

Diario Oficial

de la Unión Europea

C 309

51° año

Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

4 de diciembre de 2008

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
I <i>Resoluciones, recomendaciones y dictámenes</i>		
DICTÁMENES		
Comisión		
2008/C 309/01	Dictamen de la Comisión, de 27 de noviembre de 2008, en aplicación del artículo 7 de la Directiva 98/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a una medida de prohibición adoptada por las autoridades húngaras en relación con una amoladora de ángulo de la marca REDLINE MD-2007-137 ⁽¹⁾	1
2008/C 309/02	Dictamen de la Comisión, de 27 de noviembre de 2008, en aplicación del artículo 7 de la Directiva 98/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a una medida de prohibición adoptada por las autoridades húngaras en relación con una taladradora de impacto eléctrica de la marca REDLINE MD-2007-140 ⁽¹⁾	3
II <i>Comunicaciones</i>		
COMUNICACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA		
Comisión		
2008/C 309/03	Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones ⁽¹⁾	5
2008/C 309/04	No oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) ⁽¹⁾	9

ES

IV *Informaciones*

INFORMACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA

Comisión

2008/C 309/05	Tipo de cambio del euro	10
---------------	-------------------------------	----

V *Anuncios*

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA COMERCIAL COMÚN

Comisión

2008/C 309/06	Anuncio de inicio de una reconsideración provisional parcial de las medidas antidumping aplicables a las importaciones de determinados electrodos de wolframio originarios de la República Popular China	11
---------------	--	----

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

Comisión

2008/C 309/07	Ayuda estatal — Dinamarca — Ayuda estatal C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE ⁽¹⁾	14
2008/C 309/08	Comunicación del Gobierno del Reino Unido relativa a la Directiva 94/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones para la concesión y el ejercicio de las autorizaciones de prospección, exploración y producción de hidrocarburos ⁽¹⁾	27
2008/C 309/09	Comunicación del Ministerio de Economía del Reino de los Países Bajos con arreglo al artículo 3, apartado 2, de la Directiva 94/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones para la concesión y el ejercicio de las autorizaciones de prospección, exploración y producción de hidrocarburos	29
2008/C 309/10	Comunicación del Gobierno francés relativa a la Directiva 94/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones para la concesión y el ejercicio de las autorizaciones de prospección, exploración y producción de hidrocarburos (<i>Anuncio relativo a las solicitudes de permisos exclusivos de investigación de hidrocarburos líquidos o gaseosos denominados «Permis de Cévennes», «Permis d'Alès» y «Permis de Navacelles»</i>) ⁽¹⁾	31

Nota al lector (véase página tres de cubierta)



⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

I

(Resoluciones, recomendaciones y dictámenes)

DICTÁMENES

COMISIÓN

DICTAMEN DE LA COMISIÓN

de 27 de noviembre de 2008

en aplicación del artículo 7 de la Directiva 98/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a una medida de prohibición adoptada por las autoridades húngaras en relación con una amoladora de ángulo de la marca REDLINE MD-2007-137

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/C 309/01)

1. Notificación por parte de las autoridades húngaras

El artículo 2, apartado 1, de la Directiva 98/37/CE, relativa a la aproximación de legislaciones de los Estados miembros sobre máquinas, dispone que los Estados miembros deben adoptar todas las medidas pertinentes para que las máquinas a las que se aplica dicha Directiva solo puedan comercializarse y ponerse en servicio si no comprometen la seguridad ni la salud de las personas ni, en su caso, de los animales domésticos o de los bienes, cuando estén instaladas y mantenidas convenientemente y se utilicen con arreglo a su destino.

El artículo 7, apartado 1, de la misma Directiva dispone que, cuando un Estado miembro compruebe que máquinas provistas del marcado CE, utilizadas de acuerdo con su destino, pueden poner en peligro la seguridad de las personas y, en su caso, de animales domésticos o de bienes, debe adoptar todas las medidas necesarias para retirarlas del mercado, prohibir su comercialización, su puesta en servicio o su uso o limitar su libre circulación. El Estado miembro debe informar inmediatamente a la Comisión de tales medidas e indicar las razones de su decisión.

El 23 de julio de 2007, las autoridades húngaras notificaron a la Comisión Europea una medida de prohibición relativa a la comercialización de una amoladora de ángulo eléctrica manual portátil de la marca REDLINE y de tipo RL/AG0912-900. El fabricante de la citada máquina era la empresa Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, China, y su distribuidor la empresa Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

El expediente transmitido a la Comisión Europea incluía los siguientes documentos:

- certificado nº JSH0408078, de fecha 12 de agosto de 2004, y certificado nº 431934, de fecha 1 de julio de 2005, expedidos por Intertek ETL SEMKO, edificio nº 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, China, a la empresa Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, que acreditan la conformidad de una amoladora de ángulo de tipo S1M-MP2-125 con la Directiva sobre máquinas y la Directiva sobre baja tensión,
- certificado nº 02SHS1067-04, de fecha 22 de noviembre de 2005, expedido por Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, para la amoladora de ángulo del mismo tipo S1M-MP2-125, por el que se concede la marca «GS»,
- declaración de Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, de fecha 12 de julio de 2006, según la cual, la amoladora de ángulo de tipo S1M-MP2-125 a la que se refiere el certificado 02SHS1067-04 es equivalente a la amoladora de ángulo de tipo RL/AG0912-900,
- declaración CE de conformidad redactada por Baumann Hungary Kft., de fecha 11 de diciembre de 2006, según la cual, la amoladora de ángulo de tipo S1M-MP2-125 sería efectivamente equivalente a la amoladora de ángulo de tipo RL/AG0912-900 objeto de la medida húngara.

Con arreglo al artículo 7, apartado 2, de la Directiva, la Comisión, una vez consultadas las partes implicadas, debe comunicar si considera o no justificada la medida. Si la considera justificada, debe informar a los Estados miembros para que puedan adoptar todas las medidas pertinentes con respecto a la máquina en cuestión, de conformidad con las obligaciones que les impone el artículo 2, apartado 1.

2. Motivos alegados por las autoridades húngaras

La medida adoptada por las autoridades húngaras se basaba en que la amoladora de ángulo no cumplía los siguientes requisitos esenciales de seguridad y de salud del anexo I de la Directiva 98/37/CE (con referencia a las especificaciones de las normas europeas armonizadas EN 50144-1-1:1998 — *Seguridad de las herramientas manuales portátiles accionadas por motor eléctrico — Parte 1: Requisitos generales* y EN 50144-2-3:2002 — *Seguridad de las herramientas manuales portátiles accionadas por motor eléctrico — Parte 2-3: Requisitos particulares para las amoladoras, lijadoras y pulidoras de disco*, que se citan en la declaración CE de conformidad del fabricante).

1.2.4. Dispositivo de parada

Con la herramienta en marcha, el interruptor se atascó antes de llegar a la posición de bloqueo, de modo que el mecanismo de bloqueo no pudo soltarse con una ligera presión.

1.5.1. Riesgos debidos a la energía eléctrica

En el ensayo de resistencia mecánica, la pieza de plástico intercalada se desprendió de la amoladora de ángulo, dejando accesibles partes activas.

1.5.6. Riesgos de incendio

Durante el ensayo térmico, la máquina se incendió, con emisión de humo y llamas, y dejó de funcionar.

1.7.3. Marcado

No se indicaban ni el nombre y la dirección del fabricante, ni el año de fabricación. Tampoco figuraban las advertencias ni los símbolos pertinentes.

1.7.4. Manual de instrucciones

En las instrucciones de empleo no figuraban algunas que son necesarias para un manejo seguro de la máquina, como son las normas de seguridad eléctrica, los parámetros relacionados con la emisión de ruido y las vibraciones, etc.

Las versión en inglés de las instrucciones de empleo difería de la versión en húngaro.

3. Dictamen de la Comisión

El 15 de noviembre de 2007, la Comisión se dirigió por escrito a la empresa Baumann Hungary Kft. invitándola a comunicar sus observaciones con respecto a la medida adoptada por las autoridades húngaras.

El mismo 15 de noviembre de 2007, la Comisión se dirigió asimismo por escrito a Intertek ETL SEMKO, Shanghai, y a Intertek Deutschland GmbH, que habían expedido certificados de conformidad para una amoladora de ángulo del tipo SIM-MP2-125, supuestamente equivalente a la amoladora de ángulo del tipo RL/AG0912-900 objeto de la medida húngara.

Hasta la fecha, no se ha recibido respuesta alguna.

A la vista de la documentación disponible, la Comisión considera que las autoridades húngaras han demostrado que la máquina objeto de la medida restrictiva no cumple los requisitos esenciales seguridad y de salud antes mencionados. Estas irregularidades plantean graves riesgos para las personas que utilicen la máquina en cuestión.

Por consiguiente, habiendo seguido el procedimiento prescrito, la Comisión dictamina que la medida adoptada por las autoridades húngaras está justificada.

Hecho en Bruselas, el 27 de noviembre de 2008.

Por la Comisión
Günter VERHEUGEN
Vicepresidente

DICTAMEN DE LA COMISIÓN**de 27 de noviembre de 2008****en aplicación del artículo 7 de la Directiva 98/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a una medida de prohibición adoptada por las autoridades húngaras en relación con una taladradora de impacto eléctrica de la marca REDLINE MD-2007-140****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2008/C 309/02)

1. Notificación por parte de las autoridades húngaras

El artículo 2, apartado 1, de la Directiva 98/37/CE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de máquinas, dispone que los Estados miembros deben adoptar todas las medidas pertinentes para que las máquinas a las que se aplica dicha Directiva sólo se puedan poner en el mercado y poner en servicio si no comprometen la seguridad ni la salud de las personas ni, en su caso, de los animales domésticos o de los bienes, cuando estén instaladas y mantenidas convenientemente y se utilicen con arreglo a su destino.

El artículo 7, apartado 1, de la misma Directiva dispone que, cuando un Estado miembro compruebe que máquinas provistas del marcado CE, que se utilicen de acuerdo con su destino, pueden poner en peligro la seguridad de las personas y, en su caso, de animales domésticos o de bienes, debe adoptar todas las medidas necesarias para retirarlas del mercado, prohibir su puesta en el mercado, su puesta en servicio o su uso o limitar su libre circulación. El Estado miembro debe informar inmediatamente a la Comisión de esta medida e indicar las razones de su decisión.

El 23 de julio de 2007, las autoridades húngaras notificaron a la Comisión Europea una medida de prohibición relativa a la puesta en el mercado de una taladradora de impacto eléctrica manual portátil de la marca REDLINE, de tipo RL/ID0955-910. La máquina había sido fabricada por Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, China, y distribuida por Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

El expediente enviado a la Comisión Europea incluía los documentos siguientes:

- certificado nº 04SHW2481-01, de 15 de diciembre de 2004, expedido por Intertek Deutschland GmbH en relación con una taladradora de impacto de tipo Z1JE-KZ2-16B, por el que se concede el marcado «GS» a la taladradora de impacto,
- certificado nº JSH0411181, de 1 de diciembre de 2004, y certificado nº 432960, de 15 de diciembre de 2004, expedidos por Intertek ETL SEMKO, Shanghai, para el mismo tipo de taladradora de impacto Z1JE-KZ2-16B,
- declaración emitida por Yongkang Zhengda Industrial Co., de 18 de junio de 2006, en la que se indica que la taladradora de impacto de tipo Z1JE-KZ2-16B es equivalente al artículo RL/ID0955-910 que está sujeto a la medida húngara,
- declaración de conformidad CE, emitida por Baumann Hungary Kft., de 11 de agosto de 2006, que hace referencia al certificado nº JSH0411181.

De acuerdo con el artículo 7, apartado 2, de la Directiva, la Comisión, una vez consultadas las partes implicadas, debe comunicar si considera o no justificada la medida. Si la considera justificada, debe informar a los Estados miembros para que puedan adoptar todas las medidas pertinentes en relación con la máquina en cuestión, de conformidad con la obligación que les incumbe con arreglo al artículo 2, apartado 1.

2. Motivos alegados por las autoridades húngaras

La medida adoptada por las autoridades húngaras se basaba en que la taladradora de impacto no cumplía los siguientes requisitos esenciales de seguridad y de salud del anexo I de la Directiva 98/37/CE (con referencia a las especificaciones de la norma europea armonizada EN 60745-1:2003 — *Herramientas manuales eléctricas accionadas por motor eléctrico — Seguridad — Parte 1: Requisitos generales*, y EN 60745-2-1:2003 — *Herramientas manuales eléctricas accionadas por motor eléctrico — Seguridad — Parte 2-1: Requisitos particulares para taladradoras y taladradoras de impacto*).

1.5.1. Riesgos debidos a la energía eléctrica y 1.5.6 — Riesgos de incendio

El producto presenta un riesgo de incendio debido a que el cableado interno no se ha fijado, lo que podría causar un cortocircuito.

1.5.6. Riesgos de incendio

Durante el ensayo de calentamiento, la máquina se incendió, emitió humo y, finalmente, se paró.

3. Dictamen de la Comisión

El 15 de noviembre de 2007, la Comisión envió un escrito a Baumann Hungary Kft., que había firmado la declaración de conformidad CE, invitándole a que le comunicara sus observaciones relativas a la medida adoptada por las autoridades húngaras.

El 15 de noviembre de 2007, la Comisión se dirigió también por escrito a Intertek ETL SEMKO, Shanghai, e Intertek Deutschland GmbH, que habían emitido certificados de conformidad relativos a la taladradora de impacto de tipo Z1JE-KZ2-16B, con respecto a la cual se alegaba que era equivalente a la taladradora de impacto de tipo RL/ID0955-910 sujeta a la medida húngara.

Hasta la fecha, no se ha recibido respuesta alguna.

En vista de la documentación disponible, la Comisión considera que las autoridades húngaras han demostrado que la máquina sujeta a la medida restrictiva no cumple los requisitos esenciales de seguridad y de salud antes mencionados. Esta falta de conformidad supone riesgos graves para las personas que utilicen la máquina en cuestión.

Habiendo seguido los procedimientos prescritos, la Comisión considera, por tanto, que la medida adoptada por las autoridades húngaras está justificada.

Hecho en Bruselas, el 27 de noviembre de 2008.

Por la Comisión
Günter VERHEUGEN
Vicepresidente

II

(Comunicaciones)

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA
UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN

**Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del
Tratado CE****Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/C 309/03)

Fecha de adopción de la decisión	4.6.2008
Ayuda nº	N 158/08
Estado miembro	Polonia
Región	Lubelskie
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Base jurídica	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)
Tipo de medida	Ayudas a la inversión
Objetivo	Desarrollo sectorial
Forma de la ayuda	Subvención directa, inyección de capital y contribución territorial
Presupuesto	296,65 millones PLN (84,14 millones EUR)
Intensidad	Aproximadamente el 76 %
Duración	Hasta el 30.12.2011
Sectores económicos	Transporte aéreo

Nombre y dirección de la autoridad que concede la ayuda	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
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la decisión	20.10.2008
Ayuda nº	N 458/08
Estado miembro	Alemania
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Base jurídica	— 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)
Tipo de medida	Ayuda individual
Objetivo	Reestructuración de empresas en crisis
Forma de la ayuda	Garantía
Presupuesto	Importe total de la ayuda prevista: 0,16 millones EUR
Intensidad	—
Duración	—
Sectores económicos	Sector industrial

Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	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
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la decisión	13.11.2008
Ayuda nº	N 567/08
Estado miembro	Finlandia
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Base jurídica	Valtioneuvoston päätös talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtioneuvoston ehdoista; draft law
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Remedio de una perturbación grave de la economía
Forma de la ayuda	Garantía
Presupuesto	Importe total de la ayuda prevista: 50 millones EUR
Intensidad	—
Duración	10.2008-4.2009
Sectores económicos	Intermediación financiera
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la decisión	24.1.2008
Ayuda nº	N 696/06
Estado miembro	Italia
Región	Molise
Denominación	Paralización definitiva de las actividades pesqueras y modernización de los buques pesqueros
Base jurídica	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Tipo de medida	Régimen de ayuda
Objetivo	Ayuda al sector pesquero
Forma de la ayuda	Ayuda directa
Presupuesto	1 186 000 EUR
Intensidad	Hasta el 40 %
Duración	Un año
Sectores económicos	Sector pesquero
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	MI.P.A.A.F. – Dipartimento delle Filiere Agricole e dell'Agroalimentari Direzione Generale della Pesca Marittima e dell'Acquacoltura Viale dell'Arte n. 16 I-00144 Roma
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

No oposición a una concentración notificada
(Asunto COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/C 309/04)

El 31 de octubre de 2008, la Comisión decidió no oponerse a la concentración notificada citada en el encabezamiento y declararla compatible con el mercado común. Esta decisión se basa en la letra b) del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo. El texto íntegro de la decisión solamente está disponible en inglés y se hará público una vez suprimidos los secretos comerciales que pueda contener. Estará disponible:

- en el sitio web de la DG Competencia del servidor Europa (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Este sitio web proporciona diversos métodos de búsqueda de las decisiones sobre concentraciones, en particular por nombre de la empresa, número de asunto, fecha de la decisión e índices sectoriales,
 - en formato electrónico en el sitio web EUR-Lex por número de documento 32008M5338. EUR-Lex es el sistema de acceso informático a la legislación comunitaria (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Informaciones)

INFORMACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y
ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN

Tipo de cambio del euro ⁽¹⁾

3 de diciembre de 2008

(2008/C 309/05)

1 euro =

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio		
USD	dólar estadounidense	1,2623	TRY	lira turca	1,9926
JPY	yen japonés	117,39	AUD	dólar australiano	1,9625
DKK	corona danesa	7,4505	CAD	dólar canadiense	1,5853
GBP	libra esterlina	0,85475	HKD	dólar de Hong Kong	9,7852
SEK	corona sueca	10,4545	NZD	dólar neozelandés	2,3804
CHF	franco suizo	1,5332	SGD	dólar de Singapur	1,9315
ISK	corona islandesa	290,00	KRW	won de Corea del Sur	1 849,90
NOK	corona noruega	8,9050	ZAR	rand sudafricano	13,0017
BGN	lev búlgaro	1,9558	CNY	yuan renminbi	8,6884
CZK	corona checa	25,636	HRK	kuna croata	7,1913
EEK	corona estonia	15,6466	IDR	rupia indonesia	15 274,00
HUF	forint húngaro	262,33	MYR	ringgit malayo	4,5948
LTL	litas lituana	3,4528	PHP	peso filipino	62,230
LVL	lats letón	0,7093	RUB	rublo ruso	35,3395
PLN	zloty polaco	3,8506	THB	baht tailandés	44,919
RON	leu rumano	3,8435	BRL	real brasileño	3,0390
SKK	corona eslovaca	30,225	MXN	peso mexicano	17,1610

⁽¹⁾ Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

V

(Anuncios)

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA
COMERCIAL COMÚN

COMISIÓN

**Anuncio de inicio de una reconsideración provisional parcial de las medidas antidumping aplicables
a las importaciones de determinados electrodos de wolframio originarios de la República Popular
China**

(2008/C 309/06)

La Comisión ha recibido una solicitud de reconsideración provisional parcial de conformidad con el artículo 11, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 384/96 del Consejo, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Comunidad Europea ⁽¹⁾ (el «Reglamento de base»).

1. Solicitud de reconsideración

La solicitud fue presentada por Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd («el solicitante»), un exportador de la República Popular China.

El alcance de la solicitud se limita al examen del dumping con respecto al solicitante.

2. Producto

El producto afectado consiste en electrodos de wolframio para soldadura, incluidas las barras de wolframio y las barras para electrodos de soldadura, con un contenido de wolframio igual o superior al 94 % en peso, excepto los obtenidos simplemente por sinterizado, cortados a una longitud determinada o no, originarios de la República Popular China («el producto afectado»), actualmente clasificable en los códigos NC ex 8101 99 10 y ex 8515 90 00. Estos códigos NC se indican a título meramente informativo.

3. Medidas vigentes

La medida actualmente en vigor es un derecho antidumping definitivo impuesto mediante el Reglamento (CE) n° 260/2007 del Consejo, sobre las importaciones de determinados electrodos de wolframio originarios de la República Popular China ⁽²⁾.

4. Argumentos para la reconsideración

La solicitud conforme al artículo 11, apartado 3, está basada en indicios razonables, facilitados por el solicitante, de que las circunstancias en las que se impuso la medida han cambiado y de que estos cambios son de naturaleza duradera.

El solicitante ha aportado indicios razonables de que ya no es necesario el mantenimiento de la medida al nivel actual para contrarrestar el dumping. En particular, el solicitante ha presentado indicios razonables según los cuales la comparación de sus valores normales calculados (sobre la base de los costes de producción y venta, los costes generales y administrativos y los beneficios) y los precios de exportación a la Comunidad pone de manifiesto que el margen de dumping es considerablemente inferior al nivel actual de la medida.

5. Procedimiento para la determinación del dumping

Habiendo determinado, previa consulta al Comité Consultivo, que existen pruebas suficientes que justifican el inicio de una reconsideración provisional parcial, la Comisión inicia una reconsideración de conformidad con el artículo 11, apartado 3, del Reglamento de base, para determinar si las medidas deben suprimirse o modificarse con respecto al solicitante. En caso afirmativo, puede ser necesario modificar el tipo de derecho actualmente aplicable a las importaciones del producto afectado procedentes de empresas no mencionadas específicamente en el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 260/2007.

a) Cuestionarios

A fin de obtener la información que considera necesaria para su investigación, la Comisión enviará un cuestionario al solicitante y una copia a las autoridades del país exportador afectado. Esta información y las pruebas correspondientes deberán obrar en poder de la Comisión en el plazo establecido en el punto 6, letra a).

⁽¹⁾ DO L 56 de 6.3.1996, p. 1.

⁽²⁾ DO L 72 de 13.3.2007, p. 1.

b) *Recopilación de información y celebración de audiencias*

Se invita a todas las partes interesadas a presentar sus puntos de vista por escrito, a suministrar información adicional a las respuestas al cuestionario y a proporcionar pruebas en su apoyo. Esta información y las citadas pruebas deberán obrar en poder de la Comisión en el plazo establecido en el punto 6, letra a).

Además, la Comisión podrá oír a las partes interesadas, siempre que lo soliciten y demuestren que existen motivos particulares para ello. Dicha solicitud debe presentarse en el plazo establecido en el punto 6, letra a).

c) *Trato de economía de mercado y trato individual*

Si el solicitante demuestra con pruebas suficientes que opera en condiciones de economía de mercado, es decir, que satisface los criterios establecidos en el artículo 2, apartado 7, letra c), del Reglamento de base, el valor normal se determinará de conformidad con el artículo 2, apartado 7, letra b), de dicho Reglamento. Para ello, deberán presentarse alegaciones debidamente justificadas en el plazo específico establecido en el punto 6, letra b), del presente anuncio. La Comisión enviará un formulario de solicitud a la empresa, así como una copia a las autoridades de la República Popular China. El solicitante puede también utilizar dicho formulario para solicitar el trato individual si cumple las condiciones establecidas en el artículo 9, apartado 5, del Reglamento de base.

d) *Selección del país de economía de mercado*

En caso de que no se conceda al solicitante el trato de economía de mercado, pero cumpla los requisitos para que se le aplique un derecho individual de conformidad con el artículo 9, apartado 5, del Reglamento de base, se recurrirá a un país de economía de mercado adecuado a fin de establecer el valor normal con respecto a la República Popular China, de conformidad con el artículo 2, apartado 7, letra a), del Reglamento de base. A tal fin, la Comisión prevé recurrir de nuevo a los Estados Unidos de América, como ya se hizo en la investigación que dio lugar a la imposición de las medidas vigentes sobre las importaciones del producto en cuestión originarias de la República Popular China. Se invita a las partes interesadas a que presenten sus observaciones sobre la idoneidad de esta elección en el plazo específico que se fija en el punto 6, letra c), del presente anuncio.

Por otra parte, en caso de que se conceda a la empresa el trato de economía de mercado, la Comisión podrá utilizar, en su caso, las conclusiones relativas al valor normal determinado en un país de economía de mercado apropiado para sustituir, por ejemplo, los datos sobre los costes o los precios que no sean fiables en la República Popular China y que sean necesarios para determinar el valor normal, siempre que no puedan obtenerse en la República Popular China los datos fiables necesarios. La Comisión prevé recurrir también a los Estados Unidos de América con este fin.

6. **Plazos**a) *Plazos generales*

i) Para que las partes se den a conocer y presenten sus respuestas al cuestionario y cualquier otra información

Salvo que se especifique lo contrario, la investigación tendrá en cuenta únicamente las observaciones de las

partes interesadas que se hayan puesto en contacto con la Comisión y le hayan presentado sus puntos de vista, respuestas al cuestionario y demás información en el plazo de cuarenta días a partir de la fecha de publicación del presente anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Cabe señalar que el ejercicio de la mayor parte de los derechos relativos al procedimiento establecidos en el Reglamento de base depende de que las partes se den a conocer en el citado plazo.

ii) *Audiencias*

Todas las partes interesadas podrán también solicitar ser oídas por la Comisión en ese mismo plazo de cuarenta días.

b) *Plazo específico para la presentación de solicitudes de trato de economía de mercado o de trato individual*

Las alegaciones debidamente justificadas sobre el trato de economía de mercado presentadas por la empresa, tal como está previsto en el punto 5, letra c), del presente anuncio, deberán llegar a la Comisión en el plazo de quince días a partir de la fecha de publicación del presente anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

c) *Plazo específico para la selección del país de economía de mercado*

Las partes en la investigación podrán presentar sus observaciones sobre la idoneidad de los Estados Unidos de América que, según se indica en el punto 5, letra d), del presente anuncio, se considera un país de economía de mercado adecuado a fines de la determinación del valor normal con respecto a la República Popular China. Dichas observaciones deberán obrar en poder de la Comisión dentro de los diez días siguientes a la fecha de publicación del presente anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

7. **Observaciones por escrito, respuestas al cuestionario y correspondencia**

Todas las observaciones y solicitudes de las partes interesadas deberán presentarse por escrito (y no en formato electrónico, salvo que se especifique lo contrario) y en ellas deberán indicarse el nombre, la dirección postal, el correo electrónico y el número de teléfono y de fax de la parte interesada. Todas las observaciones por escrito que las partes interesadas aporten con carácter confidencial, incluidas la información que se solicita en el presente anuncio, las respuestas al cuestionario y la correspondencia, deberán llevar la indicación «Limited» ⁽¹⁾ («Difusión restringida») y, de conformidad con el artículo 19, apartado 2, del Reglamento de base, ir acompañadas de una versión no confidencial, que llevará la indicación «FOR INSPECTION BY INTERESTED PARTIES» («PARA INSPECCIÓN POR LAS PARTES INTERESADAS»).

⁽¹⁾ Esto significa que el documento está reservado exclusivamente para uso interno. Está protegido de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión (DO L 145 de 31.5.2001, p. 43). Es un documento confidencial, de conformidad con el artículo 19 del Reglamento de base y con el artículo 6 del Acuerdo de la OMC relativo a la aplicación del artículo VI del GATT de 1994 (Acuerdo Antidumping).

Dirección de la Comisión para la correspondencia:

Comisión Europea
Dirección General de Comercio
Dirección H
Despacho: N 105 4/92
B-1040 Bruselas
Fax (32-2) 295 65 05

8. Falta de cooperación

Cuando una parte interesada niegue el acceso a la información necesaria, no la facilite en los plazos establecidos u obstaculice de forma significativa la investigación, podrán formularse conclusiones, positivas o negativas, de conformidad con el artículo 18 del Reglamento de base, a partir de los datos disponibles.

Si se comprueba que alguna de las partes interesadas ha facilitado información falsa o engañosa, se hará caso omiso de dicha información y podrán utilizarse los datos de que se disponga, conforme a lo establecido en dicho artículo. Si alguna de las partes interesadas no coopera, o solo coopera parcialmente, y se hace uso de los datos disponibles, el resultado podrá ser menos favorable para esa parte de lo que habría sido si hubiera cooperado.

9. Calendario de la investigación

La investigación deberá finalizar, de conformidad con el artículo 11, apartado 5, del Reglamento de base, en el plazo de

quince meses a partir de la fecha de publicación del presente anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

10. Tratamiento de datos personales

Cabe observar que cualquier dato personal obtenido en el curso de la presente investigación se tratará de conformidad con el Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos ⁽¹⁾.

11. Consejero auditor

Conviene también precisar que si las partes interesadas consideran que están encontrando dificultades para ejercer sus derechos de defensa, pueden solicitar la intervención del consejero auditor de la Dirección General de Comercio. Éste actúa de intermediario entre las partes interesadas y los servicios de la Comisión y, si es necesario, ofrece mediación sobre cuestiones procedimentales que afecten a la protección de sus intereses en este procedimiento, en particular sobre el acceso al expediente, la confidencialidad, la ampliación de los plazos y el tratamiento de los puntos de vista expresados oralmente o por escrito. Las partes interesadas podrán encontrar más información y los datos de contacto en las páginas del consejero auditor del sitio web de la Dirección General de Comercio (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ DOL 8 de 12.1.2001, p. 1.

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

COMISIÓN

AYUDA ESTATAL — DINAMARCA

Ayuda estatal C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner

Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/C 309/07)

Por carta de 10 de septiembre de 2008, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas que siguen al presente resumen, la Comisión notificó a Dinamarca su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE en relación con la ayuda/medida arriba citada.

En un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta que lo acompaña, los interesados podrán enviar sus observaciones a la dirección siguiente:

Comisión Europea
Dirección General de Energía y Transportes
Dirección A
B-1049 Bruselas
Fax (32-2) 296 41 04

Las observaciones que se reciban se comunicarán a Dinamarca. Los interesados que presenten observaciones podrán solicitar por escrito, exponiendo los motivos de ello, que su identidad sea tratada de forma confidencial.

RESUMEN

PROCEDIMIENTO

Por un correo de 3 de febrero de 2003, la Comisión recibió una primera denuncia contra una ayuda supuestamente concedida a la sociedad **Danske Statsbaner** (en lo sucesivo denominada «DSB») por la prestación de un servicio de transporte ferroviario de pasajeros entre Copenhague e Ystad. Dicha denuncia, que se registró con el número CP107/07, dio lugar al intercambio de varias cartas entre la Comisión y las autoridades danesas.

Más adelante, por otro correo de 1 de junio de 2006, la Comisión recibió una segunda denuncia en relación con una supuesta ayuda otorgada a DSB en el marco de dos contratos de servicio público celebrados con el Ministerio de Transportes danés. Esta denuncia, registrada con el número CP124/06, condujo también a un intercambio de correspondencia entre la Comisión y las autoridades danesas.

Teniendo en cuenta que las dos denuncias se refieren en parte a los mismos hechos, la Comisión ha decidido tratarlas conjuntamente.

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Según la información que ha sido facilitada a la Comisión por los denunciantes, los contratos de servicio público celebrados entre el Ministerio de Transportes danés y la empresa pública DSB pueden haber dado lugar a la concesión de ayudas estatales.

Contratos de servicio público

La presente decisión atañe a dos contratos de servicio público que celebraron para los períodos de 2000-2004 y de 2005-2014 el Ministerio de Transportes danés y DSB. Ninguno de los dos contratos fue objeto de un procedimiento de licitación previo.

Ambos contratos prevén la prestación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros en Dinamarca —con algunas obligaciones en materia de regularidad, calidad del servicio y tarificación— así como la compra de material rodante ferroviario.

En virtud de las cláusulas de los contratos, y salvo ciertas excepciones, DSB obtiene los ingresos procedentes de la venta de billetes y recibe también pagos contractuales compensatorios cuyo importe se establece en los propios contratos.

EVALUACION DE LA MEDIDA

TEXTO DE LA CARTA

Presencia de una ayuda

La Comisión no puede en estos momentos excluir la posibilidad de que se haya abonado a DSB una ayuda estatal en el marco de los contratos de servicio público celebrados para los períodos de 2000-2004 y de 2005-2014 con el Ministerio de Transportes danés. Más concretamente, la Comisión tiene dudas respecto del cumplimiento de tres de los cuatro criterios que fueron establecidos por el Tribunal en su sentencia *Altmark*.

Compatibilidad

Los contratos de servicio público celebrados entre el Gobierno danés y DSB responden a la definición contenida en el artículo 14 del Reglamento (CEE) n° 1191/69, que es por tanto aplicable al caso que nos ocupa.

La Comisión considera que, en el marco del Reglamento (CEE) n° 1191/69, las ayudas que están incluidas en el precio de las prestaciones previstas por un contrato de servicio público pueden declararse compatibles con el Mercado Común. Sin embargo, en ausencia de las condiciones precisas que establece ese reglamento, la compatibilidad de tales ayudas debe evaluarse atendiendo a los principios generales que se derivan del Tratado, de la jurisprudencia y de la práctica seguida por la Comisión en la toma de decisiones.

Tales principios han sido resumidos por la Comisión con carácter general en el llamado *Marco comunitario sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público* ⁽¹⁾.

Ese marco dispone en su punto 14 los principios que permiten determinar la compatibilidad de las ayudas contenidas en el precio pagado por un poder público al proveedor de un servicio público. En concreto, es preciso demostrar que el importe de la compensación, es decir, el precio pagado por el Gobierno danés, se limita a lo necesario para cubrir los costes ocasionados por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público.

La Comisión, sin embargo, tiene dudas de que la compensación en este caso no haya sido excesiva. Duda también de que el cobro de dividendos que aplica el Estado danés a los resultados de DSB y la reducción de los pagos contractuales anuales hayan permitido evitar un exceso de compensación.

En vista de lo que precede, la Comisión no tiene certeza sobre la compatibilidad de la ayuda estatal aquí examinada.

De conformidad con el artículo 14 del Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, toda ayuda ilegal puede ser objeto de recuperación exigiéndose al beneficiario su reembolso.

⁽¹⁾ DO C 297 de 29.11.2005, p. 4.

«1. SAGSFORLØB

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

2. DE KLAGENDE PARTER OG STØTTEMODTAGEREN

2.1. De klagende parter

2.1.1. Den første klager

2. Den første klager er et privatejet busselskab.

2.1.2. Den anden klager

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

2.2. Støttemodtager: Danske Statsbaner

2.2.1. Den forhenværende monopolvirksomhed i Danmark

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

2.2.2. DSB's etablering som en selvstændig offentlig virksomhed

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

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

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

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

9. Ved den lejlighed blev der udformet og indført en ny model for den økonomiske forvaltning. Åbningsbalancen blev udarbejdet på baggrund af en værdiansættelse af aktiver og passiver. De danske myndigheder anførte, at i forbindelse med værdiansættelsen af alle store poster indhentede DSB yderligere udtalelse fra uafhængige eksperter.
10. De danske myndigheder forklarede, at DSB's aktiekapital blev fastsat ud fra en sammenligning med lignende foretagender med store anlægsaktiver. Den endelige åbningsbalancen 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, drifts-
forstyrrelser og andre særlige forhold.
51. Punkt 2 omhandler alle former for takstfastsættelse,
herunder særlige bestemmelser for rejser over Øresund.
52. Punkt 3 omhandler trafikydelsens afgrænsning i forhold
til fri trafik. I punkt 3.3 anføres navnlig muligheden af at
udvide den trafik, der udføres som offentlig service, ud
over denne kontrakts trafikale rammer, uden det medfører
øget kontraktbetaling.
53. Punkt 4 omhandler regler, ansvar og pligter i forbindelse
med modernisering af stationer. DSB skal udarbejde planer
for stationsmoderniseringen, som skal indsendes til Trafik-
ministeriet til orientering.
54. Punkt 5 fastlægger DSB's forpligtelser i forbindelse med
udførelsen af dets aktiviteter på trafikområdet. Forpligtel-
serne vedrører bl.a. informationforpligtelser, besigtigelse af
materiel, forpligtelsen til at stille rullende materiel til rådigh-
hed for operatører, der vinder udbud på forskellige stræk-
ninger, bestemte betingelser for billetsalg og frikort til
bestemte persongrupper (Kongehuset og ansatte inden for
jernbanesektoren).
55. Punkt 6 omhandler muligheden og vilkårene for at sende
bestemte strækninger i udbud samt den efterfølgende
reduktion af kontraktbetalingen i forhold til de tilknyttede
serviceforpligtelser.
- 4.3.2. Kontraktbetaling**
56. Kontraktens punkt 7 angiver den økonomiske kompensa-
tion, som DSB modtager.
57. Indtægter fra billetsalget tilfalder i princippet DSB ⁽¹⁰⁾.
Derudover modtager DSB en kontraktbetaling fra Trans-
portministeriet for de ydelser, som er fastlagt i kontrakten.

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

⁽¹⁰⁾ Jf. ovennævnte undtagelser.

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. BEDØMMELSE AF BESTEMMELSERNE I KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG SERVICE

5.1. Er der tale om statsstøtte?

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

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

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

68. Herefter opstår spørgsmålet, om den pågældende betaling har givet eller giver Danske Statsbaner en **økonomisk fordel**. Ifølge domstolen får en virksomhed ikke nogen økonomisk fordel, hvis kompensationen for at yde en offentlig service overholder de fire kriterier, der er fastsat i *Altmark*-dommen⁽¹⁾. Det må altså undersøges, om den kontrakt om offentlig service, der er indgået mellem den danske regering og DSB, opfylder disse fire kriterier.

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

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

Særlige forhold angående strækningen København — Ystad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Omfattet af tavshedspligten.

⁽¹⁵⁾ Bornholmfærgens anløbshavn.

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

5.2. Forenelighed med det fælles marked

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

5.2.1. Forenelighed på grundlag af EF-traktatens artikel 73

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

5.2.1.1. Altmark-dommen om anvendeligheden af artikel 73

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

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

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

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

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

Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

Kontrakten om offentlig tjeneste kan særligt omfatte:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

134. Ifølge forordning (EØF) nr. 1107/70, artikel 3, stk. 2, kan støtten, hvor der er tale om »godtgørelse for forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse« erklæres forenelig med det fælles marked, »indtil 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 offentlige enheder, og som angår:

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

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

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

136. I Altmark-dommen konstaterede domstolen, at »traktatens artikel 77 [nu artikel 73] indfører på transportområdet en fravigelse fra de generelle statsstøtteregler, idet denne bestemmelse fastsætter, at støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvesenet, 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.

Comunicación del Gobierno del Reino Unido relativa a la Directiva 94/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones para la concesión y el ejercicio de las autorizaciones de prospección, exploración y producción de hidrocarburos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/C 309/08)

Anuncio del Reino Unido de convocatoria extraordinaria de concesión de licencias de exploración en la zona costera (tierra) por encima de la línea de bajamar en el bloque SU60 del Instituto Cartográfico británico

Department for Business, Enterprise & Regulatory Reform (Ministerio de Comercio, Empresa y Reforma de la Reglamentación)

The Petroleum Act (Ley del petróleo) de 1998

Oferta de concesión de licencias terrestres

1. El Ministro de Comercio, Empresa y Reforma de la Reglamentación [*Secretary of State for Business, Enterprise and Regulatory Reform (BERR)*] invita a los interesados a que soliciten licencias de exploración y explotación de yacimientos de petróleo en la zona terrestre (*landward*) por encima de la línea de bajamar en el bloque SU60 del Instituto Cartográfico británico (*UK ordnance survey*).

2. El mapa de la zona que se oferta está depositado en el BERR, 1 Victoria Street, London SW1H 0ET. El mapa puede ser consultado mediante cita previa [tel. (44-207) 215 50 32, fax (44-207) 215 50 70] de lunes a viernes, entre las 9.15 y las 16.45 horas durante el plazo del presente anuncio. Se puede también consultar en las páginas web de la Dirección de Petróleo y Gas del BERR (véase más abajo).

3. Para una información completa acerca de la convocatoria, incluido el mapa de las zonas comprendidas en la oferta, así como las condiciones relativas a las licencias, véanse las páginas web de la Unidad de Desarrollo Energético (*Energy Development Unit, EDU*):

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

4. Todas las solicitudes se evaluarán de conformidad con la normativa siguiente: *Petroleum (Production) (Landward Areas) Regulations 1995* (S.I. 1995 N° 1436) e *Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995* (S.I. 1995 N° 1434), teniendo en cuenta la necesidad constante de efectuar exploraciones de manera rápida, exhaustiva, eficiente y segura para detectar las reservas de gas y petróleo en el territorio continental de Gran Bretaña.

5. Los criterios de evaluación harán referencia a los aspectos siguientes:

- a) la viabilidad financiera del solicitante y su capacidad financiera para llevar a término las actividades a las que le autoriza la licencia durante el período inicial, incluido el programa de trabajo presentado para evaluar el pleno potencial de la zona dentro del bloque que se solicite;
- b) la capacidad técnica del solicitante para llevar a término las actividades autorizadas por la licencia durante el período inicial, incluida la determinación de las posibilidades de explotación de hidrocarburos dentro del bloque solicitado. La capacidad técnica se evaluará en parte teniendo en cuenta la calidad del análisis geológico del bloque solicitado;
- c) cómo propone realizar el solicitante las actividades autorizadas por la licencia, incluida la calidad del programa de trabajo presentado para evaluar el pleno potencial de la zona solicitada;
- d) cuando el solicitante sea o haya sido titular de una licencia otorgada o considerada como si hubiera sido otorgada con arreglo a la Ley del petróleo de 1998 (*Petroleum Act 1998*), toda falta de eficiencia o responsabilidad que el solicitante hubiera mostrado durante las operaciones efectuadas bajo esa licencia.

6. El Ministro sólo concederá la licencia si puede aprobar al mismo tiempo la elección del agente realizada por el solicitante. Antes de aprobar a un agente, el Ministro deberá tener garantías de que el candidato propuesto será capaz de planificar y gestionar las operaciones de perforación, tanto en cuanto a efectivos, experiencia y formación de su personal, como a los procedimientos y metodologías propuestos, la concepción de su estructura de dirección, la comunicación con los contratistas y la estrategia global de la empresa. Cuando examine la candidatura de un agente propuesto, el Ministro tendrá en cuenta tanto la nueva información que se presenta en la solicitud como el historial del candidato como agente, en el Reino Unido y en el extranjero.

7. En las páginas web de la Unidad de Desarrollo Energético (EDU) puede encontrarse información exhaustiva sobre esta oferta:

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

Licencias

8. Se informa a los solicitantes de que el Ministro goza de facultad discrecional para ofrecer cualquier licencia en condiciones distintas de las inicialmente previstas para responder a circunstancias particulares.

9. Si el Ministro ofrece una licencia como resultado de esta convocatoria, lo hará en el plazo de doce meses a partir de la fecha del presente anuncio.

10. El Ministro no se hace responsable de los costes que para el solicitante acarree el estudio o la presentación de la solicitud.

Evaluación estratégica del impacto ambiental

11. El BERR ha hecho una evaluación estratégica del impacto ambiental que abarca, entre otras, la zona cubierta por la oferta según lo establecido en la Directiva 2001/42/CE relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. La evaluación puede consultarse en las páginas web de la Unidad de Desarrollo Energético (EDU):

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

Comunicación del Ministerio de Economía del Reino de los Países Bajos con arreglo al artículo 3, apartado 2, de la Directiva 94/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones para la concesión y el ejercicio de las autorizaciones de prospección, exploración y producción de hidrocarburos

(2008/C 309/09)

El Ministerio de Economía comunica la recepción de una solicitud de permiso de prospección de hidrocarburos.

La zona a que se refiere la solicitud se encuentra en la provincia de Holanda Septentrional dentro de los límites siguientes:

- a) la línea recta que va del punto B, pasando por el punto A, hasta su intersección con la línea establecida en el anexo de la *Mijnbouwwet* (Ley de Minería);
- b) a continuación, la recta entre los puntos B y C;
- c) a continuación, la línea que recorre el pie de la fortificación marítima, atraviesa sucesivamente los muelles de los puertos denominados *Veerhaven* y *Nieuwe Haven* del municipio de Den Helder, recorre la base de los diques que separan el Waddenzee de la tierra firme de la provincia de Holanda Septentrional hasta el punto D;
- d) a continuación, las rectas que unen los pares de puntos D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K y K-L. El límite determinado por estas líneas coincide con el límite del permiso de extracción de Slootdorp;
- e) a continuación, las líneas rectas que unen los pares de puntos L-M y M-N;
- f) a continuación, a las líneas rectas que unen los pares de puntos N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S y S-T y la línea recta que va desde el punto T, pasando por el punto U, hasta su intersección con la línea establecida en el anexo de la *Mijnbouwwet* (Ley de Minería). El límite determinado por estas líneas coincide con el límite del permiso de extracción de Middelie;
- g) a continuación, la línea establecida en el anexo de la *Mijnbouwwet* desde la intersección mencionada en la letra f hasta la intersección mencionada en la letra a).

Las coordenadas de estos puntos son:

Punto	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

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

Las coordenadas están expresadas según el *Rijksdriehoeksmeting* (Sistema de mediciones catastrales de los Países Bajos).

Sobre la base de estos límites la superficie es de 576,4 km².

El Ministerio de Economía invita a las entidades interesadas a presentar a concurso solicitudes de prospección de hidrocarburos para la zona comprendida entre los puntos y las coordenadas indicados, remitiéndolas a la Directiva mencionada en el encabezamiento y al artículo 15 de la Ley de Minería (*Mijnbouwwet*) (Stb. 2002, n° 542).

La autoridad competente para la concesión de permisos es el Ministerio de Economía de los Países Bajos. Los criterios, condiciones y requisitos mencionados en los artículos 5, apartado 1, 5, apartado 2 y 6, apartado 2 de la Directiva susodicha se detallan en la Ley de Minería (Stb. 2002, n° 542).

Las solicitudes pueden presentarse durante las 13 semanas posteriores a la publicación de la presente notificación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y deben dirigirse a la siguiente dirección:

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

No se aceptarán las solicitudes que se reciban una vez transcurrido el plazo.

La decisión sobre las solicitudes se adoptará como máximo doce meses después de finalizar el plazo.

Para más información, dirigirse al Sr. E.J. Hoppel: (31-70) 379 77 62.

Comunicación del Gobierno francés relativa a la Directiva 94/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones para la concesión y el ejercicio de las autorizaciones de prospección, exploración y producción de hidrocarburos ⁽¹⁾

(Anuncio relativo a las solicitudes de permisos exclusivos de investigación de hidrocarburos líquidos o gaseosos denominados «Permis de Cévennes», «Permis d'Alès» y «Permis de Navacelles»)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/C 309/10)

Mediante petición de 6 de diciembre de 2007, completada el 13 de junio de 2008, la empresa Cévennes Petroleum Development Ltd, con domicilio social en Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex HA9 6DE (Reino Unido) solicitó un permiso exclusivo de una duración de cinco años para la investigación de hidrocarburos líquidos o gaseosos, denominado «*Permis des Cévennes*», en una superficie de alrededor de 4 323 km², situada en parte de los departamentos de Ardèche, Gard y Hérault.

Mediante petición de 8 de abril de 2008, la empresa Schuepbach Energy LLC, con domicilio social en 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX-75201, (Estados Unidos), solicitó un permiso exclusivo de una duración de tres años, denominado «*Permis d'Alès*», para la investigación de hidrocarburos líquidos o gaseosos en una superficie de alrededor de 9 810 km², situada en parte de los departamentos de Ardèche, Aveyron, Drome, Gard, Hérault, Lozère y Vaucluse. El perímetro de esta petición está incluido en parte en el de la petición de Cévennes.

Mediante petición de 15 de mayo de 2008, las empresas Egdon Resources (New Ventures) Ltd, con sede social en Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (Reino Unido); Eagle Energy Limited, con sede social en 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (Reino Unido); y YCI Resources Ltd, con sede social en Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (Reino Unido), solicitaron un permiso exclusivo de una duración de cinco años para la investigación de hidrocarburos líquidos o gaseosos, denominado «*Permis de Navacelles*», en una superficie de alrededor de 576 km², situada en parte de los departamentos de Ardèche y Gard. El perímetro de esta petición está incluido en las peticiones anteriores.

El conjunto de estas peticiones de permiso se inscribe en un perímetro constituido por los arcos que forman los meridianos y paralelos que enlazan sucesivamente los vértices definidos a continuación por sus coordenadas geográficas, siendo el meridiano de origen el de París.

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

⁽¹⁾ DO L 164 de 30.6.1994, p. 3.

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

Vértice	Longitud	Latitud
AU	2,30 gr E	49,60 gr N
AV	2,30 gr E	49,70 gr N
AW	2,50 gr E	49,70 gr N
AX	2,50 gr E	49,80 gr N

Presentación de solicitudes y criterios de adjudicación del permiso

Los titulares de las solicitudes iniciales y de las que compitan con éstas deberán cumplir las condiciones definidas en los artículos 4 y 5 del «Decreto n° 2006-649, de 2 de junio de 2006, relativo a los trabajos de minería, a los trabajos de almacenamiento subterráneo y a la policía de minas y de almacenamientos subterráneos», publicado en el *Journal officiel de la République française* de 3 de junio de 2006.

Las empresas interesadas podrán presentar una solicitud para concursar en el plazo de noventa días a partir de la fecha de publicación del presente anuncio, de conformidad con el procedimiento resumido en el «Anuncio para la obtención de títulos mineros de hidrocarburos en Francia», publicado en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* C 374 de 30.12.1994, p. 11, y establecido por el Decreto n° 2006-648 relativo a los títulos mineros y a los títulos de almacenamiento subterráneo. Las solicitudes para concursar deberán dirigirse al ministro responsable de minas, cuya dirección se indica más adelante.

Las decisiones sobre la solicitud inicial y sobre las que compitan con ésta se adoptarán según los criterios de adjudicación de títulos mineros definidos en el artículo 6 de dicho Decreto, a más tardar el 8 de abril de 2010.

Condiciones y requisitos sobre el ejercicio de la actividad y su cese

Se invita a los solicitantes a remitirse a los artículos 79 y 79.1 del código minero y al «Decreto n° 2006-649, de 2 de junio de 2006, relativo a los trabajos de minería, a los trabajos de almacenamiento subterráneo y a la policía de minas y de almacenamientos subterráneos», publicado en el *Journal officiel de la République française*, de 3 de junio de 2006.

Para cualquier información complementaria pueden dirigirse a la siguiente dirección: Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (direction générale de l'énergie et climat, direction de l'énergie, Sous-direction de la Sécurité d'Approvisionnement et des Nouveaux Produits Energétiques, bureau exploration production des hydrocarbures), 41, boulevard Vincent Auriol, F-75703 Paris Cedex 13 [tel. (33) 153 94 14 81, fax (33) 153 94 14 40].

Las disposiciones reglamentarias y legislativas anteriormente mencionadas pueden consultarse en el sitio Légifrance en la siguiente dirección:

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

NOTA AL LECTOR

Las instituciones han decidido no mencionar en sus textos la última modificación de los actos citados.

Salvo indicación en contrario, se entenderá que los actos a los que se hace referencia en los textos aquí publicados son los actos en su versión actualmente en vigor.