

Amtsblatt

der Europäischen Union

C 309

51. Jahrgang

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen 4. Dezember 2008

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	I <i>Entschlüsse, Empfehlungen und Stellungnahmen</i>	
	STELLUNGNAHMEN	
	Kommission	
2008/C 309/01	Stellungnahme der Kommission vom 27. November 2008 nach Artikel 7 der Richtlinie 98/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zu einem von den ungarischen Behörden verhängten Verbot des Inverkehrbringens eines Winkelschleifers der Marke REDLINE MD-2007-137 ⁽¹⁾	1
2008/C 309/02	Stellungnahme der Kommission vom 27. November 2008 nach Artikel 7 der Richtlinie 98/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zu einem von den ungarischen Behörden verhängten Verbot des Inverkehrbringens einer elektrischen Schlagbohrmaschine der Marke REDLINE MD-2007-140 ⁽¹⁾	3
	II <i>Mitteilungen</i>	
	MITTEILUNGEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION	
	Kommission	
2008/C 309/03	Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags — Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden ⁽¹⁾	5
2008/C 309/04	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) ⁽¹⁾	9

DE

IV *Informationen*

INFORMATIONEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Kommission

2008/C 309/05	Euro-Wechselkurs	10
---------------	------------------------	----

V *Bekanntmachungen*

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER GEMEINSAMEN HANDELSPOLITIK

Kommission

2008/C 309/06	Bekanntmachung der Einleitung einer teilweisen Interimsüberprüfung der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren bestimmter Wolframelektroden mit Ursprung in der Volksrepublik China	11
---------------	--	----

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

Kommission

2008/C 309/07	Staatliche Beihilfen — Dänemark — Staatliche Beihilfe C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner — Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags ⁽¹⁾	14
2008/C 309/08	Bekanntmachung der Regierung des Vereinigten Königreichs betreffend die Richtlinie 94/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erteilung und Nutzung von Genehmigungen zur Prospektion, Exploration und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen ⁽¹⁾	27
2008/C 309/09	Mitteilung des Ministers für Wirtschaft des Königreichs der Niederlande gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 94/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erteilung und Nutzung von Genehmigungen zur Prospektion, Exploration und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen	29
2008/C 309/10	Mitteilung der französischen Regierung gemäß der Richtlinie 94/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erteilung und Nutzung von Genehmigungen zur Prospektion, Exploration und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen (<i>Amtliche Bekanntmachung zu den Anträgen auf eine Exklusivgenehmigung zum Aufsuchen flüssiger oder gasförmiger Kohlenwasserstoffe „Permis des Cévennes“, „Permis d'Alès“ und „Permis de Navacelles“</i>) ⁽¹⁾	31

Hinweis für den Leser (siehe dritte Umschlagseite)



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

I

(Entschliefungen, Empfehlungen und Stellungnahmen)

STELLUNGNAHMEN

KOMMISSION

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

vom 27. November 2008

nach Artikel 7 der Richtlinie 98/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zu einem von den ungarischen Behörden verhängten Verbot des Inverkehrbringens eines Winkelschleifers der Marke REDLINE MD-2007-137

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 309/01)

1. Die Mitteilung der ungarischen Behörden

Nach Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 98/37/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für Maschinen treffen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Maschinen im Sinne dieser Richtlinie nur in Verkehr gebracht und in Betrieb genommen werden, wenn sie die Sicherheit und die Gesundheit von Personen und gegebenenfalls von Haustieren oder Gütern bei angemessener Installierung und Wartung und bestimmungsgemäßem Betrieb nicht gefährden.

Nach Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie trifft ein Mitgliedstaat alle zweckdienlichen Maßnahmen, um eine Maschine aus dem Verkehr zu ziehen, ihr Inverkehrbringen und ihre Inbetriebnahme zu verbieten oder den freien Verkehr mit ihr einzuschränken, wenn er feststellt, dass sie die Sicherheit von Personen und gegebenenfalls von Haustieren oder Gütern zu gefährden droht, obwohl sie mit der CE-Kennzeichnung versehen ist und bestimmungsgemäß verwendet wird. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission unverzüglich von einer solchen Maßnahme und begründet seine Entscheidung.

Am 23. Juli 2007 unterrichteten die ungarischen Behörden die Europäische Kommission über eine Maßnahme zum Verbot des Inverkehrbringens eines handgeführten tragbaren elektrischen Winkelschleifers der Marke REDLINE, Typ RL/AG0912-900. Die Maschine wurde hergestellt von Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, China, und vertrieben von Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Der Europäischen Kommission wurden folgende Unterlagen übermittelt:

- Bescheinigung Nr. JSH0408078 vom 12. August 2004 und Bescheinigung Nr. 431934 vom 1. Juli 2005, ausgestellt auf Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd; in den von Intertek ETL SEMKO, Gebäude Nr. 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, China, ausgestellten Bescheinigungen wird die Übereinstimmung eines Winkelschleifers des Typs S1M-MP2-125 mit der Maschinen- und der Niederspannungsrichtlinie bescheinigt,
- Bescheinigung Nr. 02SHS1067-04 vom 22. November 2005 ausgestellt von Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto-Straße 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, für einen Winkelschleifer desselben Typs S1M-MP2 125, die zur Anbringung des „GS“-Zeichens berechtigt,
- eine Erklärung von Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, vom 12. Juli 2006, aus der hervorgeht, dass der Winkelschleifer des Typs S1M-MP2-125, auf den sich die Bescheinigung 02SHS1067-04 bezieht, dem Winkelschleifer des Typs RL/AG0912-900 entspricht,
- eine von Baumann Hungary Kft. abgegebene EG-Konformitätserklärung vom 11. Dezember 2006 aus der ebenfalls hervorgeht, dass der Winkelschleifer des Typs S1M-MP2-125 dem Winkelschleifer des Typs RL/AG0912-900 entspricht, auf den sich die Maßnahme der ungarischen Behörden bezieht.

Nach Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie erklärt die Kommission nach Anhörung der Betroffenen, ob sie die Maßnahme für gerechtfertigt hält. Ist dies der Fall, so unterrichtet sie die Mitgliedstaaten, damit diese gemäß ihren Verpflichtungen nach Artikel 2 Absatz 1 hinsichtlich der betreffenden Maschine alle erforderlichen Maßnahmen treffen können.

2. Die Begründung der ungarischen Behörden

Die ungarischen Behörden begründen die Maßnahme damit, dass der Winkelschleifer die folgenden, in Anhang I der Richtlinie 98/37/EG aufgeführten grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen (konkretisiert in den harmonisierten Europäischen Normen EN 50144-1:1998 „Sicherheit handgeführter motorbetriebener Elektrowerkzeuge — Teil 1: Allgemeine Anforderungen“ und EN 50144-2-3:2002 — „Sicherheit handgeführter motorbetriebener Elektrowerkzeuge — Teil 2-3: Besondere Anforderungen an Schleifer, Polierer und Schleifer mit Schleifblatt“, auf die in der EG-Konformitätserklärung des Herstellers Bezug genommen wird) nicht erfüllt:

1.2.4. Stillsetzen

Beim Betrieb blieb der Schalter vor Erreichen der Verriegelungsstellung hängen, sodass die Verriegelung sich nicht durch leichten Druck lösen ließ.

1.5.1. Gefahren durch elektrische Energie

Bei der Prüfung der mechanischen Festigkeit löste sich der Kunststoffeinsatz vom Winkelschleifer ab, sodass stromführende Teile zugänglich wurden.

1.5.6. Brandgefahr

Die Maschine fing bei der Wärmeprüfung Feuer, gab Rauch und Flammen von sich und stand dann still.

1.7.3. Kennzeichnung

Der Name und die Anschrift des Herstellers sowie das Baujahr waren auf der Maschine nicht angegeben. Die Gefahrenhinweise bzw. die entsprechenden Symbole fehlten ebenfalls.

1.7.4 Betriebsanleitung

In der Betriebsanleitung fehlten einige Angaben, die notwendig sind, um die Maschine gefahrlos benutzen zu können, wie Vorschriften für die elektrische Sicherheit, Angaben zu Geräuschemission und Vibration usw.

Die englische Fassung der Betriebsanleitung wies Unterschiede gegenüber der ungarischen Fassung auf.

3. Die Stellungnahme der Kommission

Mit Schreiben vom 15. November 2007 forderte die Kommission den Vertreiber Baumann Hungary Kft. auf, zu der Maßnahme der ungarischen Behörden Stellung zu nehmen.

Mit Schreiben vom 15. November 2007 wandte sich die Kommission ebenfalls an Intertek ETL SEMKO, Shanghai, und an Intertek Deutschland GmbH, die Konformitätsbescheinigungen für einen Winkelschleifer des Typs S1M-MP2-125 ausgestellt hatten, der dem Winkelschleifer des Typs RL/AG0912-900 entsprechen soll, auf den sich die Maßnahme der ungarischen Behörden bezieht.

Bislang ist keine Antwort eingetroffen.

Mit den vorliegenden Unterlagen haben die ungarischen Behörden nach Auffassung der Kommission nachgewiesen, dass die von der restriktiven Maßnahme betroffene Maschine die oben genannten grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen nicht erfüllt. Diese Mängel stellen eine erhebliche Gefahr für Personen dar, die die betreffende Maschine benutzen.

Nach Durchlaufen des vorgeschriebenen Verfahrens vertritt die Kommission daher die Auffassung, dass die Maßnahme der ungarischen Behörden gerechtfertigt ist.

Brüssel, den 27. November 2008.

Für die Kommission
Günter VERHEUGEN
Vizepräsident

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION**vom 27. November 2008****nach Artikel 7 der Richtlinie 98/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zu einem von den ungarischen Behörden verhängten Verbot des Inverkehrbringens einer elektrischen Schlagbohrmaschine der Marke REDLINE MD-2007-140****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2008/C 309/02)

1. Die Mitteilung der ungarischen Behörden

Nach Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 98/37/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für Maschinen treffen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Maschinen im Sinne dieser Richtlinie nur in Verkehr gebracht und in Betrieb genommen werden, wenn sie die Sicherheit und die Gesundheit von Personen und gegebenenfalls von Haustieren oder Gütern bei angemessener Installation und Wartung und bestimmungsgemäßem Betrieb nicht gefährden.

Nach Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie trifft ein Mitgliedstaat alle zweckdienlichen Maßnahmen, um eine Maschine aus dem Verkehr zu ziehen, ihr Inverkehrbringen und ihre Inbetriebnahme zu verbieten oder den freien Verkehr mit ihr einzuschränken, wenn er feststellt, dass sie die Sicherheit von Personen und gegebenenfalls von Haustieren oder Gütern zu gefährden droht, obwohl sie mit der CE-Kennzeichnung versehen ist und bestimmungsgemäß verwendet wird. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission unverzüglich von einer solchen Maßnahme und begründet seine Entscheidung.

Am 23. Juli 2007 unterrichteten die ungarischen Behörden die Europäische Kommission über eine Maßnahme zum Verbot des Inverkehrbringens einer handgeführten tragbaren elektrischen Schlagbohrmaschine der Marke REDLINE, Typ RL/ID0955-910. Die Maschine wurde hergestellt von Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, China, und vertrieben von Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Der Europäischen Kommission wurden folgende Unterlagen übermittelt:

- Bescheinigung Nr. 04SHW2481-01 vom 15. Dezember 2004 ausgestellt von Intertek Deutschland GmbH für eine Schlagbohrmaschine des Typs Z1JE-KZ2-16B, die zur Anbringung des „GS“-Zeichens auf der Schlagbohrmaschine berechtigt,
- Bescheinigung Nr. JSH0411181 vom 1. Dezember 2004 und Bescheinigung Nr. 432960 vom 15. Dezember 2004 ausgestellt von Intertek ETL SEMKO, Shanghai, für die Schlagbohrmaschine desselben Typs Z1JE-KZ2-16B,
- eine Erklärung von Yongkang Zhengda Industrial Co. vom 18. Juni 2006, aus der hervorgeht, dass die Schlagbohrmaschine des Typs Z1JE-KZ2-16B der Maschine RL/ID0955-910 entspricht, auf die sich die Maßnahme der ungarischen Behörden bezieht,
- eine von Baumann Hungary Kft. abgegebene EG-Konformitätserklärung vom 11. August 2006, die sich auf die Bescheinigung Nr. JSH0411181 bezieht.

Nach Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie erklärt die Kommission nach Anhörung der Betroffenen, ob sie die Maßnahme für gerechtfertigt hält. Ist dies der Fall, so unterrichtet sie die Mitgliedstaaten, damit diese gemäß ihren Verpflichtungen nach Artikel 2 Absatz 1 hinsichtlich der betreffenden Maschine alle erforderlichen Maßnahmen treffen können.

2. Die Begründung der ungarischen Behörden

Die ungarischen Behörden begründen die Maßnahme damit, dass die Schlagbohrmaschine die folgenden, in Anhang I der Richtlinie 98/37/EG aufgeführten grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen (konkretisiert in den harmonisierten Europäischen Normen EN 60745-1:2003 — „Handgeführte motorbetriebene Elektrowerkzeuge“ — Sicherheit — Teil 1: „Allgemeine Anforderungen“ und EN 60745-2-1:2003 — „Handgeführte motorbetriebene Elektrowerkzeuge“ — Sicherheit — Teil 2-1: „Besondere Anforderungen für Bohrmaschinen und Schlagbohrmaschinen“) nicht erfüllt:

1.5.1. Gefahren durch elektrische Energie und 1.5.6 — Brandgefahr

Wegen der nicht befestigten internen Verkabelung, die zu einem Kurzschluss führen kann, besteht Brandgefahr.

1.5.6. Brandgefahr

Die Maschine fing bei der Wärmeprüfung Feuer, gab Rauch von sich und stand dann still.

3. Die Stellungnahme der Kommission

Mit Schreiben vom 15. November 2007 forderte die Kommission den Vertreiber Baumann Hungary Kft., der die EG-Konformitätserklärung unterzeichnet hatte, auf, zu der Maßnahme der ungarischen Behörden Stellung zu nehmen.

Mit Schreiben vom 15. November 2007 wandte sich die Kommission ebenfalls an Intertek ETL SEMKO, Shanghai, und an Intertek Deutschland GmbH, die Konformitätsbescheinigungen für die Schlagbohrmaschine des Typs Z1JE-KZ2-16B ausgestellt hatten, die der Schlagbohrmaschine des Typs RL/ID0955-910 entsprechen soll, auf die sich die Maßnahme der ungarischen Behörden bezieht.

Bislang ist keine Antwort eingetroffen.

Mit den vorliegenden Unterlagen haben die ungarischen Behörden nach Auffassung der Kommission nachgewiesen, dass die von der restriktiven Maßnahme betroffene Maschine die oben genannten grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen nicht erfüllt. Diese Mängel stellen eine erhebliche Gefahr für Personen dar, die die betreffende Maschine benutzen.

Nach Durchlaufen des vorgeschriebenen Verfahrens vertritt die Kommission daher die Auffassung, dass die Maßnahme der ungarischen Behörden gerechtfertigt ist.

Brüssel, den 27. November 2008.

Für die Kommission
Günter VERHEUGEN
Vizepräsident

II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION

KOMMISSION

**Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags
Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden**

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 309/03)

Datum der Annahme der Entscheidung	4.6.2008
Nummer der Beihilfe	N 158/08
Mitgliedstaat	Polen
Region	Lubelskie
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Rechtsgrundlage	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)
Art der Beihilfe	Investitionsbeihilfen
Ziel	Entwicklung des Sektors
Form der Beihilfe	Zuschuss, Kapitalzufuhr, Beitrag des Landes
Haushaltsmittel	296,65 Mio. PLN (84,14 Mio. EUR)
Beihilfehöchstintensität	ca. 76 %
Laufzeit	Die Beihilfe wird bis zum 30.12.2011 gewährt
Wirtschaftssektoren	Luftverkehr

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	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
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

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

Datum der Annahme der Entscheidung	20.10.2008
Nummer der Beihilfe	N 458/08
Mitgliedstaat	Deutschland
Region	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Rechtsgrundlage	— 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)
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Ziel	Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten
Form der Beihilfe	Bürgschaft
Haushaltsmittel	Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: 0,16 Mio. EUR
Beihilfehöchstintensität	—
Laufzeit	—
Wirtschaftssektoren	Verarbeitendes Gewerbe

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	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
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

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

Datum der Annahme der Entscheidung	13.11.2008
Nummer der Beihilfe	N 567/08
Mitgliedstaat	Finnland
Region	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Rechtsgrundlage	Valtioneuvoston päätös talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtiontakausten ehdoista; draft law
Art der Beihilfe	Beihilferegulung
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben
Form der Beihilfe	Bürgschaft
Haushaltsmittel	Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: 50 Mio. EUR
Beihilfehöchstintensität	—
Laufzeit	10.2008-4.2009
Wirtschaftssektoren	Finanzmittler
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

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

Datum des Beschlusses	24.1.2008
Nummer der Beihilfe	N 696/06
Mitgliedstaat	Italien
Region	Molise
Title	Endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit und Modernisierung von Fischereifahrzeugen
Rechtsgrundlage	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Art der Maßnahme	Beihilferegelung
Zielsetzung	Beihilfe für den Fischereisektor
Art der Beihilfe	Direktbeihilfe
Mittelansatz	1 186 000 EUR
Intensität	Bis zu 40 %
Laufzeit	1 Jahr
Wirtschaftssektoren	Fischerei
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	MI.P.A.A.F. – Dipartimento delle Filiere Agricole e dell'Agroalimentari Direzione Generale della Pesca Marittima e dell'Acquacoltura Viale dell'Arte n. 16 I-00144 Roma
Andere Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

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

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss
(Sache COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 309/04)

Am 31. Oktober 2008 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn insofern für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Ratsverordnung (EG) Nr. 139/2004. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Englisch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich:

- auf der Europa-Wettbewerb-Website (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Diese Website ermöglicht, einzelne Entscheidungen der Fusionskontrolle aufzufinden, einschließlich Suchmöglichkeiten nach Unternehmen, Fallnummer, Datum und Sektor,
 - in elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter der Dokumentennummer 32008M5338. EUR-Lex ist der Online-Zugang für das Gemeinschaftsrecht (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN
DER EUROPÄISCHEN UNION

KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾**3. Dezember 2008**

(2008/C 309/05)

1 Euro =

Währung	Kurs	Währung	Kurs
USD US-Dollar	1,2623	TRY Türkische Lira	1,9926
JPY Japanischer Yen	117,39	AUD Australischer Dollar	1,9625
DKK Dänische Krone	7,4505	CAD Kanadischer Dollar	1,5853
GBP Pfund Sterling	0,85475	HKD Hongkong-Dollar	9,7852
SEK Schwedische Krone	10,4545	NZD Neuseeländischer Dollar	2,3804
CHF Schweizer Franken	1,5332	SGD Singapur-Dollar	1,9315
ISK Isländische Krone	290,00	KRW Südkoreanischer Won	1 849,90
NOK Norwegische Krone	8,9050	ZAR Südafrikanischer Rand	13,0017
BGN Bulgarischer Lew	1,9558	CNY Chinesischer Renminbi Yuan	8,6884
CZK Tschechische Krone	25,636	HRK Kroatische Kuna	7,1913
EEK Estnische Krone	15,6466	IDR Indonesische Rupiah	15 274,00
HUF Ungarischer Forint	262,33	MYR Malaysischer Ringgit	4,5948
LTL Litauischer Litas	3,4528	PHP Philippinischer Peso	62,230
LVL Lettischer Lat	0,7093	RUB Russischer Rubel	35,3395
PLN Polnischer Zloty	3,8506	THB Thailändischer Baht	44,919
RON Rumänischer Leu	3,8435	BRL Brasilianischer Real	3,0390
SKK Slowakische Krone	30,225	MXN Mexikanischer Peso	17,1610

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER GEMEINSAMEN HANDELSPOLITIK

KOMMISSION

Bekanntmachung der Einleitung einer teilweisen Interimsüberprüfung der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren bestimmter Wolframelektroden mit Ursprung in der Volksrepublik China

(2008/C 309/06)

Der Kommission liegt ein Antrag auf eine teilweise Interimsüberprüfung gemäß Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 384/96 des Rates über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern ⁽¹⁾ („Grundverordnung“) vor.

1. Überprüfungsantrag

Der Antrag wurde von dem in der Volksrepublik China ansässigen Ausführer Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd („Antragsteller“) eingereicht.

Er beschränkt sich auf die Untersuchung der Frage, inwieweit die Ausfuhren des Antragstellers gedummt sind.

2. Ware

Bei der von der Überprüfung betroffenen Ware handelt es sich um Schweißelektroden aus Wolfram, einschließlich Stangen und Stäbe für Schweißelektroden, mit einem Wolframgehalt von 94 GHT oder mehr, ausgenommen nur gesinterte, auch zugeschnitten, mit Ursprung in der Volksrepublik China („betroffene Ware“), die derzeit unter den KN-Codes ex 8101 99 10 und ex 8515 90 00 eingereicht werden. Die KN-Codes werden nur informationshalber angegeben.

3. Geltende Maßnahmen

Bei den derzeit geltenden Maßnahmen handelt es sich um einen endgültigen Antidumpingzoll, der mit der Verordnung (EG) Nr. 260/2007 ⁽²⁾ auf Einfuhren bestimmter Wolframelektroden mit Ursprung in der Volksrepublik China eingeführt wurde.

4. Gründe für die Überprüfung

Der Antrag gemäß Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung stützt sich auf die vom Antragsteller vorgelegten Anscheinsbe-

weise, denen zufolge sich die Umstände, auf deren Grundlage die Maßnahmen eingeführt wurden, dauerhaft geändert haben.

Der Antragsteller legte Anscheinsbeweise dafür vor, dass die Aufrechterhaltung der Maßnahme in ihrer gegenwärtigen Höhe zum Ausgleich des Dumpings nicht länger erforderlich ist. Insbesondere legte er Anscheinsbeweise dafür vor, dass ein Vergleich des rechnerisch ermittelten Normalwerts (berechnet auf der Grundlage der Herstellungs-, Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten sowie des Gewinns) und der Preise bei der Ausfuhr in die Gemeinschaft eine Dumpingspanne ergibt, die deutlich niedriger als der geltende Zoll ist.

5. Verfahren zur Dumpingermittlung

Die Kommission kam nach Anhörung des Beratenden Ausschusses zu dem Schluss, dass genügend Beweise für die Einleitung einer teilweisen Interimsüberprüfung vorliegen, und leitet eine Überprüfung gemäß Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung ein, um zu ermitteln, ob die Maßnahmen für den Antragsteller aufgehoben oder geändert werden sollten. In diesem Fall könnte es sich als notwendig erweisen, den bislang geltenden Zoll für Einfuhren der betroffenen Ware von Unternehmen, die nicht namentlich in Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 260/2007 genannt sind, zu ändern.

a) Fragebogen

Die Kommission wird dem Antragsteller einen Fragebogen (mit Kopie an die Behörden des betroffenen Ausfuhrlandes) übermitteln, um die von ihr für ihre Untersuchung als notwendig erachteten Informationen einzuholen. Diese Informationen müssen zusammen mit den entsprechenden Nachweisen innerhalb der unter Nummer 6 Buchstabe a gesetzten Frist bei der Kommission eingehen.

⁽¹⁾ ABl. L 56 vom 6.3.1996, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 72 vom 13.3.2007, S. 1.

b) *Einholung von Informationen und Anhörungen*

Alle interessierten Parteien werden aufgefordert, ihren Standpunkt unter Vorlage sachdienlicher Nachweise darzulegen und gegebenenfalls auch Informationen zu übermitteln, die über den Fragebogen hinausgehen. Diese Informationen müssen zusammen mit den entsprechenden Nachweisen innerhalb der unter Nummer 6 Buchstabe a gesetzten Frist bei der Kommission eingehen.

Die Kommission kann die interessierten Parteien außerdem hören, sofern die Parteien dies beantragen und nachweisen, dass besondere Gründe für ihre Anhörung sprechen. Dieser Antrag ist innerhalb der unter Nummer 6 Buchstabe a gesetzten Frist zu stellen.

c) *Marktwirtschaftsbehandlung/Individuelle Behandlung*

Falls der Antragsteller ausreichende Beweise dafür vorlegt, dass er unter marktwirtschaftlichen Bedingungen tätig ist, d. h. die Kriterien des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung erfüllt, wird der Normalwert gemäß Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe b der Grundverordnung ermittelt. Zu diesem Zweck muss der Antragsteller innerhalb der unter Nummer 6 Buchstabe b gesetzten besonderen Frist einen ordnungsgemäß begründeten Antrag stellen. Die Kommission wird dem Unternehmen ein Antragsformular (mit Kopie an die Behörden der Volksrepublik China) zusenden. Mit diesem Antragsformular kann auch ein Antrag auf individuelle Behandlung gestellt werden, d. h. der Antragsteller kann darlegen, dass er die Kriterien des Artikels 9 Absatz 5 der Grundverordnung erfüllt.

d) *Wahl eines Marktwirtschaftslandes*

Wenn dem Antragsteller die Marktwirtschaftsbehandlung nicht zuerkannt wird, er aber die Kriterien des Artikels 9 Absatz 5 der Grundverordnung erfüllt, so dass für ihn ein unternehmensspezifischer Zollsatz festgelegt werden kann, wird gemäß Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung zur Ermittlung des Normalwerts für die Volksrepublik China ein geeignetes Marktwirtschaftsland herangezogen. Wie im Rahmen der Untersuchung, die zu der Einführung der geltenden Maßnahmen gegenüber den Einführen der betroffenen Ware aus der Volksrepublik China führte, beabsichtigt die Kommission, erneut die Vereinigten Staaten von Amerika zu diesem Zweck heranzuziehen. Die interessierten Parteien werden aufgefordert, sich innerhalb der unter Nummer 6 Buchstabe c gesetzten Frist zur Angemessenheit der Wahl dieses Landes zu äußern.

Auch wenn dem Unternehmen die Marktwirtschaftsbehandlung zuerkannt wird, behält sich die Kommission vor, nötigenfalls Daten über den Normalwert in einem geeigneten Marktwirtschaftsland heranzuziehen, beispielsweise wenn keine zuverlässigen Daten zu den Kosten und Preisen in der Volksrepublik China, wie sie zur Ermittlung des Normalwertes unerlässlich sind, vorliegen. Die Kommission beabsichtigt, für diesen Zweck ebenfalls die Vereinigten Staaten von Amerika heranzuziehen.

6. Fristena) *Allgemeine Fristen*i) *Kontaktaufnahme sowie Übermittlung der Antworten und sonstiger Informationen*

Sofern nichts anderes bestimmt ist, müssen alle interessierten Parteien binnen 40 Tagen nach Veröffentlichung dieser Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* mit der Kommission Kontakt aufnehmen, ihren Standpunkt darlegen sowie die beantworteten Fragebogen und sonstige Informationen übermitteln, wenn diese Angaben bei der Untersuchung berücksichtigt werden sollen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Wahrnehmung der meisten in der Grundverordnung verankerten Verfahrensrechte voraussetzt, dass sich die betreffende Partei innerhalb der vorgenannten Frist selbst meldet.

ii) *Anhörungen*

Innerhalb derselben Frist von 40 Tagen können die interessierten Parteien auch einen Antrag auf Anhörung durch die Kommission stellen.

b) *Besondere Frist für die Anträge auf Marktwirtschafts- und/oder individuelle Behandlung*

Der unter Nummer 5 Buchstabe c genannte ordnungsgemäß begründete Antrag auf Marktwirtschaftsbehandlung muss binnen 15 Tagen nach Veröffentlichung dieser Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* bei der Kommission eingehen.

c) *Besondere Frist für die Wahl des Marktwirtschaftslandes*

Die von der Untersuchung betroffenen Parteien möchten möglicherweise dazu Stellung nehmen, ob die Vereinigten Staaten von Amerika als Marktwirtschaftsland zur Ermittlung des Normalwertes für die Volksrepublik China geeignet sind (vgl. Nummer 5 Buchstabe d). Solche Stellungnahmen müssen innerhalb von 10 Tagen nach der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* bei der Kommission eingehen.

7. Schriftliche Stellungnahmen, beantwortete Fragebogen und Schriftwechsel

Alle Stellungnahmen und Anträge interessierter Parteien sind schriftlich einzureichen (jedoch nicht in elektronischer Form, es sei denn, dies wäre ausdrücklich zugelassen); sie müssen den Namen, die Anschrift, die E-Mail-Adresse, die Telefon- und die Faxnummer der interessierten Partei enthalten. Alle Schriftstücke, einschließlich der in dieser Bekanntmachung angeforderten Informationen, die beantworteten Fragebogen und Schreiben, die die interessierten Parteien auf vertraulicher Basis übermitteln, müssen den Vermerk „Zur eingeschränkten Verwendung“⁽¹⁾ tragen und gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Grundverordnung zusammen mit einer nicht vertraulichen Zusammenfassung übermittelt werden, die den Vermerk „ZUR EINSICHTNAHME DURCH INTERESSIERTE PARTEIEN“ trägt.

⁽¹⁾ Unterlagen mit diesem Vermerk sind nur für den internen Gebrauch bestimmt. Sie sind gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission (ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43) geschützt. Sie werden gemäß Artikel 19 der Grundverordnung und Artikel 6 des WTO-Übereinkommens zur Durchführung des Artikels VI des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens 1994 (Anti-Dumping-Übereinkommen) vertraulich behandelt.

Anschrift der Kommission:
Europäische Kommission
Generaldirektion Handel
Direktion H
Büro: N 105 4/92
B-1040 Brüssel
Fax (32-2) 295 65 05

8. Mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit

Verweigert eine interessierte Parteien den Zugang zu den erforderlichen Informationen oder erteilt sie nicht fristgerecht oder behindert die Untersuchung erheblich, können gemäß Artikel 18 der Grundverordnung positive oder negative Feststellungen auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffen werden.

Wird festgestellt, dass eine interessierte Partei unwahre oder irreführende Informationen vorgelegt hat, so bleiben diese Informationen unberücksichtigt; in diesem Fall können gemäß Artikel 18 der Grundverordnung die verfügbaren Informationen zugrunde gelegt werden. Arbeitet eine interessierte Partei nicht oder nur zum Teil mit und werden deshalb die verfügbaren Informationen zugrunde gelegt, so kann dies zu einem Ergebnis führen, das für diese Partei weniger günstig ist, als wenn sie mitgearbeitet hätte.

9. Zeitplan für die Untersuchung

Gemäß Artikel 11 Absatz 5 der Grundverordnung ist die Untersuchung binnen 15 Monaten nach Veröffentlichung dieser

Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* abzuschließen.

10. Verarbeitung personenbezogener Daten

Alle im Rahmen der Untersuchung erhobenen personenbezogenen Daten werden gemäß der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr ⁽¹⁾ verarbeitet.

11. Anhörungsbeauftragter

Wenn interessierte Parteien Schwierigkeiten bei der Wahrnehmung ihrer Rechte auf Interessenverteidigung haben, können sie sich an den Anhörungsbeauftragten der Generaldirektion Handel wenden. Er fungiert als Schnittstelle zwischen den interessierten Parteien und den Kommissionsdienststellen und bietet, falls erforderlich, die Vermittlung in verfahrenstechnischen Fragen an, die den Schutz ihrer Interessen in diesem Verfahren berühren, insbesondere im Zusammenhang mit der Akteneinsicht, der Vertraulichkeit, der Verlängerung von Fristen und der Behandlung schriftlicher und/oder mündlicher Stellungnahmen. Weitere Informationen einschließlich der Kontaktdaten enthalten die Internet-Seiten des Anhörungsbeauftragten der Generaldirektion Handel (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

KOMMISSION

STAATLICHE BEIHILFEN — DÄNEMARK

Staatliche Beihilfe C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner

Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 309/07)

Mit Schreiben vom 10. September 2008, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Dänemark ihren Beschluss mitgeteilt, wegen der vorerwähnten Beihilfe/Maßnahme das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags einzuleiten.

Die Beteiligten sind aufgefordert, ihre Stellungnahme innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Direktion A
B-1049 Brüssel
Fax (32-2) 296 41 04

Diese Stellungnahmen werden den dänischen Behörden übermittelt. Jeder, der eine Stellungnahme abgibt, kann unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass seine Identität nicht bekannt gegeben wird.

ZUSAMMENFASSUNG

BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

VERFAHREN

Mit Schreiben vom 3. Februar 2003 ging bei der Kommission die erste Beschwerde wegen einer dem Unternehmen **Danske Statsbaner** (nachstehend „DSB“) mutmaßlich gewährten Beihilfe für den Schienenpersonenverkehr zwischen Kopenhagen und Ystad ein. Bezüglich dieser unter der Nummer CP107/07 registrierten Beschwerde kam es zu einem Briefwechsel zwischen der Kommission und den dänischen Behörden.

Mit Schreiben vom 1. Juni 2006 ging bei der Kommission eine zweite Beschwerde wegen einer der DSB im Rahmen von zwei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen des dänischen Verkehrsministeriums mutmaßlich gewährten Beihilfe ein. Bezüglich dieser unter der Nummer CP124/2006 registrierten Beschwerde kam es ebenfalls zu einem Briefwechsel zwischen der Kommission und den dänischen Behörden.

Da beide Beschwerden teilweise denselben Sachverhalt betreffen, werden sie von der Kommission gemeinsam behandelt.

Den der Kommission von den Beschwerdeführern übermittelten Informationen zufolge könnten die mit dem dänischen Verkehrsministerium geschlossenen Dienstleistungsverträge zur Gewährung staatlicher Beihilfen geführt haben.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge

Dieser Beschluss bezieht sich auf zwei öffentliche Dienstleistungsverträge, die zwischen dem dänischen Verkehrsministerium und der DSB für den Zeitraum 2000-2004 bzw. 2005-2014 geschlossen wurden. Diese Verträge wurden ohne ein vorhergehendes Ausschreibungsverfahren geschlossen.

Sie sehen die Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten in Dänemark vor und erlegen bestimmte Verpflichtungen in Bezug auf die Regelmäßigkeit, die Dienstqualität und die Preisgestaltung auf. Außerdem sehen sie den Kauf von Schienenfahrzeugen vor.

Nach den Vertragsbestimmungen verfügt die DSB vorbehaltlich einiger Ausnahmen über die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf. Die DSB erhält ferner einen Ausgleich in Form vertraglicher Zahlungen, deren Höhe im Vertrag festgelegt ist.

BEWERTUNG DER MASSNAHMEN*Vorliegen einer Beihilfe*

Die Kommission kann in diesem Stadium nicht ausschließen, dass der DSB im Rahmen von Dienstleistungsaufträgen des dänischen Verkehrsministeriums für den Zeitraum 2000-2004 bzw. 2005-2014 eine staatliche Beihilfe gezahlt wurde. Die Kommission hegt insbesondere Zweifel an der Einhaltung von drei der vier diesbezüglich vom EuGH in seinem *Altmark*-Urteil festgelegten Kriterien.

Vereinbarkeit

Bei dem zwischen der dänischen Regierung und der DSB geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsvertrag handelt es sich um einen Vertrag über Verkehrsdienste im Sinne des Artikels 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, der in diesem Fall anwendbar ist.

Nach Ansicht der Kommission kann auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 eine Beihilfe, die im Preis von Leistungen enthalten ist, der in einem öffentlichen Dienstleistungsvertrag vorgesehen ist, von der Kommission als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden. Liegen jedoch die in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 festgelegten Bedingungen nicht vor, so muss die Vereinbarkeit dieser Beihilfen anhand allgemeiner Grundsätze bewertet werden, die sich aus dem EG-Vertrag, der Rechtsprechung und der Entscheidungspraxis der Kommission ergeben.

Diese Grundsätze wurden von der Kommission im „Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden“⁽¹⁾ allgemein zusammengefasst.

Unter Punkt 14 dieses Gemeinschaftsrahmens sind die Grundsätze festgelegt, anhand deren die Vereinbarkeit der Beihilfen festgestellt werden kann, die in dem Preis enthalten sind, den eine öffentlich Stelle dem Erbringer einer öffentlichen Dienstleistung zahlt. Hierfür muss nachgewiesen werden, dass der Ausgleichsbetrag, d. h. der von der dänischen Regierung gezahlte Preis, auf das begrenzt ist, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der Gemeinwohlverpflichtung verursachten Kosten abzudecken.

Die Kommission bezweifelt, dass im vorliegenden Fall keine Überkompensation vorliegt. Die Kommission hegt ferner Zweifel daran, dass durch die Abschöpfung von Dividenden aus den Erträgen der DSB durch den dänischen Staat sowie die Verringerung der jährlichen vertraglichen Zahlungen das Risiko einer Überkompensation vermieden werden konnte.

Angesichts der vorstehenden Ausführungen hat die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit der betreffenden staatlichen Beihilfe.

⁽¹⁾ ABL C 297 vom 29.11.2005, S. 4.

Gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates kann jede rechtswidrige Beihilfe vom Empfänger zurückgefordert werden.

DAS SCHREIBEN

„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 regnskabsystem. Det har ikke været muligt at udlede særskilte balancer for hvert enkelt forretningsområde.

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

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

3.2. Den anden klagers klagepunkter

18. Den anden klager hævder, at Folketinget har givet statsstøtte til DSB ved indgåelsen af kontrakter om offentlig service for henholdsvis perioden 2000-2004 og 2005-2014. Klageren mener, at nævnte statsstøtte er uforenelig med EF-traktaten.
19. Klageren hævder nærmere bestemt, at DSB er blevet overkompenseret for den forpligtelse til offentlig service, som er pålagt i kontrakten. Klageren mener således, at kontraktbetalingerne indebar en for stor fortjeneste for DSB sammenlignet med en rimelig fortjeneste, arten af DSB's aktiviteter og 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 lovebekendtgørelse er lov nr. 1171 af 2. december 2007.

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

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

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

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

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

4.2. Kontrakten om offentlig service for perioden 2000-2004

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

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

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

4.2.1. Kontraktens indhold (*)

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

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

Togkilometerproduktion i kontraktperioden

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

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

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

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

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

kårene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

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

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

4.2.2. Kontraktbetaling

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

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

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

40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

⁽¹⁰⁾ Jf. ovennævnte undtagelser.

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. BEDØMMELSE AF BESTEMMELSERNE I KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG SERVICE

5.1. Er der tale om statsstøtte?

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

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

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

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

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

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

Særlige forhold angående strækningen København — Ystad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— ændring af den generelle juridiske ramme for jernbanesektoren, herunder de skattemæssige forhold

— realisering af investeringer i rullende materiel inden juni 1999 (10 mia. DKK)

— en udvikling i billetpriserne, der følger forbrugerprisindekset

— en anslået årlig 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 produktivitetsevinster, 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 kompensation, 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 kompensationer 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 kompensation 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 **Combus-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 produktivtgevinst, 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 finansielt. 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 fællesskabsbestemmelser om dem træder i kraft, når betalingerne foretages til virksomheder inden for jernbane-, landevejs- og vandvejstrafikken til udligning af de forpligtelser til offentlig tjenesteydelse, der pålægges disse virksomheder af staten eller af offentligretlige enheder, og som angår:

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

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

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

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

6. ANDRE FORHOLD, SOM KLAGERNE HAR FREMDRAGET

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

6.1. Lønsumsafgift

138. Private danske virksomheder, der opererer i momsfrigatte sektorer som kollektiv transport, skal betale en særlig lønskat: lønsumsafgiften. Men den skat skal offentlige virksomheder som DSB ikke betale.
139. Ifølge den anden klager kan fritagelsen af de offentlige virksomheder for denne skat være en konkurrencefordel for dem.
140. Klageren anførte i sin klage, at han var orienteret om, at Kommissionen var i færd med at undersøge lønsumsafgiften i en anden sammenhæng⁽²³⁾. Klageren

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

141. De danske myndigheder har underrettet Kommissionen om, at ændringer af denne afgift var på vej, og at disse ændringer kunne medføre afskaffelse af fritagelsen for lønsumsafgift.
142. På denne baggrund tages der ikke i denne beslutning stilling til lønsumsafgiftsordningen.

6.2. Renter og garantier

143. Den anden klager mener, at DSB's status som statsejet selskab betyder, at DSB får lån på gunstigere vilkår, f.eks. til lavere renter, end private virksomheder.
144. Denne klager hævder dog ikke, at DSB er omfattet af en udtrykkelig eller stiltiende garanti fra den danske stat. Kommissionen har heller ikke fundet tegn på, at en sådan garanti eksisterer. Derfor har dette spørgsmål, som det også fremgår af retspraksis, ingen betydning i forbindelse med reglerne om statsstøtte⁽²⁴⁾.

7. SAMMENFATNING AF KOMMISSIONENS BETÆNKELIGHEDER

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

8. BESLUTNING

146. På denne baggrund opfordrer Kommissionen under henvisning til proceduren i EF-traktatens artikel 88, stk. 2, Danmark til senest en måned efter at have modtaget dette brev at fremsætte sine bemærkninger og forelægge alle oplysninger af betydning for vurderingen af støtten/foranstaltningen. De danske myndigheder opfordres endvidere til straks at sende den potentielle støttemodtager en kopi af dette brev.
147. Kommissionen meddeler Danmark, at den til orientering for andre interesserede agter at offentliggøre denne skrivelse og et resumé af den i *Den Europæiske Unions Tidende*. Den vil også offentliggøre en meddelelse i EØS-tillægget til EU-tidende til orientering for interesserede i de EFTA-lande, der har undertegnet EØS-aftalen, og sende EFTA-tilsynsmyndigheden en kopi af skrivelserne. Alle ovennævnte berørte parter opfordres til at fremsætte deres bemærkninger senest en måned efter offentliggørelsesdatoen for denne meddelelse.“.

⁽²¹⁾ Altmark-dommen, præmis 34.

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

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

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

Bekanntmachung der Regierung des Vereinigten Königreichs betreffend die Richtlinie 94/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erteilung und Nutzung von Genehmigungen zur Prospektion, Exploration und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 309/08)

Ankündigung einer außerordentlichen Vergabe von Onshore-Lizenzen (Landgebiete) für das Gebiet über der Niedrigwassermarke für den Block SU60 des UK Ordnance Survey durch das Vereinigte Königreich

Ministerium für Unternehmen und Reform im Regelungsbereich (Department for Business, Enterprise & Regulatory Reform)

Petroleum Act 1998

Vergabe von Onshore-Lizenzen

1. Das Ministerium für Unternehmen und Reform im Regelungsbereich (BERR) fordert interessierte Personen auf, Erdölgewinnungs- und Entwicklungslizenzen für das Gebiet über der Niedrigwassermarke innerhalb des Blocks SU60 des UK Ordnance Survey zu beantragen.

2. Eine Karte des betreffenden Gebiets ist beim BERR, 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET hinterlegt. Diese Landkarte kann während der Geltungsdauer dieser Bekanntmachung von montags bis freitags zwischen 9.15 Uhr und 16.45 Uhr nach vorheriger Anmeldung (Tel. (44-207) 215 50 32, Fax (44-207) 215 50 70) eingesehen werden. Außerdem sind diese Karten zugänglich über die Öl- und Gas-Website des BERR (siehe unten).

3. Vollständige Angaben zum Angebot, einschließlich der Karte des angebotenen Gebiets, sowie Orientierungshilfen in Bezug auf die Lizenzen, die Lizenzbedingungen und die Modalitäten der Antragstellung sind auf der Website der Energy Development Unit (EDU) zu finden:

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

4. Die Anträge werden gemäß den Bestimmungen der Petroleum (Production) (Landward Areas) Regulations 1995 (S.I. 1995 No. 1436) und der Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995 (S.I. 1995 No. 1434) angesichts der fortbestehenden Notwendigkeit einer raschen, gründlichen, effizienten und sicheren Erkundung von Öl- und Gasvorkommen im Festlandgebiet von Großbritannien beurteilt.

5. Die Anträge werden anhand folgender Kriterien geprüft:

- a) die finanzielle Lebensfähigkeit und die finanziellen Möglichkeiten des Antragstellers zur Ausführung der Arbeiten, die gemäß der Lizenz in der Anfangsphase gestattet sind, einschließlich des Arbeitsprogramms, das zur Bewertung des vollen Potenzials des Gebiets innerhalb des beantragten Blocks vorgelegt wurde;
- b) die technischen Fähigkeiten des Antragstellers, die gemäß der Lizenz in der Anfangsphase zulässigen Arbeiten auszuführen, einschließlich der Erkundung der Aussichten auf Erdöl- oder Erdgasvorkommen in dem beantragten Block. Die technische Fähigkeit wird teilweise anhand der Qualität der Analyse des beantragten Blocks beurteilt;
- c) die Art und Weise, in der der Antragsteller die gemäß der Lizenz zulässigen Arbeiten durchzuführen beabsichtigt, einschließlich der Qualität des Arbeitsprogramms, das zur Beurteilung des vollen Potenzials des beantragten Gebiets vorgelegt wurde;
- d) etwaige Mängel bezüglich Effizienz und Verantwortlichkeit, die dem Antragsteller angelastet werden müssen, falls der Antragsteller Inhaber einer Lizenz nach dem Petroleum Act 1998 oder einer gleichgestellten Lizenz ist oder war.

6. Das Ministerium erteilt eine Lizenz nur, wenn auch der vom Antragsteller gewählte Betreiber akzeptiert werden kann. Bevor das Ministerium einem Betreiber zustimmen kann, muss feststehen, dass dieser zur Planung und Durchführung der Bohrarbeiten in der Lage ist, wobei Zahl, Erfahrung und Qualifikation seiner Mitarbeiter, vorgeschlagene Verfahren und Methoden, der Hierarchieaufbau, Schnittstellen zu Vertragspartnern und die allgemeine Unternehmensstrategie bewertet werden. Bei der Bewertung eines vorgeschlagenen Betreibers wird das Ministerium sowohl neue Informationen in dem Antrag als auch die Reputation des Bezeichneten als Betreiber im Vereinigten Königreich und in anderen Ländern berücksichtigen.

7. Ausführliche Hinweise zu diesem Angebot sind auf der Website der Energy Development Unit (EDU) zu finden:

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

Lizenzen

8. Antragsteller werden darauf hingewiesen, dass es im Ermessen des Ministeriums liegt, jede Lizenz unter bestimmten Umständen zu geänderten Bedingungen anzubieten.

9. Falls das Ministerium im Nachgang zu dieser Aufforderung eine Lizenz anbietet, so geschieht dies binnen zwölf Monaten ab dem Datum dieser Bekanntmachung.

10. Das Ministerium übernimmt keine Haftung für Kosten, die dem Antragsteller durch die Vorbereitung oder Einreichung seines Antrags entstehen.

Strategische Umweltprüfung

11. Das BERR hat eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung u.a. für das angebotene Gebiet gemäß der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme durchgeführt. Die Ergebnisse der Prüfung können auf der Website der Energy Development Unit (EDU) eingesehen werden:

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

Mitteilung des Ministers für Wirtschaft des Königreichs der Niederlande gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 94/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erteilung und Nutzung von Genehmigungen zur Prospektion, Exploration und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen

(2008/C 309/09)

Der Minister für Wirtschaft gibt bekannt, dass eine Genehmigung zum Aufsuchen von Kohlenwasserstoffen beantragt worden ist.

Das betreffende Gebiet liegt in der Provinz Noord-Holland und ist wie folgt begrenzt:

- a) durch die Gerade von Punkt B über Punkt A zum Schnittpunkt mit der im Anhang des Bergbaugesetzes (*Mijnbouwwet*) festgelegten Geraden;
- b) die Gerade zwischen dem Punktepaar B-C;
- c) die Verbindung zwischen dem Fuß der Küstenschutzanlage über die Leitdämme von Veerhaven und Nieuwe Haven von Den Helder entlang des Fußes der Deiche, die Wattenmeer und Festland der Provinz Noord-Holland trennen, bis zu Punkt D;
- d) die Gerade zwischen den Punktepaaren D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K und K-L. Die durch diese Geraden gezogene Grenze fällt mit der Grenze der Genehmigung Slootdorp zusammen;
- e) die Geraden zwischen den Punktepaaren L-M und M-N;
- f) die Geraden zwischen den Punktepaaren N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T und die Gerade von Punkt T über Punkt U zum Schnittpunkt mit der im Anhang des Bergbaugesetzes (*Mijnbouwwet*) festgelegten Geraden. Die durch diese Geraden gezogene Grenze fällt mit der Grenze der Genehmigung Middellie zusammen;
- g) ab dem unter f genannten Schnittpunkt die im Anhang des Bergbaugesetzes (*Mijnbouwwet*) festgelegte Geraden bis zu dem unter a genannten Schnittpunkt.

Die Koordinaten der genannten Punkte sind:

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

Die Koordinaten entsprechen dem vom niederländischen Katasteramt Rijksdriehoeksmeting (RD) verwendeten System.

Die Oberfläche beträgt gemäß den mitgeteilten Grenzen 576,4 km².

Der Minister für Wirtschaft fordert hiermit zur Beantragung einer konkurrierenden Genehmigung zum Aufsuchen von Kohlenwasserstoffen für das durch die vorstehend angegebenen Punkte und Koordinaten begrenzte Gebiet unter Verweis auf die oben genannte Richtlinie und Artikel 15 der Bergbauverordnung (*Mijnbouwregeling*) (Staatsblad 2002, 542) auf.

Für die Erteilung der Genehmigung ist das Wirtschaftsministerium zuständig. Die in Artikel 5 Absätze 1 und 2 und in Artikel 6 Absatz 2 der oben genannten Richtlinie festgelegten Kriterien, Bedingungen und Auflagen sind im Bergbaugesetz (*Mijnbouwwet*) (Staatsblad 2002, 542) näher ausgeführt.

Anträge können bis zu 13 Wochen nach Veröffentlichung dieser Aufforderung im *Amtsblatt der Europäischen Union* eingereicht werden und sind an folgende Anschrift zu richten:

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

Anträge, die nach Ablauf dieser Frist eingehen, werden nicht berücksichtigt.

Über die Anträge wird innerhalb von zwölf Monaten nach Ablauf der genannten Frist entschieden.

Nähere Informationen sind erhältlich unter der Telefonnummer (31-70) 379 77 62 (Kontaktperson: Herr Mag. Jur. E. J. Hoppel).

Mitteilung der französischen Regierung gemäß der Richtlinie 94/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erteilung und Nutzung von Genehmigungen zur Prospektion, Exploration und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen⁽¹⁾

(Amtliche Bekanntmachung zu den Anträgen auf eine Exklusivgenehmigung zum Aufsuchen flüssiger oder gasförmiger Kohlenwasserstoffe „Permis des Cévennes“, „Permis d'Alès“ und „Permis de Navacelles“)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 309/10)

Mit Schreiben vom 6. Dezember 2007, das am 13. Juni 2008 vervollständigt wurde, hat das Unternehmen Cevennes Petroleum Development Ltd mit Sitz in Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex, HA9 6DE, Vereinigtes Königreich, eine als „Permis des Cévennes“ bezeichnete Exklusivgenehmigung mit fünfjähriger Laufzeit zum Aufsuchen von flüssigen oder gasförmigen Kohlenwasserstoffen für eine Fläche von annähernd 4 323 km² in Teilen der Départements Ardèche, Gard und Hérault beantragt.

Mit Schreiben vom 8. April 2008 hat das Unternehmen Schuepbach Energy LLC mit Sitz in 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX 75201, USA, eine als „Permis d'Alès“ bezeichnete Exklusivgenehmigung mit dreijähriger Laufzeit zum Aufsuchen von flüssigen oder gasförmigen Kohlenwasserstoffen für eine Fläche von annähernd 9 810 km² in Teilen der Départements Ardèche, Aveyron, Drôme, Gard, Hérault, Lozère und Vaucluse beantragt. Das betreffende Gebiet überschneidet sich teilweise mit dem Gebiet, für das der „Permis des Cévennes“ beantragt wurde.

Mit Schreiben vom 15. Mai 2008 haben die Unternehmen Egdon Resources (New Ventures) Ltd mit Sitz in Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (Vereinigtes Königreich), Eagle Energy Limited mit Sitz in 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (Vereinigtes Königreich) und YCI Resources Ltd. mit Sitz in Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (Vereinigtes Königreich) eine als „Permis de Navacelles“ bezeichnete Exklusivgenehmigung mit fünfjähriger Laufzeit zum Aufsuchen von flüssigen oder gasförmigen Kohlenwasserstoffen für eine Fläche von annähernd 576 km² in Teilen der Départements Ardèche und Gard beantragt. Das betreffende Gebiet überschneidet sich mit den Gebieten, für die die vorstehend genannten Genehmigungen beantragt wurden.

Das Gebiet, auf das sich diese Genehmigungen beziehen, wird durch die Längen- und Breitengrade begrenzt, die nacheinander die nachstehend durch ihre geografischen Koordinaten definierten Punkte miteinander verbinden, wobei als Nullmeridian derjenige von Paris gilt.

Punktbezeichnung	Länge	Breite
A	2,90 gr O	49,80 gr N
B	2,90 gr O	49,50 gr N
C	2,80 gr O	49,50 gr N
D	2,80 gr O	49,40 gr N
E	2,70 gr O	49,40 gr N
F	2,70 gr O	49,30 gr N
G	2,60 gr O	49,30 gr N
H	2,60 gr O	49,20 gr N
I	2,50 gr O	49,20 gr N
J	2,50 gr O	49,10 gr N
K	2,40 gr O	49,10 gr N
L	2,40 gr O	48,80 gr N
M	2,30 gr O	48,80 gr N

(¹) ABl. L 164 vom 30.6.1994, S. 3.

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

Punktbezeichnung	Länge	Breite
AU	2,30 gr O	49,60 gr N
AV	2,30 gr O	49,70 gr N
AW	2,50 gr O	49,70 gr N
AX	2,50 gr O	49,80 gr N

Einreichung der Anträge und Kriterien für die Erteilung der Rechte

Erstantrag- und Gegenantragsteller müssen den Nachweis erbringen, dass sie die Bedingungen erfüllen, die in Artikel 4 und 5 des Dekrets Nr. 2006-648 vom 2. Juni 2006 über Schürfrechte und Rechte zur Untertagespeicherung (*Journal Officiel de la République Française* vom 3. Juni 2006) festgelegt sind.

Interessierte Firmen können innerhalb von 90 Tagen nach Veröffentlichung dieser Bekanntmachung einen Gegenantrag vorlegen. Dabei sind die Modalitäten einzuhalten, die in der „Bekanntmachung über die Erteilung von Genehmigungen zur Prospektion, Exploration und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen in Frankreich“ im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* C 374 vom 30. Dezember 1994, S. 11, veröffentlicht und mit dem Dekret Nr. 2006-648 über Schürfrechte und Rechte zur Untertagespeicherung festgelegt wurden. Gegenanträge sind unter der nachfolgend angegebenen Anschrift an den für Bergbau zuständigen Minister zu richten.

Bei den Entscheidungen über den Erstantrag und die Gegenanträge werden die in Artikel 6 des genannten Dekrets definierten Kriterien angewandt; die Entscheidungen ergehen bis spätestens 8. April 2010.

Bedingungen und Auflagen in Bezug auf den Geschäftsbetrieb und dessen Einstellung

Antragsteller werden auf die Artikel 79 und 79.1 des französischen Bergbaugesetzbuchs („Code Minier“) sowie auf das Dekret Nr. 2006-649 vom 2. Juni 2006 über den Bergbau, die Untertagespeicherung und die Bergwerk- und Untertagespeicheraufsicht (*Journal Officiel de la République française* vom 3. Juni 2006) verwiesen.

Weitere Auskünfte erteilt: 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 Energétiques, bureau exploration production des hydrocarbures), 41, boulevard Vincent Auriol, F-75703 Paris Cedex 13 (Tel. (33) 153 94 14 81 Fax (33) 153 94 14 40).

Die oben genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften können auf der Webseite „Légifrance“ eingesehen werden:

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

HINWEIS FÜR DEN LESER

Nach entsprechendem Beschluss der Organe entfällt künftig der Hinweis auf die letzte Änderung der zitierten Rechtsakte.

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich in den hier veröffentlichten Texten Verweise auf Rechtsakte auf die jeweils geltende Fassung der Rechtsakte.