

Επίσημη Εφημερίδα

C 309

της Ευρωπαϊκής Ένωσης

51ο έτος

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

4 Δεκεμβρίου 2008

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	<u>Περιεχόμενα</u>	<u>Σελίδα</u>
I	Ψηφίσματα, συστάσεις και γνωμοδοτήσεις	
	ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ	
	Επιτροπή	
2008/C 309/01	Γνώμη της Επιτροπής, της 27ης Νοεμβρίου 2008, κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 της οδηγίας 98/37/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ένα μέτρο απαγόρευσης που ενέκριναν οι συγγρικές αρχές αναφορικά με έναν λειαντήρα γωνιών με το εμπορικό σήμα REDLINE MD-2007-137 (1)	1
2008/C 309/02	Γνώμη της Επιτροπής, της 27ης Νοεμβρίου 2008, κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 της οδηγίας 98/37/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ένα μέτρο απαγόρευσης που ενέκριναν οι συγγρικές αρχές αναφορικά με ηλεκτρικό κρουστικό δράπανο με το εμπορικό σήμα REDLINE MD-2007-140 (1)	3
II	Ανακοινώσεις	
	ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	
	Επιτροπή	
2008/C 309/03	Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ — Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση (1)	5
2008/C 309/04	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) (1)	9

EL

IV Πληροφορίες

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Επιτροπή

2008/C 309/05	Ισοτιμίες του ευρώ	10
---------------	--------------------------	----

V Γνωστοποιήσεις

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Επιτροπή

2008/C 309/06	Ανακοίνωσης για την έναρξη μερικής ενδιάμεσης επανεξέτασης των μέτρων αντιντάμπινγκ που εφαρμόζονται στις εισαγωγές ορισμένων ηλεκτροδίων βολφραμίου καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας	11
---------------	---	----

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Επιτροπή

2008/C 309/07	Κρατική ενίσχυση — Δανία — Κρατική ενίσχυση C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner — Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ (1)	14
2008/C 309/08	Ανακοίνωση της κυβέρνησης του Ηνωμένου Βασιλείου σχετικά με την οδηγία 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων (1)	27
2008/C 309/09	Ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών Υποθέσεων του Βασιλείου των Κάτω Χωρών βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 2 της οδηγίας 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων	29
2008/C 309/10	Ανακοίνωση της γαλλικής κυβέρνησης σύμφωνα με την οδηγία 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων (Γνώμες σχετικά με τις αιτήσεις έκδοσης αποκλειστικής άδειας αναζήτησης κοιτασμάτων υγρών ή αέριων υδρογονανθράκων, αποκαλούμενων «Permis de Cévennes», «Permis d'Alès» και «Permis de Navacelles»)(1)	31

Σημείωση για τον αναγνώστη (βλέπε σελίδα 3 του εξωφύλλου)



(1) Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

I

(Ψηφίσματα, συστάσεις και γνωμοδοτήσεις)

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Νοεμβρίου 2008

κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 της οδηγίας 98/37/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ένα μέτρο απαγόρευσης που ενέκριναν οι συγγρικές αρχές αναφορικά με έναν λειαντήρα γωνιών με το εμπορικό σήμα REDLINE MD-2007-137

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 309/01)

1. Η κοινοποίηση από τις συγγρικές αρχές

Το άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 98/37/ΕΚ για την προσέγγιση της νομοθεσίας των κρατών μελών σχετικά με τις μηχανές ορίζει ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο ώστε οι μηχανές και τα εξαρτήματα ασφαλείας, στα οποία αναφέρεται η εν λόγω οδηγία, να μπορούν να διατεθούν στην αγορά και να τεθούν σε λειτουργία μόνον εάν δεν θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και την υγεία των προσώπων και ενδεχομένως των κατοικίδιων ζώων ή των αγαθών, όταν είναι εγκατεστημένα και συντηρούνται κατάλληλα και χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τον προορισμό τους.

Το άρθρο 7 παράγραφος 1 της οδηγίας προβλέπει ότι όταν ένα κράτος μέλος διαπιστώσει ότι μηχανές που φέρουν τη σήμανση «CE» και χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τον προορισμό τους ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια προσώπων και, ενδεχομένως, κατοικίδιων ζώων ή αγαθών, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο προκειμένου να αποσύρει τις μηχανές από την αγορά, να απαγορεύσει τη διάθεσή τους στην αγορά, τη θέση τους σε λειτουργία ή τη χρήση τους, ή να περιορίσει την ελεύθερη κυκλοφορία τους. Το κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή για το μέτρο αυτό και αναφέρει τους λόγους της απόφασής του.

Στις 23 Ιουλίου 2007 οι αρχές της Ουγγαρίας κοινοποίησαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ένα μέτρο απαγόρευσης της διάθεσης στην αγορά χειρόφερτου ηλεκτρικού λειαντήρα γωνιών με το εμπορικό σήμα REDLINE, τύπου RL/AG0912-900. Ο εν λόγω λειαντήρας γωνιών κατασκευάστηκε από την Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co. Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, Κίνα και διανεμήθηκε από την Baumann Hungary Kft., H-1162 Βουδαπέστη, János utca 118.

Ο φάκελος που εστάλη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή περιελάμβανε τα ακόλουθα έγγραφα:

- πιστοποιητικό αριθ. JSH0408078, με ημερομηνία 12 Αυγούστου 2004, και πιστοποιητικό αριθ. 431934, με ημερομηνία 1 Ιουλίου 2005, εκδοθέντα για την Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, τα οποία βεβαιώνουν τη πιστότητα με τις οδηγίες περί μηχανών και σχετικά με το ηλεκτρολογικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί εντός ορισμένων ορίων τάσεως για ένα λειαντήρα γωνιών τύπου S1M-MP2-125, εκδοθέντα από την Intertek ETL SEMKO, Building No 86, Qinzhou Road, Σαγκάη 200233, Κίνα,
- πιστοποιητικό αριθ. 02SHS1067-04, με ημερομηνία 22 Νοεμβρίου 2005, εκδοθέν από την Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, για τον ίδιο τύπο λειαντήρα γωνιών S1M-MP2-125, με σήμα «GS»,
- μια δήλωση της Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, με ημερομηνία 12 Ιουλίου 2006· η οποία αναφέρει ότι ο λειαντήρας γωνιών τύπου S1M-MP2-125 με πιστοποιητικό 02SHS1067-04 είναι αντίστοιχος με το λειαντήρα γωνιών τύπου RL/AG0912-900,
- μια δήλωση πιστότητας «CE» που συντάχθηκε από την Baumann Hungary Kft., με ημερομηνία 11 Δεκεμβρίου 2006, η οποία επίσης αναφέρει ότι ο λειαντήρας γωνιών τύπου S1M-MP2-125 είναι αντίστοιχος με το λειαντήρα γωνιών τύπου RL/AG0912-900 που υπόκειται στο συγγρικό μέτρο.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας, η Επιτροπή οφείλει να δηλώσει, ύστερα από διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, εάν κρίνει ότι το μέτρο αυτό είναι δικαιολογημένο ή όχι. Εάν διαπιστωθεί ότι το μέτρο είναι δικαιολογημένο, η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη, έτσι ώστε να λάβουν όλα τα κατάλληλα μέτρα όσον αφορά τη συγκεκριμένη μηχανή, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1.

2. Αιτιολόγηση του μέτρου από τις ουγγρικές αρχές

Το μέτρο που έλαβαν οι ουγγρικές αρχές βασίστηκε στην αδυναμία συμμόρφωσης του λειαντήρα γωνιών με τις ακόλουθες βασικές απαιτήσεις υγείας και ασφάλειας του παραρτήματος I της οδηγίας 98/37/EK (σε συνάρτηση με τις προδιαγραφές των εναρμονισμένων ευρωπαϊκών προτύπων EN 50144-1:1998 «Ασφάλεια ηλεκτροκίνητων εργαλείων χειρός — Μέρος 1: Γενικές απαιτήσεις» και EN 50144-2-3:2002 «Ασφάλεια χειρόφερτων ηλεκτρικών εργαλείων που λειτουργούν με κινητήρα — Μέρος 2-3: Ειδικές απαιτήσεις για λειαντήρες, αμμολειαντήρες τύπου δίσκου και μηχανές στίλβωσης», το οποίο αναφέρεται στη δήλωση πιστότητας «CE» του κατασκευαστή):

1.2.4. Διάταξη διακοπής

Σε κατάσταση λειτουργίας, ο διακόπτης κόλλησε προτού φτάσει στη θέση ασφάλισης, με αποτέλεσμα ο μηχανισμός ασφάλισης να μην απελευθερωθεί όταν του ασκήθηκε ελαφρά πίεση.

1.5.1. Παροχή ρεύματος

Κατά τη διάρκεια της δοκιμής για τη μηχανική αντοχή, η πλαστική υποδοχή αποκολλήθηκε από το λειαντήρα γωνιών με αποτέλεσμα τμήματα που φέρουν ηλεκτρικό ρεύμα να εκτεθούν.

1.5.6. Φωτιά

Κατά τη θερμική δοκιμή η μηχανή πήρε φωτιά, έβγαλε καπνό και φλόγες και στη συνέχεια η λειτουργία της διακόπηκε.

1.7.3. Σήμανση

Δεν αναφέρονταν το όνομα και η διεύθυνση του κατασκευαστή, ούτε και το έτος κατασκευής. Έλειπαν, επίσης, οι προειδοποιήσεις ή τα αντίστοιχα σύμβολα.

1.7.4. Οδηγίες

Οι οδηγίες χρήσης δεν πολλούς κανόνες που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία της μηχανής όπως κανόνες ασφαλείας για το ηλεκτρικό ρεύμα, παραμέτρους σχετικές με τις εκπομπές θορύβου και τη δόνηση, κ.λπ.

Οι οδηγίες χρήσης στα αγγλικά ήταν διαφορετικές από τις οδηγίες χρήσης στα ουγγρικά.

3. Η γνώμη της Επιτροπής

Στις 15 Νοεμβρίου 2007 η Επιτροπή απηύθυνε επιστολή στην Baumann Hungary Kft., με την οποία την καλούσε να της υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με το μέτρο που έλαβαν οι ουγγρικές αρχές.

Στις 15 Νοεμβρίου 2007, η Επιτροπή απέστειλε επίσης επιστολή στην Intertek ETL SEMKO, Σαγκάη, και στην Intertek Deutschland GmbH σχετικά με το γεγονός ότι εξέδωσαν πιστοποιητικά πιστότητας για το λειαντήρα γωνιών τύπου S1M-MP2-125 τα οποία υποστήριζαν ότι ήταν αντίστοιχος με το λειαντήρα γωνιών τύπου RL/AG0912-900 ο οποίος αποτελεί αντικείμενο του ουγγρικού περιοριστικού μέτρου.

Μέχρι σήμερα δεν έχει ληφθεί καμία απάντηση.

Με βάση τα διαθέσιμα έγγραφα, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ουγγρικές αρχές κατέδειξαν ότι η μηχανή που αποτελεί αντικείμενο του περιοριστικού μέτρου δεν είναι συμβατή με τις απαραίτητες προαναφερθείσες προϋποθέσεις υγείας και ασφάλειας. Το γεγονός αυτό εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για τους χρήστες της εν λόγω μηχανής.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, αφού ακολούθησε την απαιτούμενη διαδικασία, είναι της γνώμης ότι το μέτρο που έλαβαν οι ουγγρικές αρχές είναι δικαιολογημένο.

Βρυξέλλες, 27 Νοεμβρίου 2008.

Για την Επιτροπή
Günter VERHEUGEN
Αντιπρόεδρος

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Νοεμβρίου 2008

κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 της οδηγίας 98/37/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ένα μέτρο απαγόρευσης που ενέκριναν οι συγγρικές αρχές αναφορικά με ηλεκτρικό κρουστικό δράπανο με το εμπορικό σήμα REDLINE MD-2007-140

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 309/02)

1. Η κοινοποίηση από τις συγγρικές αρχές

Το άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 98/37/EK για την προσέγγιση της νομοθεσίας των κρατών μελών σχετικά με τις μηχανές ορίζει ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο ώστε οι μηχανές και τα εξαρτήματα ασφαλείας, στα οποία αναφέρεται η εν λόγω οδηγία, να μπορούν να διατεθούν στην αγορά και να τεθούν σε λειτουργία μόνον εάν δεν θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και την υγεία των προσώπων και ενδεχομένως των κατοικίδιων ζώων ή των αγαθών, όταν είναι εγκατεστημένα και συντηρούνται κατάλληλα και χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τον προορισμό τους.

Το άρθρο 7 παράγραφος 1 της οδηγίας προβλέπει ότι όταν ένα κράτος μέλος διαπιστώσει ότι μηχανές που φέρουν τη σήμανση «CE» και χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τον προορισμό τους ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια προσώπων και, ενδεχομένως, κατοικίδιων ζώων ή αγαθών, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο προκειμένου να αποσύρει τις μηχανές από την αγορά, να απαγορεύσει τη διάθεσή τους στην αγορά, τη θέση τους σε λειτουργία ή τη χρήση τους, ή να περιορίσει την ελεύθερη κυκλοφορία τους. Το κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή για το μέτρο αυτό και αναφέρει τους λόγους της απόφασής του.

Στις 23 Ιουλίου 2007 οι αρχές της Ουγγαρίας κοινοποίησαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ένα μέτρο απαγόρευσης της διάθεσης στην αγορά ενός φορητού ηλεκτρικού κρουστικού δραπάνου χειρός με το εμπορικό σήμα REDLINE του τύπου RL/ID0955-910. Ο κατασκευαστής του μηχανήματος είναι η εταιρία Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, Κίνα και τα μηχανήματα διανέμονται από την Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Ο φάκελος που εστάλη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή περιελάμβανε τα ακόλουθα έγγραφα:

- πιστοποιητικό αριθ. 04SHW2481-01 της 15ης Δεκεμβρίου 2004, που εκδόθηκε από την Intertek Deutschland GmbH, για κρουστικό δράπανο τύπου Z1JE-KZ2-16B, με το οποίο χορηγείται το σήμα «GS» για το κρουστικό δράπανο,
- πιστοποιητικό αριθ. JSH0411181 της 1ης Δεκεμβρίου 2004 και πιστοποιητικό αριθ. 432960 της 15ης Δεκεμβρίου 2004, που εκδόθηκε από την Intertek ETL SEMKO, Shanghai, για τον ίδιο τύπο κρουστικού δραπάνου Z1JE-KZ2-16B,
- μια δήλωση της Yongkang Zhengda Industrial Co με ημερομηνία 18 Ιουνίου 2006 όπου δηλώνεται ότι ο τύπος κρουστικού δραπάνου Z1JE-KZ2-16B είναι ταυτόσημος με τον τύπο RL/ID0955-910, που υπάγεται στο συγγρικό μέτρο,
- μια δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ από την Baumann Hungary Kft., με ημερομηνία 11 Αυγούστου 2006, αναφερόμενη στο πιστοποιητικό αριθ. JSH0411181.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας, η Επιτροπή οφείλει να δηλώσει, ύστερα από διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, εάν κρίνει ότι το μέτρο αυτό είναι δικαιολογημένο ή όχι. Εάν διαπιστωθεί ότι το μέτρο είναι δικαιολογημένο, η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη, έτσι ώστε να λάβουν όλα τα κατάλληλα μέτρα όσον αφορά τη συγκεκριμένη μηχανή, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1.

2. Ατιολόγηση του μέτρου από τις συγγρικές αρχές

Το μέτρο που έλαβαν οι συγγρικές αρχές βασίστηκε στη μη συμμόρφωση του δραπάνου με τις ακόλουθες βασικές απαιτήσεις υγείας και ασφαλείας του παραρτήματος I της οδηγίας 98/37/EK (σε συνάρτηση με τις προδιαγραφές των εναρμονισμένων ευρωπαϊκών προτύπων EN 60745-1:2003 «Ασφάλεια ηλεκτρικών εργαλείων χειρός λειτουργούντων με κινητήρα — Μέρος 1: Γενικές απαιτήσεις» και EN 60745-2-14: «Ηλεκτρικά εργαλεία χειρός λειτουργούντα με κινητήρα — Ασφάλεια — Μέρος 2-14: Ιδιαίτερες απαιτήσεις για δράπανα και κρουστικά δράπανα»).

1.5.1. Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και 1.5.6 — Κίνδυνος πυρκαγιάς

Το προϊόν παρουσιάζει κίνδυνο πυρκαγιάς λόγω της μη στερεωμένης εσωτερικής καλωδίωσης, που ενδέχεται να προκαλέσει βραχυκύκλωμα.

1.5.6. Κίνδυνος πυρκαγιάς

Κατά τη θερμική δοκιμή το μηχάνημα πήρε φωτιά, έβγαλε καπνό και στη συνέχεια η λειτουργία του διακόπηκε.

3. Η γνώμη της Επιτροπής

Στις 15 Νοεμβρίου 2007 η Επιτροπή απηύθυνε επιστολή στην Baumann Hungary Kft. που υπέγραφε τη δήλωση πιστότητας ΕΚ, με την οποία την καλούσε να της υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με το μέτρο που έλαβαν οι ουγγρικές αρχές.

Στις 15 Νοεμβρίου 2007 η Επιτροπή απηύθυνε επίσης επιστολή στην Intertek ETL SEMKO, Shanghai και στην Intertek Deutschland GmbH, που είχαν εκδώσει τα πιστοποιητικά πιστότητας για το κρουστικό δράπανο τύπου Z1JE-KZ2-16B το οποίο υποστηρίχθηκε ότι ήταν ταυτόσημο με το κρουστικό δράπανο τύπου RL/ID0955-910, που αποτελούσε αντικείμενο του ουγγρικού μέτρου.

Μέχρι σήμερα δεν έχει ληφθεί απάντηση.

Με βάση τη διαθέσιμη τεκμηρίωση και τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ουγγρικές αρχές κατέδειξαν ότι το μηχάνημα που αποτελεί αντικείμενο του περιοριστικού μέτρου δεν πληροί τις προαναφερόμενες βασικές απαιτήσεις ασφάλειας και υγείας. Το γεγονός αυτό εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για τους χρήστες του εν λόγω μηχανήματος.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, αφού ακολούθησε την απαιτούμενη διαδικασία, είναι της γνώμης ότι το μέτρο που έλαβαν οι ουγγρικές αρχές είναι δικαιολογημένο.

Βρυξέλλες, 27 Νοεμβρίου 2008.

Για την Επιτροπή
Günter VERHEUGEN
Αντιπρόεδρος

II

(Ανακοινώσεις)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ
Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 309/03)

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	4.6.2008
Αριθμός ενίσχυσης	N 158/08
Κράτος μέλος	Πολωνία
Περιφέρεια	Lubelskie
Τίτλος (ή/και ονομασία του δικαιούχου)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Νομική βάση	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)
Τύπος μέτρου	Επενδυτικές ενισχύσεις
Στόχος	Τομεακή ανάπτυξη
Μορφή ενίσχυσης	Άμεση επιχορήγηση, εισφορά κεφαλαίων, εισφορά σε γη
Προϋπολογισμός	296,65 εκατ. PLN (84,14 εκατ. EUR)
Ένταση	Περίπου 76 %
Διάρκεια	Η ενίσχυση θα χορηγηθεί έως 30.12.2011
Οικονομικοί τομείς	Αεροπορικές μεταφορές

Όνομασία και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	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
Άλλες πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	20.10.2008
Αριθμός ενίσχυσης	N 458/08
Κράτος μέλος	Γερμανία
Περιφέρεια	—
Τίτλος (ή/και όνομα του δικαιούχου)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Νομική βάση	— 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)
Είδος μέτρου	Ατομική ενίσχυση
Στόχος	Αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων
Είδος ενίσχυσης	Εγγύηση
Προϋπολογισμός	Προβλεπόμενη συνολική ενίσχυση: 0,16 εκατ. EUR
Ένταση	—
Διάρκεια	—
Κλάδοι της οικονομίας	Μεταποιητική βιομηχανία

Όνομα και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	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
Λοιπές πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	13.11.2008
Αριθμός ενίσχυσης	N 567/08
Κράτος μέλος	Φινλανδία
Περιφέρεια	—
Τίτλος (ή/και όνομα του δικαιούχου)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Νομική βάση	Valtioneuvoston päätös talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtiontakausten ehdoista; draft law
Είδος μέτρου	Καθεστώς ενισχύσεων
Στόχος	Αποκατάσταση σοβαρής διαταραχής στην οικονομία
Είδος ενίσχυσης	Εγγύηση
Προϋπολογισμός	Προβλεπόμενη συνολική ενίσχυση: 50 000 EUR
Ένταση	—
Διάρκεια	10.2008-4.2009
Κλάδοι της οικονομίας	Χρηματοπιστωτική διαμεσολάβηση
Όνομα και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Λοιπές πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	24.1.2008
Αριθμός ενίσχυσης	N 696/06
Κράτος μέλος	Ιταλία
Περιφέρεια	Molise
Τίτλος	Οριστική παύση των δραστηριοτήτων αλιείας και εκσυγχρονισμός των αλιευτικών σκαφών
Νομική βάση	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Είδος μέτρου	Καθεστώς ενισχύσεων
Στόχος	Ενίσχυση στον τομέα της αλιείας
Είδος ενίσχυσης	Άμεση ενίσχυση
Προϋπολογισμός	1 186 000 EUR
Ένταση	Έως 40 %
Διάρκεια	Ένα έτος
Σχετικοί οικονομικοί τομείς	Αλιεία
Όνομα και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	M.I.P.A.A.F. – Dipartimento delle Filiere Agricole e dell'Agroalimentari Direzione Generale della Pesca Marittima e dell'Acquacoltura Viale dell'Arte n. 16 I-00144 Roma
Λοιπές πληροφορίες	—

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση:

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

**Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση
(Υπόθεση COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 309/04)

Στις 31 Οκτωβρίου 2008, η Επιτροπή αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις για την παραπάνω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την κηρύξει συμβατή με την κοινή αγορά. Η απόφαση βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνο στην αγγλική γλώσσα και θα δημοσιευθεί μετά την απάλειψη τυχόν επιχειρηματικών απορρήτων που περιέχει. Θα διατίθεται:

- από τον δικτυακό τόπο του Euroρα για τον ανταγωνισμό (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Στον τόπο αυτό προσφέρονται διάφορα εργαλεία για τον εντοπισμό των μεμονωμένων υποθέσεων συγκεντρώσεων, όπως ευρετήρια με τις εταιρείες, τους αριθμούς υποθέσεων, τις ημερομηνίες και τους διάφορους κλάδους,
 - σε ηλεκτρονική μορφή στον δικτυακό τόπο του EUR-Lex με τον αριθμό εγγράφου 32008M5338. Το EUR-Lex είναι δικτυακός τόπος που δίνει πρόσβαση στην κοινοτική νομοθεσία (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Πληροφορίες)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ
ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ ⁽¹⁾

3 Δεκεμβρίου 2008

(2008/C 309/05)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία	Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία		
USD	δολάριο ΗΠΑ	1,2623	TRY	τουρκική λίρα	1,9926
JPY	ιαπωνικό γιεν	117,39	AUD	αυστραλιανό δολάριο	1,9625
DKK	δανική κορόνα	7,4505	CAD	καναδικό δολάριο	1,5853
GBP	λίρα στερλίνα	0,85475	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ	9,7852
SEK	σουηδική κορόνα	10,4545	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο	2,3804
CHF	ελβετικό φράγκο	1,5332	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης	1,9315
ISK	ισλανδική κορόνα	290,00	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν	1 849,90
NOK	νορβηγική κορόνα	8,9050	ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ	13,0017
BGN	βουλγαρικό λεβ	1,9558	CNY	κινεζικό γιουάν	8,6884
CZK	τσσεχική κορόνα	25,636	HRK	κροατικό κούνα	7,1913
EEK	εσθονική κορόνα	15,6466	IDR	ινδονησιακή ρουπία	15 274,00
HUF	ουγγρικό φιορίνι	262,33	MYR	μαλαισιανό ρίγκιτ	4,5948
LTL	λιθουανικό λίτας	3,4528	PHP	πέσο Φιλιππινών	62,230
LVL	λεττονικό λατ	0,7093	RUB	ρωσικό ρούβλι	35,3395
PLN	πολωνικό ζλότι	3,8506	THB	ταϊλανδικό μπατ	44,919
RON	ρουμανικό λεί	3,8435	BRL	ρεάλ Βραζιλίας	3,0390
SKK	ολοβακική κορόνα	30,225	MXN	μεξικανικό πέσο	17,1610

⁽¹⁾ Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

V

(Γνωστοποιήσεις)

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ανακοίνωσης για την έναρξη μερικής ενδιάμεσης επανεξέτασης των μέτρων αντανάμπινγκ που εφαρμόζονται στις εισαγωγές ορισμένων ηλεκτροδίων βολφραμίου καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας

(2008/C 309/06)

Η Επιτροπή έλαβε αίτηση για την πραγματοποίηση μερικής ενδιάμεσης επανεξέτασης δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 384/96 του Συμβουλίου για την προστασία κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας («ο βασικός κανονισμός») ⁽¹⁾.

1. Αίτηση επανεξέτασης

Η αίτηση υποβλήθηκε από την εταιρεία Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd («ο αιτών»), εξαγωγέα από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.

Το πεδίο της αίτησης περιορίζεται στην εξέταση της πρακτικής ντάμπινγκ όσον αφορά τον αιτούντα.

2. Προϊόν

Το υπό εξέταση προϊόν είναι ηλεκτρόδια βολφραμίου, συμπεριλαμβανομένων των ράβδων βολφραμίου για ηλεκτρόδια συγκόλλησης, που αποτελούνται κατά 94 % και άνω κατά βάρος από βολφράμιο, εκτός εκείνων που λαμβάνονται απλώς με θερμοσυσσωμάτωση, είτε είναι κομμένα κατά μήκος είτε όχι, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («το υπό εξέταση προϊόν»), το οποίο δηλώνεται σήμερα με τους κωδικούς ΣΟ ex 8101 99 10 και ex 8515 90 00. Οι εν λόγω κωδικοί ΣΟ παρατίθενται για ενημερωτικούς και μόνο λόγους.

3. Ισχύοντα μέτρα

Τα μέτρα που ισχύουν επί του παρόντος είναι οι οριστικοί δασμοί αντανάμπινγκ που επιβλήθηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 260/2007 του Συμβουλίου ⁽²⁾ στις εισαγωγές ορισμένων ηλεκτροδίων βολφραμίου καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

4. Λόγοι επανεξέτασης

Η αίτηση δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 3 βασίζεται σε εκ πρώτης όψεως αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισε ο αιτών,

σύμφωνα με τα οποία οι περιστάσεις βάσει των οποίων θεοπίστηκαν τα μέτρα έχουν μεταβληθεί και οι μεταβολές αυτές έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

Ο αιτών προσκόμισε εκ πρώτης όψεως αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία η συνέχιση της εφαρμογής του μέτρου στο σημερινό επίπεδο δεν είναι πλέον αναγκαία για να αντισταθμιστεί η πρακτική ντάμπινγκ. Ειδικότερα, ο αιτών προσκόμισε εκ πρώτης όψεως αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία καθώς και από τη σύγκριση των κατασκευασμένων κανονικών αξιών του (υπολογισμένων βάσει του κόστους παραγωγής, πώλησης, των γενικών και διοικητικών εξόδων καθώς και των κερδών) και των τιμών εξαγωγής προς την Κοινότητα προκύπτει ότι το περιθώριο ντάμπινγκ είναι μάλλον σημαντικά χαμηλότερο από το ισχύον επίπεδο του μέτρου.

5. Διαδικασία για τον προσδιορισμό του ντάμπινγκ

Η Επιτροπή, αφού διαπίστωσε, κατόπιν διαβουλεύσεων με τη συμβουλευτική επιτροπή, ότι υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που δικαιολογούν την έναρξη μερικής ενδιάμεσης επανεξέτασης, κινεί διαδικασία επανεξέτασης, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού, για να διαπιστωθεί κατά πόσον τα μέτρα πρέπει να αρθούν ή να τροποποιηθούν για τον αιτούντα. Εάν ναι, ίσως χρειαστεί να τροποποιηθεί ο συντελεστής δασμού που ισχύει σήμερα στις εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος από εταιρείες που δεν αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 260/2007.

α) Ερωτηματολόγια

Προκειμένου να συγκεντρώσει τα στοιχεία που θεωρεί απαραίτητα για την έρευνά της, η Επιτροπή θα αποστείλει ερωτηματολόγιο στον αιτούντα και αντίγραφο στις αρχές της οικείας χώρας εξαγωγής. Οι εν λόγω πληροφορίες και τα αποδεικτικά στοιχεία πρέπει να περιέλθουν στην Επιτροπή εντός της προθεσμίας που καθορίζεται στο σημείο 6 στοιχείο α).

⁽¹⁾ ΕΕ L 56 της 6.3.1996, σ. 1.
⁽²⁾ ΕΕ L 72 της 13.3.2007, σ. 1.

β) Συλλογή πληροφοριών και διεξαγωγή ακρόασεων

Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνται να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους, να υποβάλουν πληροφορίες πέραν των απαντήσεων στα ερωτηματολόγια και να προσκομίσουν αποδεικτικά στοιχεία. Τα εν λόγω αποδεικτικά και άλλα στοιχεία πρέπει να περιέλθουν στην Επιτροπή εντός της προθεσμίας που καθορίζεται στο σημείο 6 στοιχείο α).

Επιπλέον, η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί σε ακρόαση τα ενδιαφερόμενα μέρη, εφόσον το ζητήσουν και αποδείξουν ότι συντρέχουν ιδιαίτεροι λόγοι για τους οποίους επιβάλλεται να γίνουν δεκτά σε ακρόαση. Η εν λόγω αίτηση πρέπει να υποβληθεί εντός της προθεσμίας που ορίζεται στο σημείο 6 στοιχείο α).

γ) Αναγνώριση καθεστώτος οικονομίας/ατομική μεταχείριση

Εάν ο αιτών προσκομίσει επαρκή αποδεικτικά στοιχεία ότι λειτουργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, δηλαδή ότι πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού, η κανονική αξία καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού. Για το σκοπό αυτό, πρέπει να υποβληθεί δεόντως τεκμηριωμένη αίτηση εντός της ειδικής προθεσμίας που ορίζεται στο σημείο 6 στοιχείο β) της παρούσας ανακοίνωσης. Η Επιτροπή θα αποστείλει το έντυπο της αίτησης στην εταιρεία, καθώς και ένα αντίγραφο στις αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας. Το έντυπο της αίτησης μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί από τον αιτούντα για να ζητήσει ατομική μεταχείριση, δηλαδή ότι πληροί τα κριτήρια του άρθρου 9 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού.

δ) Επιλογή χώρας με οικονομία αγοράς

Εάν δεν αναγνωριστεί καθεστώς οικονομίας της αγοράς στην εταιρεία, αλλά η εταιρεία αυτή πληροί τις προϋποθέσεις για τον καθορισμό ατομικού δασμού σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, θα χρησιμοποιηθεί κατάλληλη χώρα με οικονομία αγοράς για τον καθορισμό της κανονικής αξίας όσον αφορά τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού. Η Επιτροπή σκοπεύει να χρησιμοποιήσει εκ νέου τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής για το σκοπό αυτό, όπως έκανε και κατά την έρευνα που οδήγησε στην επιβολή των ισχυόντων μέτρων στις εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνται να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την καταλληλότητα της επιλογής αυτής εντός της ειδικής προθεσμίας που τάσσεται στο σημείο 6 στοιχείο γ) της παρούσας ανακοίνωσης.

Επιπλέον, στην περίπτωση που αναγνωριστεί στην εταιρεία καθεστώς οικονομίας αγοράς, η Επιτροπή μπορεί, εάν χρειαστεί, να χρησιμοποιήσει επίσης τα πορίσματα σχετικά με την κανονική αξία που προσδιορίζεται σε κατάλληλη χώρα οικονομίας της αγοράς, π.χ. για την αντικατάσταση μη αξιόπιστου στοιχείου κόστους ή τιμής στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας που είναι αναγκαίο για τον προσδιορισμό της κανονικής αξίας, εάν δεν υπάρχουν αξιόπιστα στοιχεία στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Η Επιτροπή σκοπεύει να χρησιμοποιήσει επίσης τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής για το σκοπό αυτό.

6. Προθεσμίες

α) Γενικές προθεσμίες

- i) Τα μέρη οφείλουν να αναγγελθούν, να υποβάλουν απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο και οποιαδήποτε άλλη πληροφορία

Για να μπορέσουν να ληφθούν υπόψη κατά την έρευνα οι παρατηρήσεις τους, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη οφείλουν να

αναγγελθούν, ερχόμενα σε επαφή με την Επιτροπή, να εκθέσουν τις απόψεις τους και να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο ή να υποβάλουν τυχόν άλλα στοιχεία εντός 40 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά. Επιστάται η προσοχή στο γεγονός, ότι η άσκηση των περισσότερων διαδικαστικών δικαιωμάτων που αναφέρονται στο βασικό κανονισμό εξαρτάται από το κατά πόσον το ενδιαφερόμενο μέρος αναγγέλλεται εντός της προαναφερθείσας περιόδου.

ii) Ακρόασεις

Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν επίσης να ζητήσουν να γίνουν δεκτά σε ακρόαση από την Επιτροπή εντός της ίδιας προθεσμίας των 40 ημερών.

β) Ειδική προθεσμία υποβολής αιτήσεων για την αναγνώριση καθεστώτος οικονομίας αγοράς ή/και για ατομική μεταχείριση

Η δεόντως τεκμηριωμένη αίτηση της εταιρείας για καθεστώς οικονομίας αγοράς, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 5 στοιχείο γ) της παρούσας ανακοίνωσης, πρέπει να περιέλθει στην Επιτροπή εντός 15 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

γ) Ειδική προθεσμία για την επιλογή χώρας με οικονομία αγοράς

Τα ενδιαφερόμενα μέρη που υπόκεινται σε έρευνα δύνανται, εφόσον το επιθυμούν, να σχολιάσουν την καταλληλότητα των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής που, όπως αναφέρεται στο σημείο 5 στοιχείο δ) της παρούσας ανακοίνωσης, πρόκειται να επιλεγεί ως χώρα με οικονομία αγοράς, με σκοπό τον καθορισμό της κανονικής αξίας σε σχέση με τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Αυτές οι παρατηρήσεις πρέπει να περιέλθουν στην Επιτροπή εντός 10 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

7. Γραπτές παρατηρήσεις, απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο και αλληλογραφία

Όλες οι παρατηρήσεις και οι αιτήσεις των ενδιαφερόμενων μερών πρέπει να υποβληθούν γραπτώς (όχι σε ηλεκτρονική μορφή, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά) και πρέπει να αναφέρουν την επωνυμία, την ταχυδρομική διεύθυνση, τη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, τον αριθμό τηλεφώνου και φαξ του ενδιαφερόμενου μέρους. Όλες οι γραπτές παρατηρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που ζητούνται στην παρούσα ανακοίνωση, καθώς και οι απαντήσεις στα ερωτηματολόγια και η αλληλογραφία των ενδιαφερόμενων μερών, τα οποία διαβιβάζονται εμπιστευτικώς, πρέπει να φέρουν την ένδειξη «Limited (!)» («Περιορισμένης διανομής») και, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, πρέπει να συνοδεύονται από περίληψη μην εμπιστευτικού χαρακτήρα, η οποία θα φέρει την ένδειξη «FOR INSPECTION BY INTERESTED PARTIES» («ΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ»).

(!) Η ένδειξη αυτή σημαίνει ότι το έγγραφο προορίζεται αποκλειστικά για εσωτερική χρήση. Το εν λόγω έγγραφο προστατεύεται δυνάμει του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής (ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43). Πρόκειται για έγγραφο εμπιστευτικού χαρακτήρα δυνάμει του άρθρου 19 του βασικού κανονισμού και του άρθρου 6 της συμφωνίας ΠΟΕ για την εφαρμογή του άρθρου VI της ΓΣΔΕ του 1994 (συμφωνία αντανάμπινγκ).

Διεύθυνση της Επιτροπής για την αλληλογραφία:

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

8. Άρνηση συνεργασίας

Όταν ένα ενδιαφερόμενο μέρος αρνείται την πρόσβαση στις απαραίτητες πληροφορίες ή δεν τις παρέχει εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών ή παρεμποδίζει σημαντικά την έρευνα, επιτρέπεται να συνάγονται συμπεράσματα, είτε θετικά είτε αρνητικά, με βάση τα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία, όπως προβλέπεται στο άρθρο 18 του βασικού κανονισμού.

Εάν διαπιστωθεί ότι ένα ενδιαφερόμενο μέρος έχει προσκομίσει ψευδή ή παραπλανητικά στοιχεία, τα εν λόγω στοιχεία δεν λαμβάνονται υπόψη, ενώ είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν τα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία, σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού. Εάν ένα ενδιαφερόμενο μέρος δεν συνεργάζεται ή συνεργάζεται μόνον εν μέρει, οπότε χρησιμοποιούνται τα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία, το αποτέλεσμα ενδέχεται να είναι λιγότερο ευνοϊκό για το εν λόγω ενδιαφερόμενο μέρος απ' ό,τι θα ήταν αν είχε συνεργασθεί.

9. Χρονοδιάγραμμα της έρευνας

Η έρευνα θα ολοκληρωθεί σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού εντός 15 μηνών από την ημερομηνία

δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

10. Επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα

Σημειώνεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που θα συλλεχθούν στο πλαίσιο αυτής της έρευνας θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁽¹⁾.

11. Σύμβουλος ακροάσεων

Σημειώνεται, επίσης, ότι εάν τα ενδιαφερόμενα μέρη θεωρούν ότι αντιμετωπίζουν δυσκολίες κατά την άσκηση του δικαιώματός τους υπεράσπισης, μπορούν να ζητήσουν την παρέμβαση του συμβούλου ακροάσεων της ΓΔ Εμπορίου. Ο σύμβουλος ακροάσεων ενεργεί ως διαμεσολαβητής μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών και των υπηρεσιών της Επιτροπής παρέχοντας, όπου χρειαστεί, συμβουλές για διαδικαστικά θέματα που αφορούν την προστασία των συμφερόντων τους στην εν λόγω έρευνα, ιδίως όσον αφορά θέματα σχετικά με την πρόσβαση στο φάκελο, την εμπιστευτικότητα, την παράταση των προθεσμιών και την επεξεργασία της γραπτής ή/και προφορικής υποβολής απόψεων. Για περισσότερες πληροφορίες και στοιχεία επικοινωνίας, τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να ανατρέξουν στις ιστοσελίδες του συμβούλου ακροάσεων στο δικτυακό τόπο της ΓΔ Εμπορίου (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΔΑΝΙΑ

Κρατική ενίσχυση C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner

Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 309/07)

Με επιστολή της 10ης Σεπτεμβρίου 2008 που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Δανία την απόφασή της να κινηθεί την διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με την προαναφερθείσα ενίσχυση/το προαναφερθέν μέτρο.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περιλήψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην εξής διεύθυνση:

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

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στη Δανία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Η Επιτροπή έλαβε, με επιστολή της 3ης Φεβρουαρίου 2003, μια πρώτη καταγγελία σχετικά με την ενίσχυση που εικάζεται ότι χορηγήθηκε στην εταιρεία **Danske Statsbaner** (εφεξής «DSB»), για τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών μεταξύ Κοπεγχάγης και Ystad. Η εν λόγω καταγγελία οδήγησε στην ανταλλαγή πολυάριθμων επιστολών μεταξύ της Επιτροπής και των δανικών αρχών. Η καταγγελία αυτή καταχωρίστηκε στο μητρώο με αριθμό πρωτοκόλλου CP107/07.

Με επιστολή της 1ης Ιουνίου 2006 περιήλθε στην Επιτροπή μια δεύτερη καταγγελία σχετικά με την ενίσχυση που εικάζεται ότι χορηγήθηκε στην DSB, στο πλαίσιο δύο συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας με το υπουργείο μεταφορών της Δανίας. Η καταγγελία αυτή οδήγησε επίσης στην ανταλλαγή πολυάριθμων επιστολών μεταξύ της Επιτροπής και των δανικών αρχών. Καταχωρίστηκε στο μητρώο με αριθμό πρωτοκόλλου CP124/06.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι δύο καταγγελίες αφορούν εν μέρει τα ίδια πραγματικά περιστατικά, η Επιτροπή αποφάσισε να τις ερευνησει από κοινού.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή από τους καταγγέλλοντες, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανάμεσα στο υπουργείο μεταφορών της Δανίας και τη δημόσια επιχείρηση DSB θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει στη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων.

Συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Η παρούσα απόφαση αφορά δύο συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανάμεσα στο υπουργείο μεταφορών της Δανίας και τη DSB, αντιστοίχως, για τις περιόδους 2000-2004 και 2005-2014. Οι εν λόγω συμβάσεις δεν αποτέλεσαν αντικείμενο προγενέστερης προκήρυξης διαγωνισμού υποβολής προσφορών.

Οι συμβάσεις αυτές προβλέπουν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στη Δανία και επιβάλλουν επίσης ορισμένες υποχρεώσεις σε θέματα κανονικότητας, ποιότητας της υπηρεσίας ή τιμολόγησης. Στις συμβάσεις προβλέπεται επιπλέον η αγορά σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

Με βάση τους όρους των συμβάσεων, η DSB διατηρεί τα έσοδα από την πώληση των εισιτηρίων, εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις. Η DSB εισπράττει επίσης αποζημιώσεις υπό μορφή συμβατικών πληρωμών, το ύψος των οποίων καθορίζεται στη σύμβαση.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Υπαρξη ενίσχυσης

Στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει ότι καταβλήθηκαν κρατικές ενισχύσεις στην DSB, στα πλαίσια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας με το υπουργείο μεταφορών της Δανίας για τις περιόδους 2000-2004 και 2005-2014. Η Επιτροπή διατηρεί ιδίως αμφιβολίες κατά πόσο τηρήθηκαν τα τρία από τα τέσσερα κριτήρια που είχε καθορίσει στο σημείο αυτό το Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση *Altmark*.

Συμβατότητα

Η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας που είχε συναφθεί μεταξύ της κυβέρνησης της Δανίας και της DSB συνιστά σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κατά την έννοια του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, που εφαρμόζεται εν προκειμένω.

Η Επιτροπή θεωρεί, βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, ότι η ενίσχυση η οποία περιλαμβάνεται στην τιμή των προβλεπόμενων παροχών σε μια σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να κηρυχθεί συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά από την Επιτροπή. Εντούτοις, εάν δεν συντρέχουν οι επακριβείς όροι που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, η συμβατότητα των ενισχύσεων αυτών πρέπει να κρίνεται με κριτήριο τις βασικές αρχές που απορρέουν από τη Συνθήκη, τη νομολογία και την πρακτική που ακολουθείται κατά την έκδοση των αποφάσεών της.

Οι εν λόγω βασικές αρχές έχουν συνοψιστεί από την Επιτροπή με γενικό χαρακτήρα στο έγγραφο που φέρει τον τίτλο «Κοινωνικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας»⁽¹⁾.

Στο σημείο 14 του εν λόγω πλαισίου θεσπίζονται οι βασικές αρχές που επιτρέπουν να καθορίζεται ο συμβιβάσιμος χαρακτήρας των ενισχύσεων οι οποίες περιλαμβάνονται στην τιμή που καταβάλλει κάποια δημόσια αρχή στον φορέα παροχής της δημόσιας υπηρεσίας. Προς το σκοπό αυτό, πρέπει να αποδεικνύεται ότι το ύψος της αντιστάθμισης, δηλαδή η τιμή που καταβάλλεται από τη δανική κυβέρνηση, περιορίζεται στο ποσό που απαιτείται για να καλυφθούν οι δαπάνες που προκύπτουν από την εκτέλεση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Η Επιτροπή αμφιβάλλει, ωστόσο, κατά πόσο δεν έχει υπάρξει υπέρμετρη αντιστάθμιση στην εξεταζόμενη περίπτωση. Η Επιτροπή διατηρεί επίσης αμφιβολίες εάν η πρακτική της είσπραξης μερισμάτων από το δανικό κράτος από τα αποτελέσματα της DSB, αλλά και της μείωσης των συμβατικών πληρωμών επέτρεψαν να αποφευχθεί κάθε διαγραφόμενος κίνδυνος υπέρμετρης αντιστάθμισης.

Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που αναπτύχθηκαν προηγουμένως, η Επιτροπή διατυπώνει αμφιβολίες σχετικά με τον συμβιβάσιμο χαρακτήρα της επίμαχης κρατικής ενίσχυσης.

⁽¹⁾ EE C 297 της 29.11.2005, σ. 4.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, κάθε παράνομη ενίσχυση μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο ανάκτησης από τον αποδέκτη της.

KEIMENO THS EPISTOLHS

«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 indføje ruten i kontrakten om udførelse af offentlig service for perioden 2005-2014.
17. Den første klagers hovedargumenter kan sammenfattes således:
- det bør ikke være tilladt at kompensere for pligten til at yde offentlig service på områder, der er underlagt konkurrence ⁽⁶⁾

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

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

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

3.2. Den anden klagers klagepunkter

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

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

4.1. Den danske retlige ramme for kontrakter om offentlig service

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

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

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

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

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

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

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

4.2. Kontrakten om offentlig service for perioden 2000-2004

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

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

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

4.2.1. Kontraktens indhold (*)

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

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

Togkilometerproduktion i kontraktperioden

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

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

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

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

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

vilkårene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

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

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

4.2.2. Kontraktbetaling

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

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

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

40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

⁽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«), Sml. 2003 I, s. 7747.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Omfattet af tavshedspligten.

⁽¹⁵⁾ Bornholmfærgens anløbshavn.

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

5.2. Forenelighed med det fælles marked

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

5.2.1. Forenelighed på grundlag af EF-traktatens artikel 73

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

5.2.1.1. Altmark-dommen om anvendeligheden af artikel 73

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

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

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

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

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

Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

Kontrakten om offentlig tjeneste kan særligt omfatte:

— transportydelser, der følger fastsatte regler om kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet

— supplerende transportydelser

— transportydelser til bestemte priser og på bestemte vilkår, især for bestemte grupper af rejsende eller bestemte forbindelser

— tilpasninger af ydelserne til de faktiske behov.

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

a) særlige oplysninger om transportydelserne, navnlig vedrørende kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet

b) prisen på ydelserne i henhold til kontrakten, der enten udgør et tillæg til takstindtægterne eller omfatter indtægterne, samt nærmere bestemmelser for de finansielle forbindelser mellem de to parter

c) reglerne vedrørende tillægskontrakter og kontraktændringer, navnlig for at tage hensyn til uforudsete ændringer

d) aftalens gyldighedsperiode

e) sanktioner i tilfælde af misligholdelse af kontrakten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) når den støtte, der ydes til jernbanevirksomheder, som ikke falder ind under forordning (EØF) nr. 1192/69, er bestemt til udligning af ekstra byrder, som disse virksomheder i sammenligning med andre transportvirksomheder må bære i forbindelse med en i samme forordning omhandlet normaliseringspost
- b) indtil en fælles bestemmelse om påligning af infrastrukturomkostningerne træder i kraft, når støtten ydes til virksomheder, der i modsætning til andre virksomheder har udgifter til de af dem benyttede infrastrukturer; derved skal størrelsen af støtten bedømmes under hensyntagen til de infrastrukturomkostninger, som de konkurrerende transportformer ikke har
- c) såfremt følgende skal opnås med støtteforanstaltningerne:
- en lettelse i bestræbelserne på at søge transportformer og -teknik, som er mere økonomiske for samfundet
 - en lettelse i udviklingen af transportformer og -teknik, som er mere økonomiske for samfundet

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

- d) indtil fællesskabsbestemmelser om adgangen til transportmarkedet træder i kraft, når støtten undtagelsesvis og midlertidigt ydes med det formål som et led i en saneringsplan at fjerne en overkapacitet, som medfører alvorlige strukturelle vanskeligheder, og på denne måde bidrage til, at transportmarkedets behov bedre opfyldes.«
133. For det første ser Danske Statsbaner ud til at være omfattet af forordning (EØF) nr. 1192/69, hvorfor det ovenfor citerede litra a) næppe finder anvendelse. Dertil kommer, at den kompensation, som den danske stat udbetaler til DSB, som udgangspunkt ikke sigter mod at dække meromkostningerne ved at benytte jernbaneinfrastruktur set i forhold til andre transportformer. Litra b) ser således heller ikke ud til at finde anvendelse. Kommissionen noterer sig herefter, at kontrakten om offentlig service ingen bestemmelser indeholder om forskningsmæssige forsøg, hvorfor heller ikke litra c) kan finde anvendelse. Endelig har Danmark ikke anført, at DSB skulle befinde sig i alvorlige strukturelle vanskeligheder, og at det var hensigten at yde støtte som led i en saneringsplan. DSB's resultater viser tværtimod, at selskabet står stærkt både økonomisk og 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.

Ανακοίνωση της κυβέρνησης του Ηνωμένου Βασιλείου σχετικά με την οδηγία 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 309/08)

Πρόσκληση του Ηνωμένου Βασιλείου με αντικείμενο αιτήσεις αδειών εκτός γύρου, για χερσαία (ηπειρωτικού χώρου) περιοχή, όσον αφορά την ηπειρωτική περιοχή άνω του ίχνους ρηχίας στο τμήμα SU60 κατά τη χαρτογράφηση της τοπογραφικής υπηρεσίας του Ηνωμένου Βασιλείου

Υπουργείο Επιχειρηματικής Δράσης, Επιχειρήσεων και Κανονιστικής Μεταρρύθμισης

Νόμος περί πετρελαίου του 1998

Έναρξη διαδικασίας αδειοδότησης για χερσαία περιοχή

1. Ο Υπουργός Επιχειρηματικής Δράσης, Επιχειρήσεων και Κανονιστικής Μεταρρύθμισης (ΕΔΕΚΜ — BERR) καλεί τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν αίτηση άδειας εξερεύνησης και παραγωγής πετρελαίου στην ηπειρωτική περιοχή άνω του ίχνους ρηχίας στο τμήμα SU60 κατά τη χαρτογράφηση της τοπογραφικής υπηρεσίας του Ηνωμένου Βασιλείου.

2. Στο Υπουργείο Επιχειρηματικής Δράσης, Επιχειρήσεων και Κανονιστικής Μεταρρύθμισης, 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET, υπάρχει διαθέσιμος χάρτης της περιοχής την οποία αφορά η πρόσκληση. Η αναδρομή στον χάρτη είναι δυνατή μετά από ραντεβού [τηλ. (44-207) 215 50 32, φαξ (44-207) 215 50 70] μεταξύ 9.15 π.μ. και 4.45 μ.μ., από Δευτέρα μέχρι Παρασκευή, κατά το χρόνο ισχύος της παρούσας ανακοίνωσης. Επίσης ο χάρτης είναι διαθέσιμος στον ιστότοπο για το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο του Υπουργείου Επιχειρηματικής Δράσης, Επιχειρήσεων και Κανονιστικής Μεταρρύθμισης (βλέπε κατωτέρω).

3. Πλήρη στοιχεία για την πρόσκληση, συνοδευόμενα από χάρτη για τη σχετική έκταση καθώς και οδηγίες σχετικά με τις άδειες, οι όροι τους οποίους θα περιλαμβάνουν οι άδειες καθώς και ο τρόπος υποβολής αίτησης περιέχονται στον ιστότοπο της Μονάδας Ενεργειακής Ανάπτυξης (Energy Development Unit — EDU/MEA):

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

4. Όλες οι αιτήσεις θα κριθούν με βάση τους κανονισμούς (παραγωγής) πετρελαίου (σε ηπειρωτικές περιοχές) του 1995 (S.I. 1995 αριθ. 1436) και τους κανόνες της οδηγίας αδειοδότησης για υδρογονάνθρακες του 1995 (S.I. 1995 αριθ. 1434) καθώς και στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης ανάγκης για κατεπείγουσα, εμπειριστατωμένη, αποτελεσματική και ασφαλή εξερεύνηση για τον εντοπισμό πόρων πετρελαίου και φυσικού αερίου στον ηπειρωτικό χώρο της Μεγάλης Βρετανίας.

5. Οι αιτήσεις θα κριθούν με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) η οικονομική βιωσιμότητα του αιτούντα και οι οικονομικές του δυνατότητες ώστε να φέρει σε πέρας τις εργασίες τις οποίες θα ήταν δυνατόν να αναλάβει με βάση την άδεια κατά την αρχική περίοδο, καθώς και το υποβληθέν πρόγραμμα εργασίας για την εκτίμηση του μεγίστου δυναμικού της περιοχής όπου βρίσκεται το τμήμα που αφορά η αίτηση·
- β) η τεχνική ικανότητα του αιτούντα να εκτελέσει εργασίες που θα μπορούσαν να του επιτραπούν να αναλάβει με βάση την άδεια κατά την αρχική περίοδο, καθώς και προσδιορισμός των διασκοπήσεων για υδρογονάνθρακες στο τμήματα το οποίο αφορά η αίτηση. Η τεχνική ικανότητα θα εκτιμηθεί εν μέρει με βάση την ποιότητα της ανάλυσης που αφορά το τμήμα για το οποίο υποβάλλεται η αίτηση·
- γ) ο τρόπος με τον οποίο ο αιτών προτείνει να εκτελέσει τις εργασίες που θα μπορούσε να του επιτραπούν με βάση την άδεια, καθώς και η ποιότητα του υποβαλλόμενου προγράμματος εργασίας για την εκτίμηση του μεγίστου δυναμικού της περιοχής την οποία αφορά η αίτηση·
- δ) σε περίπτωση που ο αιτών κατέχει ή κατείχε άδεια η οποία του είχε χορηγηθεί με βάση το νόμο περί πετρελαίου του 1998 (Petroleum Act 1998), ή θεωρείται ότι του είχε χορηγηθεί με βάση το νόμο αυτό, τυχόν επιδειχθείσα από αυτόν αναποτελεσματικότητα και απουσία υπευθυνότητας στις εργασίες που κάλυπτε η εν λόγω άδεια.

6. Ο Υπουργός θα χορηγήσει άδεια μόνον εφόσον έχει προετοιμαστεί και είναι σε θέση να εγκρίνει ταυτοχρόνως την επιλογή επιχειρηματικού φορέα εκ μέρους του αιτούντα. Πριν από την έγκριση επιχειρηματικού φορέα, ο Υπουργός πρέπει να βεβαιωθεί ότι ο προταθείς επιχειρηματικός φορέας θα είναι ικανός να προγραμματίσει και να εκτελέσει τις εργασίες γεώτρησης από άποψη πλήθους, εμπειρίας και κατάρτισης του προσωπικού του, προτεινόμενων διαδικασιών και μεθόδων, διοικητικού σχήματος, διεπαφών με εργολήπτες και συνολικής εταιρικής στρατηγικής. Κατά την εξέταση προτεινόμενου επιχειρηματικού φορέα, ο Υπουργός θα λάβει υπόψη του τόσο τις νέες πληροφορίες που υποβάλλονται με την αίτηση όσο και τις επιδόσεις του υποψηφίου ως επιχείρησης εντός και εκτός του βλέπε.

7. Εκτενείς οδηγίες σχετικά με την παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών παρέχονται στον ιστότοπο της Μονάδας Ενεργειακής Ανάπτυξης (ΜΕΑ):

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

Άδειες

8. Οι αιτούντες θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους ότι ο Υπουργός έχει τη διακριτική ευχέρεια να χορηγήσει άδεια με τροποποιημένους όρους, ώστε να καλύπτονται ειδικές περιστάσεις.

9. Σε περίπτωση που ο Υπουργός χορηγήσει άδεια στο πλαίσιο της παρούσας πρόσκλησης, η χορήγηση της άδειας θα πραγματοποιηθεί εντός δώδεκα μηνών από την ημερομηνία της παρούσας ανακοίνωσης.

10. Ο Υπουργός δεν αποδέχεται καμία ευθύνη για οποιεσδήποτε δαπάνες επιβαρύνουν τον αιτούντα για τη λήψη απόφαση συμμετοχής του ή για την κατάρτιση της αίτησής του.

Στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση

11. Το Υπουργείο Επιχειρηματικής Δράσης, Επιχειρήσεων και Κανονιστικής Μεταρρύθμισης έχει προβεί σε Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση η οποία, μεταξύ άλλων, καλύπτει το χώρο που αφορά η ανακοίνωση, σύμφωνα με τους κανόνες της οδηγίας 2001/42/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων στο περιβάλλον. Η εκτίμηση παρατίθεται στον ιστότοπο της Μονάδας Ενεργειακής Ανάπτυξης (ΜΕΑ):

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

Ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών Υποθέσεων του Βασιλείου των Κάτω Χωρών βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 2 της οδηγίας 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων

(2008/C 309/09)

Το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων γνωστοποιεί ότι ελήφθη αίτηση χορήγησης άδειας αναζήτησης υδρογονανθράκων.

Η περιοχή την οποία καλύπτει η αίτηση βρίσκεται στην επαρχία Noord-Holland και οριοθετείται ως εξής:

- α) η ευθεία γραμμή που συνδέει το σημείο Β με το σημείο Α έως την τομή της γραμμής αυτής με τη γραμμή που ορίζεται στο παράρτημα του νόμου για τις μεταλλευτικές εκμεταλλεύσεις (Mijnbouwwet).
- β) ακολούθως, η ευθεία γραμμή που ενώνει το ζεύγος σημείων Β-С.
- γ) ακολούθως, η γραμμή κατά μήκος της βάσης της παράκτιας αμυντικής υποδομής διαμέσου, διαδοχικά, του λιμενοβραχίονα του τερματικού σταθμού πορθμείων (Veerhaven) και του λιμενοβραχίονα του νέου λιμένα (Nieuwe Haven) του Den Helder, κατά μήκος της βάσης των φραγμάτων που χωρίζουν τη Θάλασσα Wadden από την επαρχία Noord-Holland στην ηπειρωτική χώρα έως το σημείο D.
- δ) ακολούθως, οι ευθείες γραμμές μεταξύ των ζευγών σημείων D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K και K-L. Το όριο που ορίζεται από τα τμήματα αυτά συμπίπτει με το όριο της άδειας εκμετάλλευσης για το Slootdorp.
- ε) ακολούθως, οι ευθείες γραμμές μεταξύ των ζευγών σημείων L-M και M-N.
- στ) ακολούθως, οι ευθείες γραμμές μεταξύ των ζευγών σημείων N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T και η ευθεία γραμμή που ενώνει το σημείο T με το σημείο U έως την τομή της γραμμής αυτής με τη γραμμή που ορίζεται στο παράρτημα του νόμου για τις μεταλλευτικές εκμεταλλεύσεις (Mijnbouwwet). Το όριο που ορίζεται από τα τμήματα αυτά συμπίπτει με το όριο της αίτησης εκμετάλλευσης για το Middellie.
- ζ) ακολούθως, η αναφερόμενη στο στοιχείο στ) τομή που ορίζεται στο παράρτημα του νόμου για τις μεταλλευτικές εκμεταλλεύσεις (Mijnbouwwet) έως την αναφερόμενη στο στοιχείο α) τομή.

Τα εν λόγω σημεία έχουν τις εξής γεωγραφικές συντεταγμένες:

Σημείο	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

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

Τα στίγματα των ανωτέρω σημείων εκφράζονται με τη μορφή γεωγραφικών συντεταγμένων υπολογισμένων σύμφωνα με το εθνικό σύστημα τριγωνομέτρησης (Rijksdriehoeksmeting).

Η ως άνω οριοθετημένη περιοχή καλύπτει επιφάνεια περίπου 576,4 km².

Λαμβάνοντας υπόψη την αναφερόμενη στην εισαγωγή οδηγία και το άρθρο 15 του νόμου για τις μεταλλευτικές εκμεταλλεύσεις (Mijnbouwwet, Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 2002, αριθ. 542), το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων καλεί με την παρούσα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν ανταγωνιστική αίτηση για άδεια αναζήτησης υδρογονανθράκων στην περιοχή που οριοθετείται από τα ανωτέρω σημεία και συντεταγμένες.

Το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων αποτελεί την αρμόδια για την έκδοση αδειών αρχή. Τα κριτήρια, οι προϋποθέσεις και οι απαιτήσεις για τα οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2 και στο άρθρο 6 παράγραφος 2 της προαναφερόμενης οδηγίας ορίζονται στο νόμο για τις μεταλλευτικές εκμεταλλεύσεις (Mijnbouwwet, Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 2002, αριθ. 542).

Οι αιτήσεις δύνανται να υποβάλλονται εντός προθεσμίας δεκατριών εβδομάδων από τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, απευθύνονται δε προς το Υπουργείο Οικονομικών Υποθέσεων, υπόψη του κ. J.C. De Groot, Διευθυντή Ενεργειακής Παραγωγής, στην εξής διεύθυνση:

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

Αιτήσεις κατατιθέμενες μετά την παρέλευση της προθεσμίας αυτής δεν λαμβάνονται υπόψη.

Η απόφαση επί των αιτήσεων θα ληφθεί εντός δώδεκα μηνών από την ανωτέρω προθεσμία.

Περαιτέρω πληροφορίες μπορούν να ζητηθούν από τον κ. E.J. Hoppel, στον εξής αριθμό τηλεφώνου: (31-70) 379 77 62.

Ανακοίνωση της γαλλικής κυβέρνησης σύμφωνα με την οδηγία 94/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων ⁽¹⁾

(Γνώμες σχετικά με τις αιτήσεις έκδοσης αποκλειστικής άδειας αναζήτησης κοιτασμάτων υγρών ή αέριων υδρογονανθράκων, αποκαλούμενων «Permis de Cévennes», «Permis d'Alès» και «Permis de Navacelles»)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 309/10)

Με την αίτηση της 6ης Δεκεμβρίου 2007, όπως συμπληρώθηκε στις 13 Ιουνίου 2008, η εταιρεία Cevennes Petroleum Development Ltd, με έδρα στο Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex, HA9 6DE, Ηνωμένο Βασίλειο, ζήτησε πενταετή αποκλειστική άδεια αναζήτησης κοιτασμάτων υγρών ή αέριων υδρογονανθράκων, αποκαλούμενη «Permis des Cévennes», σε έκταση περίπου 4 323 τετραγωνικών χιλιομέτρων, η οποία καλύπτει μέρος των διοικητικών διαμερισμάτων Ardèche, Gard και Hérault.

Με την αίτηση της 8ης Απριλίου 2008, η εταιρεία Schuerbach Energy LLC, με έδρα στο 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX 75201, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, ζήτησε πενταετή αποκλειστική άδεια αναζήτησης κοιτασμάτων υγρών ή αέριων υδρογονανθράκων, αποκαλούμενη «Permis d'Alès», σε έκταση περίπου 9 810 τετραγωνικών χιλιομέτρων, η οποία καλύπτει μέρος των διοικητικών διαμερισμάτων Ardèche, Aveyron, Drome, Gard, Hérault, Lozère και Vaucluse. Η αίτηση αφορά επιφάνεια επικαλυπτόμενη εν μέρει με την αντίστοιχη της αίτησης για την «Permis des Cévennes».

Με την αίτηση της 15ης Μαΐου 2008, οι εταιρείες Egdon Resources (New Ventures) Ltd, με έδρα στο Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (Ηνωμένο Βασίλειο), Eagle Energy Limited, με έδρα στο 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (Ηνωμένο Βασίλειο) και YCI Resources Ltd, με έδρα στο Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (Ηνωμένο Βασίλειο), ζήτησαν πενταετή αποκλειστική άδεια αναζήτησης κοιτασμάτων υγρών ή αέριων υδρογονανθράκων, αποκαλούμενη «Permis de Navacelles», σε έκταση περίπου 576 τετραγωνικών χιλιομέτρων, η οποία καλύπτει μέρος των διοικητικών διαμερισμάτων Ardèche και Gard. Η αίτηση αφορά επιφάνεια περιλαμβανόμενη στις αντίστοιχες των ανωτέρω αιτήσεις.

Η έκταση για την οποία ζητούνται όλες οι ανωτέρω άδειες οριοθετείται από τα τόξα των μεσημβρινών και των παραλλήλων που τέμνονται στα σημεία, των οποίων οι γεωγραφικές συντεταγμένες εμφανίζονται στον πίνακα που ακολουθεί σε γεωγραφικό μήκος και γεωγραφικό πλάτος, ενώ ως βάση λαμβάνεται ο μεσημβρινός που διέρχεται από το Παρίσι.

Σημεία	Ανατολικό γεωγραφικό μήκος	Βόρειο γεωγραφικό πλάτος
A	2,90 gr A	49,80 gr B
B	2,90 gr A	49,50 gr B
C	2,80 gr A	49,50 gr B
D	2,80 gr A	49,40 gr B
E	2,70 gr A	49,40 gr B
F	2,70 gr A	49,30 gr B
G	2,60 gr A	49,30 gr B
H	2,60 gr A	49,20 gr B
I	2,50 gr A	49,20 gr B
J	2,50 gr A	49,10 gr B
K	2,40 gr A	49,10 gr B
L	2,40 gr A	48,80 gr B
M	2,30 gr A	48,80 gr B

(¹) EEL 164 της 30.6.1994, σ. 3.

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

Σημεία	Ανατολικό γεωγραφικό μήκος	Βόρειο γεωγραφικό πλάτος
AU	2,30 gr A	49,60 gr B
AV	2,30 gr A	49,70 gr B
AW	2,50 gr A	49,70 gr B
AX	2,50 gr A	49,80 gr B

Υποβολή των αιτήσεων και κριτήρια για την εκχώρηση των δικαιωμάτων

Οι υποβάλλοντες την αρχική αίτηση και τις ανταγωνιστικές αιτήσεις πρέπει να αποδείξουν ότι πληρούν τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση των δικαιωμάτων που ορίζονται στα άρθρα 4 και 5 του διατάγματος αριθ. 2006-648 της 2ας Ιουνίου 2006 περί εξορυκτικών δικαιωμάτων και δικαιωμάτων υπόγειας αποθήκευσης (Επίσημη Εφημερίδα της Γαλλικής Δημοκρατίας της 3ης Ιουνίου 2006).

Οι ενδιαφερόμενες εταιρείες μπορούν να υποβάλουν ανταγωνιστικές αιτήσεις εντός προθεσμίας ενενήντα ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας γνωστοποίησης, σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται συνοπτικά στην «Ανακοίνωση σχετικά με την απόκτηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων στη Γαλλία», η οποία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 374 της 30ής Δεκεμβρίου 1994, σ. 11 και καθορίστηκε με το διάταγμα αριθ. 2006-648 περί εξορυκτικών δικαιωμάτων και δικαιωμάτων υπόγειας αποθήκευσης. Οι ανταγωνιστικές αιτήσεις πρέπει να απευθύνονται στον αρμόδιο για τα ορυχεία υπουργό, στην κατωτέρω διεύθυνση.

Οι αποφάσεις σχετικά με την αρχική αίτηση και τις ανταγωνιστικές αιτήσεις λαμβάνονται με τα κριτήρια εκχώρησης δικαιωμάτων εκμετάλλευσης που ορίζονται στο άρθρο 6 του εν λόγω διατάγματος και πρέπει να έχουν ληφθεί το αργότερο στις 8 Απριλίου 2010.

Προϋποθέσεις και απαιτήσεις σχετικά με την άσκηση και την παύση της δραστηριότητας

Οι αιτούμενοι καλούνται να ανατρέξουν στα άρθρα 79 και 79.1 του μεταλλευτικού κώδικα και στο διάταγμα αριθ. 2006-649 της 2ας Ιουνίου 2006 περί εξορυκτικών δραστηριοτήτων, εργασιών υπόγειας αποθήκευσης και επιτήρησης ορυχείων και υπογείων αποθηκών (Επίσημη Εφημερίδα της Γαλλικής Δημοκρατίας της 3ης Ιουνίου 2006).

Για περισσότερες πληροφορίες, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στην ακόλουθη διεύθυνση: 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 [τηλ. (33) 153 94 14 81, φαξ: (33) 153 94 14 40].

Οι κανονιστικές και νομοθετικές διατάξεις που αναφέρονται ανωτέρω διατίθενται στο δικτυακό τόπο:

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

ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗ

Τα θεσμικά όργανα αποφάσισαν να μην εμφανίζουν πλέον στα κείμενά τους τη μνεία της τελευταίας τροποποίησης των πράξεων στις οποίες παραπέμπουν.

Εάν δεν υπάρχει μνεία περί του αντιθέτου, οι πράξεις στις οποίες γίνεται παραπομπή στα κείμενα που δημοσιεύονται στο παρόν τεύχος νοούνται στην εκάστοτε ισχύουσα μορφή τους.