, at vedkommende driver virksomhed på markedsøkonomiske vilkår, dvs. at kriterierne i grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra c), er opfyldt, vil den normale værdi blive fastsat i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra b). Med henblik herpå skal der fremsættes et behørigt begrundet krav inden for den særlige frist i punkt 6, litra b), i denne meddelelse. Kommissionen sender en formular herom til virksomheden og til myndighederne i Folkerepublikken Kina. Ansøgeren kan desuden anvende denne formular til at anmode om individuel behandling, dvs., at virksomheden opfylder kriterierne i grundforordningens artikel 9, stk. 5.

d) *Valg af land med markedsøkonomi*

Hvis virksomheden ikke indrømmes markedsøkonomisk behandling, men opfylder betingelserne for en individuel todsats i overensstemmelse med grundforordningens artikel 9, stk. 5, vil der blive anvendt et egnet land med markedsøkonomi til fastsættelse af den normale værdi med hensyn til Folkerepublikken Kina, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a). Kommissionen overvejer at anvende Amerikas Forenede Stater (USA) til dette formål, som det også var tilfældet ved undersøgelsen, som førte til indførelse af de nuværende foranstaltninger over for importen af den pågældende vare fra Folkerepublikken Kina. Interesserede parter anmodes om at fremsætte bemærkninger til det hensigtsmæssige i dette valg inden for den særlige frist, der er fastsat i punkt 6, litra c), i denne meddelelse.

Endvidere kan Kommissionen, hvis virksomheden indrømmes markedsøkonomisk behandling, om nødvendigt også anvende resultater vedrørende den normale værdi, der blev fastsat i et egnet land med markedsøkonomisk status, med henblik på f.eks. at erstatte eventuelle upålidelige omkostnings- eller prisoplysninger i Folkerepublikken Kina, som er nødvendige for at fastsætte den normale værdi, hvis fornødne pålidelige oplysninger ikke foreligger i Folkerepublikken Kina. Kommissionen påtænker også at benytte USA til dette formål.

6. **Frister**a) *Generelle frister*

- i) For parter, der ønsker at give sig til kende og indsende besvarelser af spørgeskemaer og eventuelle andre oplysninger

Medmindre andet er angivet, skal alle interesserede parter give sig til kende over for Kommissionen, fremsætte deres synspunkter og sende besvarelser af spørgeskemaet eller eventuelle andre oplysninger senest 40 dage fra datoen for offentliggørelsen af denne meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende*, hvis der skal tages hensyn til deres bemærkninger i forbindelse med undersøgelsen. Det skal bemærkes, at de fleste proceduremæssige rettigheder, der er fastsat i grundforordningen, kun kan respekteres, hvis parterne giver sig til kende inden for ovennævnte frist.

ii) *Høringer*

Alle interesserede parter kan desuden anmode om at blive hørt af Kommissionen inden for samme frist på 40 dage.

b) *Særlig frist for indgivelse af anmodning om markedsøkonomisk behandling og/eller individuel behandling*

Virksomhedens behørigt begrundede krav om markedsøkonomisk behandling, jf. meddelelsens punkt 5, litra c), skal være Kommissionen i hænde senest 15 dage efter datoen for offentliggørelsen af denne meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

c) *Særlig frist for valg af land med markedsøkonomi*

Parter i undersøgelsen kan fremsætte bemærkninger til valget af USA, der som nævnt i denne meddelelses punkt 5, litra d), anses for at være et passende valg af land med markedsøkonomi med henblik på fastsættelsen af den normale værdi for Folkerepublikken Kina. Deres bemærkninger skal være Kommissionen i hænde senest 10 dage efter datoen for offentliggørelsen af denne meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

7. **Skriftlige henvendelser, besvarelser af spørgeskemaer og korrespondance**

Alle redegørelser og anmodninger fra interesserede parter skal indgives skriftligt (ikke i elektronisk form, medmindre andet er angivet) med angivelse af den pågældendes navn, adresse, e-mail-adresse og telefon- og faxnummer. Alle skriftlige henvendelser, herunder de oplysninger, der er anmodet om i denne meddelelse, besvarelser af spørgeskemaer og korrespondance, som indgives af de interesserede parter som fortroligt materiale, skal være forsynet med påtegningen »Limited«⁽¹⁾ og skal i overensstemmelse med grundforordningens artikel 19, stk. 2, være ledsaget af et ikke-fortroligt sammendrag forsynet med påtegningen »FOR INSPECTION BY INTERESTED PARTIES«.

⁽¹⁾ Dette betyder, at dokumentet kun er til intern brug. Det er beskyttet i henhold til artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter (EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43). Det er et fortroligt dokument i henhold til grundforordningens artikel 19 og artikel 6 i WTO-aftalen om gennemførelse af artikel VI i GATT 1994 (antidumpingaftalen).

Kommissionens adresse:
Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Handel
Direktorat H
Kontor: N 105 4/92
B-1040 Bruxelles
Fax (32-2) 295 65 05

8. Manglende samarbejde

Hvis en af de interesserede parter nægter at give adgang til de nødvendige oplysninger, undlader at meddele dem inden for de fastsatte frister eller på anden måde lægger væsentlige hindringer i vejen for undersøgelsen, kan der træffes afgørelser, positive eller negative, på grundlag af de foreliggende faktiske oplysninger, jf. grundforordningens artikel 18.

Konstateres det, at en interesseret part har indgivet urigtige eller vildledende oplysninger, ses der bort fra disse oplysninger, og der kan i overensstemmelse med grundforordningens artikel 18 gøres brug af de foreliggende faktiske oplysninger. Hvis en interesseret part helt eller delvis undlader at samarbejde, og der gøres brug af de foreliggende faktiske oplysninger, kan resultatet blive mindre gunstigt for denne part, end hvis den pågældende havde udvist samarbejdsvilje.

9. Tidsplan for undersøgelsen

Undersøgelsen skal afsluttes senest 15 måneder efter offentliggørelsen af denne meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende*, jf. grundforordningens artikel 11, stk. 5.

10. Behandling af personoplysninger

Det skal bemærkes, at personoplysninger, som indsamles i forbindelse med denne undersøgelse, vil blive behandlet i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger ⁽¹⁾.

11. Høringskonsulent

Det skal endvidere bemærkes, at hvis der opstår vanskeligheder i forbindelse med parternes udøvelse af retten til at forsvare sig, kan de anmode høringskonsulenten fra Generaldirektoratet for Handel om at gribe ind. Høringskonsulenten optræder som formidler mellem de interesserede parter og Kommissionens tjenestegrene og kan om nødvendigt mægle i proceduremæssige spørgsmål, der vedrører beskyttelse af parternes interesser i forbindelse med denne procedure, navnlig hvad angår spørgsmål om aktindsigt, fortrolige oplysninger, forlængelse af frister og behandling af skriftlige og/eller mundtlige indlæg. Yderligere oplysninger og kontaktoplysninger findes på høringskonsulentens websider på webstedet for Generaldirektoratet for Handel (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.

PROCEDURER I TILKNYTNING TIL GENNEMFØRELSEN AF
KONKURRENCEPOLITIKKEN

KOMMISSIONEN

STATSSTØTTE — DANMARK

Statsstøtte C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner

Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 309/07)

Ved brev af 10. september 2008, der er gengivet på det autentiske sprog efter dette resumé, meddelte Kommissionen Danmark, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, over for ovennævnte støtteforanstaltning.

Interesserede parter kan senest en måned efter offentliggørelsen af dette resumé og det vedlagte brev sende deres bemærkninger til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Energi og Transport
Direktorat A
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 41 04

Disse bemærkninger vil blive videresendt til Danmark. Interesserede parter, der fremsætter bemærkninger til sagen, kan skriftligt anmode om at få deres navne hemmeligholdt. Anmodningen skal være begrundet.

RESUMÉ

BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE

SAGSFORLØB

Kommissionen modtog ved en skrivelse af 3. februar 2003 en første klage vedrørende formodet støtte til virksomheden **Danske Statsbaner** (i det følgende benævnt »DSB») til jernbanepassagertrafik mellem København og Ystad. Denne klage har ført til en brevveksling mellem Kommissionen og de danske myndigheder. Klagen er registreret under nr. CP107/07.

Kommissionen modtog ved en skrivelse af 1. juni 2006 en anden klage vedrørende formodet støtte til DSB inden for rammerne af to kontrakter om offentlig tjeneste, der er indgået med det danske trafikministerium. Denne klage har ligeledes ført til en brevveksling mellem Kommissionen og de danske myndigheder. Denne klage er registreret under nr. CP124/06.

Da de to klager delvist vedrører de samme forhold, har Kommissionen besluttet at behandle dem samlet.

Ifølge de oplysninger, som klagerne har fremsendt til Kommissionen, har de kontrakter om offentlig tjeneste, som det danske trafikministerium og den statsejede virksomhed DSB har indgået, muligvis ført til, at der er blevet ydet statsstøtte.

Kontrakter om offentlig tjeneste

Nærværende beslutning omhandler to kontrakter om offentlig tjeneste, der er indgået mellem det danske trafikministerium og DSB for henholdsvis perioden 2000-2004 og 2005-2014. Disse kontrakter blev ikke sendt i udbud.

Kontrakterne fastlægger betingelserne for jernbanepassagertrafik i Danmark og opstiller visse krav til regularitet, serviceniveau og takster. Kontrakterne indeholder desuden bestemmelser om indkøb af rullende materiel.

Kontrakterne fastsætter, at bortset fra visse undtagelser tilfalder billetindtægterne DSB. DSB bliver desuden kompenseret med kontraktlige udbetalinger, hvis størrelse er fastlagt i kontrakten.

VURDERING AF FORANSTALTNINGERNE

BREVETS ORDLYD

Er der tale om statsstøtte?

Kommissionen kan på nuværende stadi ikke udelukke, at der er ydet statsstøtte til DSB med de kontrakter om offentlig tjeneste, som DSB og det danske trafikministerium har indgået for perioderne 2000-2004 og 2005-2014. Kommissionen er navnlig i tvivl om, hvorvidt tre ud af de fire kriterier, som Domstolen fastsatte i *Altmark*-dommen og som alle skal være overholdt, for at der ikke er tale om statsstøtte, faktisk er overholdt.

Forenelighed

Den kontrakt om offentlig tjeneste, der er indgået mellem den danske regering og DSB, er en kontrakt om offentlig tjeneste, som omhandlet i forordning (EØF) nr. 1191/69, artikel 14, der derfor finder anvendelse i det foreliggende tilfælde.

På grundlag af forordning (EØF) nr. 1191/69 er Kommissionen af den opfattelse, at den støtte, der er indeholdt i prisen for ydelser som fastsat i en kontrakt om offentlig service, kan erklæres forenelig med det fælles marked. Men eftersom forordning (EØF) nr. 1191/69 ikke indeholder præcise betingelser, skal foreneligheden af den form for statsstøtte bedømmes ud fra de generelle principper, der kan udledes af traktaten, domspraksis og af Kommissionens beslutningspraksis.

Disse principper har Kommissionen sammenfattet i generel form i »Fællesskabsrammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste«⁽¹⁾.

Disse rammebestemmelser fastsætter i punkt 14 de principper, som gør det muligt at afgøre, hvorvidt støtte, der er indeholdt i en pris, som en offentlig myndighed betaler en tjenesteyder for en offentlig tjeneste, er forenelig med det fælles marked. For at dette kan være tilfældet, skal det påvises, at kompensationsbeløbet, dvs. den pris, som den danske regering betaler, er begrænset til det, der er nødvendigt for at dække omkostningerne ved at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste.

Kommissionen tvivler dog på, at der ikke har fundet nogen overkompensation sted. Kommissionen stiller sig ligeledes tvivlende over for, om den danske stats opkrævning af udbytte af DSB's resultat samt reduktionen af de årlige kontraktlige udbetalinger har gjort det muligt at undgå enhver risiko for overkompensation.

På baggrund af ovenstående er Kommissionen derfor i tvivl om, hvorvidt støtten er forenelig med det fælles marked.

I henhold til artikel 14 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 kan al ulovlig støtte kræves tilbagebetalt af støttemodtageren.

⁽¹⁾ EUT C 297 af 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 brevvekslinger 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 indføre 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 regnskabssystem. Det har ikke været muligt at udlæde 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 risikoeksponering 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 lovbekendtgørelse 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 finansie-
ringsstrategi 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 samfunds-
økonomisk 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, stationsmo-
dernisering eller kvalitetsforbedring på banestrækningen
Odense — Svendborg kan kræve en forøgelse af kontrakt-
betalingen.
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 bestem-
melser 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 trafik-
eringsplan (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 siddepladskapa-
citet, regularitet, pålidelighed, kundetilfredshed, driftsfor-
styrrelser 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 Trafik-
ministeriet til orientering.
54. Punkt 5 fastlægger DSB's forpligtelser i forbindelse med
udførelsen af dets aktiviteter på trafikområdet. Forpligtel-
serne vedrører bl.a. informationforpligtelser, besigtigelse af
materiel, forpligtelsen til at stille rullende materiel til rådigh-
hed for operatører, der vinder udbud på forskellige stræk-
ninger, 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 kompensa-
tion, som DSB modtager.
57. Indtægter fra billetsalget tilfalder i princippet DSB ⁽¹⁰⁾.
Derudover modtager DSB en kontraktbetaling fra Trans-
portministeriet 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 produktivitetforbedring 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 »transportydelse«, 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 transportydelse »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 Altmark-dommens 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 offentlige 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 tjenesteydelse 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.

Meddelelse fra Det Forenede Kongeriges regering i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF om betingelser for tildeling og udnyttelse af tilladelser til prospektering, efterforskning og produktion af kulbrinter

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 309/08)

Det Forenede Kongeriges bekendtgørelse af særskilt udbud vedrørende landområdet over lavvandsmærket på kortafsnit SU60 uden for tilladelsesrunden onshore (landward)

Department for Business, Enterprise & Regulatory Reform

The Petroleum Act 1998

Onshore licensrunde

1. Ministeren for Business, Enterprise and Regulatory Reform (BERR) opfordrer alle interesserede til at ansøge om olieeftersøgnings- og olieudvindingslicenser med hensyn til landområderne over lavvandsmærket på kortafsnit SU60.

2. Et kort over det udbudte område er fremlagt i BERR, 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET. Dette kort kan konsulteres efter forudgående aftale (tlf. (44-207) 215 50 32, fax (44-207) 215 50 70) mellem kl. 9.15 og 16.45 mandag til fredag i perioden, hvor denne meddelelse er gyldig. Kortet er også tilgængeligt på BERR's websted for olie og gas (se nedenfor).

3. Der findes detaljerede oplysninger om udbuddet, herunder kort over det udbudte areal og vejledning om licenser og tilknyttede betingelser samt ansøgevejledning på webstedet for Energy Development Unit (EDU):

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

4. Alle ansøgninger vil blive bedømt i henhold til Petroleum (Production) (Landward Areas) Regulations 1995 (S.I. 1995 No 1436) og Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995 (S.I. 1995 No 1434) og på baggrund af det stadige behov for hurtig, grundig, effektiv og sikker efterforskning af olie- og gasressourcer inden for Storbritanniens fastland.

5. Ansøgerne vil blive bedømt efter følgende kriterier:

- a) ansøgerens økonomiske formåen og dennes evne til at udføre de aktiviteter, som licensen gælder for, i den første periode, herunder arbejdsprogrammet for vurdering af det fulde potentiale i det område inden for det afsnit, som ansøgningen gælder for
- b) ansøgerens tekniske formåen med hensyn til udførelse af de aktiviteter, som tilladelsen gælder for, i den første periode, herunder identificering af mulighederne for at udvinde kulbrinter inden for det afsnit, som ansøgningen gælder for. Den tekniske formåen vil blive delvist vurderet på kvaliteten af analysen af det afsnit, som ansøgningen gælder for
- c) måden hvorpå ansøgeren agter at udføre de aktiviteter, som licensen gælder for, herunder kvaliteten af det arbejdsprogram, der er udarbejdet med henblik på det fulde potentiale i det område, som licensen gælder for
- d) hvis ansøgeren har eller har haft licens i henhold til Petroleum Act 1998, kan manglende effektivitet eller ansvarsbevidsthed fra ansøgerens side blive taget i betragtning.

6. Ministeren vil ikke tildele en licens, medmindre han samtidig er rede til at godkende ansøgerens valg af operatør. Før godkendelse af en operatør skal ministeren være sikker på, at den pågældende er i stand til at planlægge og lede boreaktiviteter, når henses til antallet af ansatte, deres erfaring og uddannelse, de foreslåede procedurer og metoder, operatørernes organisationsstruktur, kontakt til entreprenører og overordnede virksomhedsstrategi. Ministeren vil under sine overvejelser om en foreslået operatør tage hensyn både til ny information, der bliver fremlagt i ansøgningen, og den udvalgte tidligere operatøraktiviteter, både inden for og uden for Det Forenede Kongerige.

7. En detaljeret vejledning om dette udbud kan ses på EDU's websted:

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

Licenser

8. Ansøgere gøres opmærksom på, at ministeren har beføjelse til at tildele enhver licens på ændrede vilkår for at imødekomme særlige omstændigheder.

9. I de tilfælde, hvor ministeren tilbyder en licens i henhold til dette udbud, fremsættes tilbuddet inden for tolv måneder efter datoen for offentliggørelse af denne meddelelse.

10. Ministeren påtager sig intet ansvar for eventuelle udgifter, som ansøgeren har haft i forbindelse med at overveje eller foretage ansøgningen.

Strategisk miljøvurdering

11. BERR har udført en strategisk miljøvurdering, der blandt andet dækker det udbudte område i henhold til den standard, som er påkrævet i direktiv 2001/42/EF om vurderingen af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet. Vurderingen findes på EDU's websted:

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

Meddelelse fra Kongeriget Nederlandenes økonomiministerium i henhold til artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF om betingelser for tildeling og udnyttelse af tilladelser til prospektering, efterforskning og produktion af kulbrinter

(2008/C 309/09)

Økonomiministeren meddeler, at der er modtaget en ansøgning om tilladelse til kulbrinteefterforskning.

Det pågældende område er beliggende i provinsen Noord-Holland og afgrænses på følgende måde:

- a) en ret linje fra punkt B gennem punkt A til skæringspunktet mellem denne linje og den linje, der er fastsat i bilaget til loven om minedrift
- b) derefter en ret linje mellem punktparret B — C
- c) derefter en forbindelse langs kystsikringens fod over høfderne i Veerhaven og Nieuwe Haven van Den Helder i den nævnte rækkefølge langs foden af digerne, som adskiller Waddenzee fra fastlandet i provinsen Noord-Holland hen til punkt D
- d) derefter en ret linje mellem punktparrene D — E, E — F, F — G, G — H, H — I, I — J, J — K og K — L. Den grænse, som dannes af disse linjestykker, er sammenfaldende med grænsen for produktions-tilladelsen Slootdorp
- e) derefter rette linjer mellem punktparrene L — M og M — N
- f) derefter rette linjer mellem punktparrene N — O, O — P, P — Q, Q — R, R — S, S — T og en ret linje fra punkt T over punkt U til skæringspunktet mellem denne linje og den linje, der er fastsat i bilaget til loven om minedrift. Den grænse, som dannes af disse linjestykker, er sammenfaldende med grænsen for produktionstilladelsen Middellie
- g) derefter fra det under litra f) nævnte skæringspunkt til det under litra a) nævnte skæringspunkt langs den linje, der er fastsat i bilaget til loven om minedrift.

De nævnte punkter har følgende koordinater:

Punkt	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

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

Koordinaterne er opgivet efter Rijks trigonometriske målesystem (RD).

Ud fra denne beskrivelse af afgrænsningen udgør arealet 576,4 km².

Under henvisning til ovennævnte direktiv samt artikel 15 i loven om minedrift (Staatsblad 2002, nr. 542) opfordrer Økonomiministeren herved alle interesserede til at indsende konkurrerende ansøgninger om tilladelse til kulbrinteeftersøgning i det område, som afgrænses af de førnævnte punkter og koordinater.

Økonomiministeren er beføjet til at udstede denne tilladelse. De kriterier, betingelser og krav, der er omhandlet i ovennævnte direktivs artikel 5, stk. 1 og 2, og artikel 6, stk. 2, er fastlagt i loven om minedrift (Staatsblad 2002, nr. 542).

Ansøgninger indsendes inden for en frist på 13 uger efter offentliggørelsen af denne opfordring i *Den Europæiske Unions Tidende*. De adresseres til:

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

Ansøgninger, som modtages efter fristens udløb, tages ikke i betragtning.

Afgørelse om ansøgningerne træffes senest tolv måneder efter fristens udløb.

Yderligere oplysninger fås ved henvendelse til hr. E.J. Hoppel, tlf. (31-70) 379 77 62.

Meddelelse fra den franske regering vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF om betingelser for tildeling og udnyttelse af tilladelser til prospektering, efterforskning og produktion af kulbrinter ⁽¹⁾

(Meddelelse om ansøgninger om eksklusiv tilladelse til efterforskning efter flydende eller gasformige kulbrinter, benævnt »Cévennes-tilladelsen«, »Alès-tilladelsen« og »Navacelles-tilladelsen«)

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 309/10)

Ved ansøgning af 6. december 2007, som suppleret pr. 13. juni 2008, har virksomheden Cévennes Petroleum Development Ltd med hovedsæde på adressen Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex, HA9 6DE (Det Forenede Kongerige) anmodet om eksklusiv tilladelse til i et tidsrum af fem år at efterforske flydende eller gasformige kulbrinter, benævnt »Cévennes-tilladelsen«, på et ca. 4 323 km² stort areal, som omfatter en del af departementerne Ardèche, Gard og Hérault.

Ved ansøgning af 8. april 2008 har virksomheden Schuepbach Energy LLC med hovedsæde på adressen 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX 75201, USA, anmodet om eksklusiv tilladelse til i et tidsrum af tre år at efterforske flydende eller gasformige kulbrinter, benævnt »Alès-tilladelsen«, på et ca. 9 810 km² stort areal, som omfatter en del af departementerne Ardèche, Aveyron, Drome, Gard, Hérault, Lozère og Vaucluse. Perimeteren for det område, som omfattes af denne tilladelse, indgår delvist i det område, der er omfattet af Cévennes-tilladelsen.

Ved ansøgning af 15. maj 2008 har selskaberne Egdon Resources (New Ventures) Ltd, hvis hovedsæde er beliggende i Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (Det Forenede Kongerige), Eagle Energy Limited, hvis hovedsæde er beliggende i 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (Det Forenede Kongerige) og YCI Resources Ltd, hvis hovedsæde er beliggende i Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (Det Forenede Kongerige), anmodet om eksklusiv tilladelse til i en periode på fem år at efterforske flydende eller gasformige kulbrinter, benævnt »Navacelles-tilladelsen«, på et areal på omkring 576 km², som omfatter en del af departementerne Ardèche og Gard. Perimeteren for det område, som omfattes af denne tilladelse, indgår i ovenstående ansøgninger.

Samtlige disse ansøgninger om tilladelse indgår i en perimenter, som udgøres af udsnit af meridianer og breddeparallerer, der mødes i de punkter, som defineres i nedenstående tabel ved deres geografiske koordinater, idet nulmeridianen går gennem Paris:

Toppunkt	Længde	Bredde
A	2,90 gr Ø	49,80 gr N
B	2,90 gr Ø	49,50 gr N
C	2,80 gr Ø	49,50 gr N
D	2,80 gr Ø	49,40 gr N
E	2,70 gr Ø	49,40 gr N
F	2,70 gr Ø	49,30 gr N
G	2,60 gr Ø	49,30 gr N
H	2,60 gr Ø	49,20 gr N
I	2,50 gr Ø	49,20 gr N
J	2,50 gr Ø	49,10 gr N
K	2,40 gr Ø	49,10 gr N
L	2,40 gr Ø	48,80 gr N
M	2,30 gr Ø	48,80 gr N

(¹) EFT L 164 af 30.6.1994, s. 3.

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

Toppunkt	Længde	Bredde
AU	2,30 gr Ø	49,60 gr N
AV	2,30 gr Ø	49,70 gr N
AW	2,50 gr Ø	49,70 gr N
AX	2,50 gr Ø	49,80 gr N

Indgivelse af ansøgninger og tildelingskriterier

Ansøgerne, der indgav de oprindelige ansøgninger, og konkurrerende ansøgere skal overholde de betingelser, som er fastsat ved artikel 4, 5 og 6 i dekret nr. 2006-648 af 2. juni 2006 om udvindingsrettigheder og rettigheder til underjordisk oplagring (den franske statstidende *Journal officiel de la République française* af 3. juni 2006).

Interesserede virksomheder kan indsende en ansøgning i konkurrence hermed inden for en tidsfrist på 90 dage regnet fra dagen for offentliggørelsen af denne meddelelse efter den fremgangsmåde, der er angivet i »Meddelelse om opnåelse af udvindingsrettigheder for kulbrinter i Frankrig«, der er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 374 af 30. december 1994, s. 11, og fastsat ved dekret nr. 2006-648 om udvindingsrettigheder og rettigheder til underjordisk oplagring. Konkurrerende ansøgninger stiles til ministeren for minedrift på nedenstående adresse.

Afgørelse om den oprindelige ansøgning og de konkurrerende ansøgninger vurderes på grundlag af kriterierne for tildeling af udvindingsrettigheder, jf. artikel 6 i det nævnte dekret, og der træffes afgørelse senest den 8. april 2010.

Betingelser og krav vedrørende udøvelse og ophør af aktiviteten

Ansøgerne henvises til artikel 79 og 79.1 i loven om minedrift »code minier« og dekret nr. 2006-649 af 2. juni 2006 vedrørende minedrift, underjordisk oplagring og tilsynet med miner og underjordisk oplagring »travaux miniers, aux travaux de stockage souterrain et à la police des mines et des stockages souterrains«, (*Journal officiel de la République française* af 3. juni 2006).

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til: 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 (tlf. (33) 153 94 14 81, fax (33) 153 94 14 40).

De ovennævnte regler og love findes på internetadressen Légifrance:

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

MEDDELELSE TIL LÆSERNE

Institutionerne har besluttet, at der ikke længere skal henvises til den seneste ændring af en given retsakt.

Medmindre andet er angivet, forstås en henvisning til en retsakt i de tekster, der offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, derfor som en henvisning til retsakten i dens gældende udgave.