

Euroopan unionin virallinen lehti

C 309

51. vuosikerta

Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

4. joulukuuta 2008

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö	Sivu
	I <i>Päätöslauseimat, suositukset ja lausunnot</i>	
	LAUSUNNOT	
	Komissio	
2008/C 309/01	Komission lausunto, annettu 27 päivänä marraskuuta 2008, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/37/EY 7 artiklan soveltamisesta Unkarin viranomaisten toteuttamaan REDLINE-merkkistä kulmahiomakonetta koskevaan kieltotoimenpiteeseen MD-2007-137 ⁽¹⁾	1
2008/C 309/02	Komission lausunto, annettu 27 päivänä marraskuuta 2008, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/37/EY 7 artiklan soveltamisesta Unkarin viranomaisten toteuttamaan REDLINE-merkkistä sähkökäyttöistä iskuporakonetta koskevaan kieltotoimenpiteeseen MD-2007-140 ⁽¹⁾	3
	II <i>Tiedonannot</i>	
	EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN ANTAMAT TIEDONANNOT	
	Komissio	
2008/C 309/03	EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen — Tapaukset, joita komissio ei vastusta ⁽¹⁾	5
2008/C 309/04	Ilmoitetun keskittymän vastustamatta jättäminen (Asia COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) ⁽¹⁾	9

FI

IV *Tiedotteet*

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN ANTAMAT TIEDOTTEET

Komissio

2008/C 309/05	Euron kurssi	10
---------------	--------------------	----

V *Ilmoitukset*

YHTEISEN KAUPPAPOLITIIKAN TOIMEENPANOON LIITTYVÄT MENETTELYT

Komissio

2008/C 309/06	Ilmoitus Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien volframielektrodien tuontiin sovellettavia polkumyynnin vastaisia toimenpiteitä koskevan osittaisen välivaiheen tarkastelun vireillepanosta	11
---------------	---	----

KILPAILUPOLITIIKAN TOIMEENPANOON LIITTYVÄT MENETTELYT

Komissio

2008/C 309/07	Valtiontuet — Tanska — Valtiontuki C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner — Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾	14
2008/C 309/08	Hiilivetyjen etsintään, hyödyntämiseen ja tuotantoon tarkoitettujen lupien antamisen ja käytön edellytyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 94/22/EY mukainen Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen ilmoitus ⁽¹⁾	27
2008/C 309/09	Hiilivetyjen etsintään, hyödyntämiseen ja tuotantoon tarkoitettujen lupien antamisen ja käytön edellytyksistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 94/22/EY 3 artiklan 2 kohdan mukainen Alankomaiden kuningaskunnan talusministerin tiedonanto	29
2008/C 309/10	Hiilivetyjen etsintään, hyödyntämiseen ja tuotantoon tarkoitettujen lupien antamisen ja käytön edellytyksistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 94/22/EY mukainen Ranskan hallituksen tiedonanto (<i>Ilmoitus nestemäisten tai kaasumaisten hiilivetyjen etsintään oikeuttavia yksinomaisia lupia (ns. Permis de Cévennes, Permis d'Alès ja Permis de Navacelles) koskevista hakemuksista</i>) ⁽¹⁾	31

Huomautus lukijalle (katso kansilehden kolmas sivu)



⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

I

(Päätöslauseimat, suositukset ja lausunnot)

LAUSUNNOT

KOMISSIO

KOMISSION LAUSUNTO,

annettu 27 päivänä marraskuuta 2008,

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/37/EY 7 artiklan soveltamisesta Unkarin viranomaisten toteuttamaan REDLINE-merkkistä kulmahiomakonetta koskevaan kieltotoimenpiteeseen MD-2007-137

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2008/C 309/01)

1. Unkarin viranomaisten ilmoitus

Koneita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 98/37/EY 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että direktiivin soveltamisalaan kuuluvat koneet voidaan saattaa markkinoille ja ottaa käyttöön ainoastaan, jos ne eivät vaaranna ihmisten, ja joissain tapauksissa kotieläinten, terveyttä ja turvallisuutta eivätkä omaisuutta silloin, kun ne asennetaan ja huolletaan asianmukaisesti ja kun niitä käytetään niille suunniteltuun tarkoitukseen.

Direktiivin 7 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jos jäsenvaltio toteaa, että koneet, joissa on CE-merkintä ja joita käytetään suunnitellun tarkoituksen mukaisesti, ovat omiaan vaarantamaan ihmisten ja joissain tapauksissa kotieläinten tai omaisuuden turvallisuuden, sen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet koneiden poistamiseksi markkinoilta, niiden markkinoille saattamisen, käyttöön ottamisen tai käytön kieltämiseksi taikka niiden vapaan liikkuvuuden rajoittamiseksi. Jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle viipymättä tällaisista toimenpiteistä ja perusteltava päätöksensä.

Unkarin viranomaiset ilmoittivat 23. heinäkuuta 2007 Euroopan komissiolle kieltotoimenpiteestä, jolla kielletään REDLINE-merkkisen RL/AG0912-900 -tyyppisen kädessä pidettävän sähkökäyttöisen kulmahiomakoneen saattaminen markkinoille. Tätä kulmahiomakonetta valmisti Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, Kiina, ja sen jakelusta vastasi Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Euroopan komissiolle toimitettu asiakirja-aineisto sisälsi seuraavat asiakirjat:

- 12. elokuuta 2004 päivätty todistus N:o JSH0408078 ja 1. heinäkuuta 2005 päivätty todistus N:o 431934, jotka on annettu Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd:lle ja jotka todistavat S1M-MP2-125 -tyyppisen kulmahiomakoneen täyttävän koneita koskevan direktiivin ja pienjännitedirektiivin vaatimukset; todistukset on antanut Intertek ETL SEMKO, Building No 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, Kiina,
- 22. marraskuuta 2005 päivätty todistus N:o 02SHS1067-04, jonka on antanut Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, DE-70771 Leinfelden-Echterdingen S1M-MP2-125 -tyyppisen samanlaisen kulmahiomakoneen osalta ja jolla kyseiselle laitteelle myönnetään GS-merkintä,
- 12. heinäkuuta 2006 päivätty vakuutus, jonka on antanut Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd ja jossa todetaan, että S1M-MP2-125 -tyyppinen kulmahiomakone, jota todistus N:o 02SHS1067-04 koskee, vastaa RL/AG0912-900 -tyyppistä kulmahiomakonetta,
- 11. joulukuuta 2006 päivätty EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus, jonka on antanut Baumann Hungary Kft. ja jossa myös todetaan, että S1M-MP2-125 -tyyppinen kulmahiomakone vastaa Unkarin viranomaisten toimenpiteen kohteena olevaa RL/AG0912-900 -tyyppistä kulmahiomakonetta.

Direktiivin 7 artiklan 2 kohdassa säädetään, että komissio ilmoittaa asianomaisia osapuolia kuultuaan, katsooko se toimenpiteen olevan perusteltu. Jos toimenpide todetaan perustelluksi, komissio ilmoittaa asiasta jäsenvaltioille, jotta ne voivat ryhtyä kyseisen laitteen suhteen asianmukaisiin toimiin niille 2 artiklan 1 kohdan mukaan kuuluvien velvollisuuksien mukaisesti.

2. Unkarin viranomaisten esittämät perustelut

Unkarin viranomaisten toteuttamaa toimenpidettä perusteltiin sillä, että kyseinen kulmahiomakone ei ole seuraavien direktiivin 98/37/EY liitteessä I vahvistettujen olennaisten terveys- ja turvallisuusvaatimusten mukainen (viittaus yhdenmukaistettujen eurooppalaisten standardien EN 50144-1:1998 — *Sähkömoottori-käyttöisten käsityökalujen turvallisuus — Osa 1: Yleiset vaatimukset* ja EN 50144-2-3:2002 — *Kädessäpidettävien moottorikäyttöisten sähkötyökalujen turvallisuus — Osa 2–3: Hiomakoneiden, lautashiomakoneiden ja kiillotuskoneiden erityisvaatimukset* eritelmiin, joihin viitataan valmistajan antamassa EY-vaatimustenmukaisuusvakuuksessa):

1.2.4 Pysäytyslaite

Käytettäessä kytkin jumittui ennen asettumista lukitusasentoon, minkä vuoksi pieni paine ei laukaissut lukitusjärjestelmää.

1.5.1 Sähköstä aiheutuvat vaarat

Mekaanisen lujuuden testissä muovinen suojus irtosi laitteesta ja esiin tuli jännitteisiä osia.

1.5.6 Palovaara

Laite syttyi lämpötestissä tuleen, ja siitä tuli savua ja liekkejä, minkä jälkeen se lakkasi toimimasta.

1.7.3 Merkinnät

Laitteessa ei ollut valmistajan nimeä ja osoitetta eikä valmistusvuotta. Myös varoitukset ja niihin liittyvät merkit puuttuivat.

1.7.4 Käyttöohjeet

Käyttöohjeista puuttui tietoja, jotka ovat välttämättömiä laitteen turvallisen käytön varmistamiseksi, kuten sähköturvallisuusmääräykset sekä meluun ja värinään liittyvät parametrit.

Englanninkieliset käyttöohjeet olivat erilaiset kuin unkarinkieliset käyttöohjeet.

3. Komission lausunto

Komissio kirjoitti 15. marraskuuta 2007 Baumann Hungary Kft.:lle ja kehotti sitä toimittamaan Unkarin viranomaisten määräämää toimenpidettä koskevat huomautuksensa.

Komissio kirjoitti 15. marraskuuta 2007 myös Intertek ETL SEMKolle (Shanghai) ja Intertek Deutschland GmbH:lle, jotka olivat antaneet vaatimustenmukaisuustodistukset S1M-MP2-125 -tyyppiselle kulmahiomakoneelle, jonka väitettiin vastaavan Unkarin viranomaisten toimenpiteen kohteena olevaa RL/AG0912-900 -tyyppistä kulmahiomakonetta.

Tähän mennessä ei ole saatu vastausta.

Saatavilla olevan tiedon perusteella komissio katsoo Unkarin viranomaisten osoittaneen, ettei rajoitustoimenpiteen kohteena oleva laite täytä edellä mainittuja olennaisia terveys- ja turvallisuusvaatimuksia. Nämä vaatimustenvastaisuudet aiheuttavat vakavan vaaran laitteen käyttäjille.

Noudatettuaan vaadittua menettelyä komissio katsoo täten, että Unkarin viranomaisten toteuttama toimenpide on perusteltu.

Tehty Brysselissä 27. marraskuuta 2008.

Komission puolesta
Günter VERHEUGEN
Varapuheenjohtaja

KOMISSION LAUSUNTO,**annettu 27 päivänä marraskuuta 2008,****Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/37/EY 7 artiklan soveltamisesta Unkarin viranomaisten toteuttamaan REDLINE-merkkistä sähkökäyttöistä iskuporakonetta koskevaan kielto-**
toimenpiteeseen MD-2007-140**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(2008/C 309/02)

1. Unkarin viranomaisten ilmoitus

Koneita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 98/37/EY 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että direktiivin soveltamisalaa kuuluvat koneet voidaan saattaa markkinoille ja ottaa käyttöön ainoastaan, jos ne eivät vaaranna ihmisten, ja joissain tapauksissa kotieläinten, terveyttä ja turvallisuutta eivätkä omaisuutta silloin, kun ne asennetaan ja huolletaan asianmukaisesti ja kun niitä käytetään niille suunniteltuun tarkoitukseen.

Direktiivin 7 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jos jäsenvaltio toteaa, että koneet, joissa on CE-merkintä ja joita käytetään suunnitellun tarkoituksen mukaisesti, ovat omiaan vaarantamaan ihmisten ja joissain tapauksissa kotieläinten tai omaisuuden turvallisuuden, sen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet koneiden poistamiseksi markkinoilta, niiden markkinoille saattamisen, käyttöön ottamisen tai käytön kieltämiseksi taikka niiden vapaan liikkuvuuden rajoittamiseksi. Jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle viipymättä tällaisista toimenpiteistä ja perusteltava päätöksensä.

Unkarin viranomaiset ilmoittivat 23. heinäkuuta 2007 Euroopan komissiolle kieltoimenpiteestä, jolla kielletään REDLINE-merkkisen RL/ID0955-910 -tyyppisen kädessä pidettävän, kannettavan sähkökäyttöisen iskuporakoneen markkinoille saattaminen. Iskuporakonetta valmistaa Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, Kiina ja sen jakelusta vastasi Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Euroopan komissiolle toimitettu asiakirja-aineisto sisälsi seuraavat asiakirjat:

- Z1JE-KZ2-16B -tyyppistä iskuporakonetta koskeva 15. joulukuuta 2004 päivätty todistus N:o 04SHW2481-01, jonka oli antanut Intertek Deutschland GmbH ja jolla kyseiselle iskuporakoneelle myönnetään GS-merkintä,
- samaa Z1JE-KZ2-16B -tyyppistä iskuporakonetta koskevat 1. joulukuuta 2004 päivätty todistus N:o JSH0411181 ja 15. joulukuuta 2004 päivätty todistus N:o 432960, jotka oli antanut Intertek ETL SEMKO, Shanghai,
- 18. kesäkuuta 2006 päivätty vakuutus, jonka oli antanut Yongkang Zhengda Industrial Co. ja jossa todetaan, että Z1JE-KZ2-16B -tyyppinen iskuporakone vastaa Unkarin toimenpiteen kohteena olevaa RL/ID0955-910 -tyyppistä iskuporakonetta,
- 11. elokuuta 2006 päivätty EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus, jonka oli antanut Baumann Hungary Kft. ja jossa viitataan todistukseen N:o JSH0411181.

Direktiivin 7 artiklan 2 kohdassa säädetään, että komissio ilmoittaa asianomaisia osapuolia kuultuaan, katsooko se toimenpiteen olevan perusteltu. Jos toimenpide todetaan perustelluksi, komissio ilmoittaa asiasta jäsenvaltioille, jotta ne voivat ryhtyä kyseisen koneen suhteen asianmukaisiin toimiin niille 2 artiklan 1 kohdan mukaan kuuluvien velvollisuuksien mukaisesti.

2. Unkarin viranomaisten esittämät perustelut

Unkarin viranomaisten toteuttamaa toimenpidettä perusteltiin sillä, että kyseinen iskuporakone ei ole seuraavien direktiivin 98/37/EY liitteessä I vahvistettujen olennaisten terveys- ja turvallisuusvaatimusten mukainen (viittaus yhdenmukaistettujen eurooppalaisten standardien EN 60745-1:2003 — *Kädessäpidettävät moottorikäyttöiset sähkötyökalut* — Turvallisuus — Osa 1: Yleiset vaatimukset ja EN 60745-2-1:2003 — *Kädessäpidettävät moottorikäyttöiset sähkötyökalut* — Turvallisuus — Osa 2-1: Porien ja iskuporien erityisvaatimukset eritelmiin).

1.5.1 Sähköstä aiheutuvat vaarat ja 1.5.6 — Palovaara

Laitteen sisällä olevat kiinnittämättömät johdot saattavat aiheuttaa palovaaran, mikä voi johtaa oikosulkuun.

1.5.6 Palovaara

Kone syttyi lämpötestissä tuleen, ja siitä tuli savua, minkä jälkeen se lakkasi toimimasta.

3. **Komission lausunto**

Komissio kirjoitti 15. marraskuuta 2007 Baumann Hungary Kft.:lle, joka oli allekirjoittanut EY-vaatimustenmukaisuusvakuutuksen, ja kehotti sitä toimittamaan Unkarin viranomaisten toteuttamaa toimenpidettä koskevat huomautuksensa.

Komissio kirjoitti 15. marraskuuta 2007 myös Intertek ETL SEMKOLle (Shanghai) ja Intertek Deutschland GmbH:lle, jotka olivat antaneet vaatimustenmukaisuustodistukset Z1JE-KZ2-16B -tyyppiselle iskuporakoneelle, jonka väitettiin vastaavan Unkarin toimenpiteen kohteena olevaa RL/ID0955-910 -tyyppistä iskuporakoneetta.

Tähän mennessä ei ole saatu vastausta.

Komissio katsoo käytettävissä olevien asiakirjojen perusteella Unkarin viranomaisten osoittaneen, että rajoitustoimenpiteiden kohteena oleva kone ei täytä edellä tarkoitettuja olennaisia terveys- ja turvallisuusvaatimuksia. Vaatimusten noudattamatta jättämisestä aiheutuu vakavia riskejä koneen käyttäjille.

Noudatettuaan vaadittua menettelyä komissio katsoo täten, että Unkarin viranomaisten toteuttama toimenpide on perusteltu.

Tehty Brysselissä 27. marraskuuta 2008.

Komission puolesta
Günter VERHEUGEN
Varapuheenjohtaja

II

(Tiedonannot)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN ANTAMAT
TIEDONANNOT

KOMISSIO

EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen**Tapaukset, joita komissio ei vastusta****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(2008/C 309/03)

Päätöksen tekopäivä	4.6.2008
Tuen numero	N 158/08
Jäsenvaltio	Puola
Alue	Lubelskie
Nimike (ja/tai tuensaajayrityksen nimi)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Oikeusperusta	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)
Toimenpidetyyppi	Investointituki
Tarkoitus	Alakohtainen kehittäminen
Tuen muoto	Suora avustus, pääomasijoitus, maan osuus
Talousarvio	296,65 miljoonaa PLN (84,14 miljoonaa EUR)
Tuen intensiteetti	Noin 76 %
Kesto	Tuki myönnetään 30.12.2011 mennessä
Toimiala	Lentoliikenne

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	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
Muita tietoa	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

Päätöksen tekopäivä	20.10.2008
Tuen numero	N 458/08
Jäsenvaltio	Saksa
Alue	—
Nimike (ja/tai tuensaajayrityksen nimi)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Oikeusperusta	— 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)
Toimenpidetyyppi	Yksittäinen tuki
Tarkoitus	Vaikeuksissa olevien yritysten rakenneuudistus
Tuen muoto	Takaus
Talousarvio	Suunnitellun tuen kokonaismäärä: 0,16 milj. EUR
Tuen intensiteetti	—
Kesto	—
Toimiala	Tehdasteollisuus

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	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
Muita tietoja	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

Päätöksen tekopäivä	13.11.2008
Tuen numero	N 567/08
Jäsenvaltio	Suomi
Alue	—
Nimike (ja/tai tuensaajayrityksen nimi)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Oikeusperusta	Valtioneuvoston päätös talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtioneuvoston ehtoista; draft law
Toimenpidetyyppi	Tukiohjelma
Tarkoitus	Vakavien taloushäiriöiden korjaaminen
Tuen muoto	Takaus
Talousarvio	Suunnitellun tuen kokonaismäärä: 50 000 milj. EUR
Tuen intensiteetti	—
Kesto	10.2008-4.2009
Toimiala	Rahoituksen välitys
Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Muita tietoja	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

Päätöksen tekopäivä	24.1.2008
Tuen numero	N 696/06
Jäsenvaltio	Italia
Alue	Molise
Nimike	Kalastustoiminnan pysyvä lopettaminen ja kalastusalusten nykyaikaistaminen
Oikeusperusta	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Toimenpidetyyppi	Tukiohjelma
Tarkoitus	Kalastusalan tuki
Tuen muoto	Suora tuki
Talousarvio	1 186 000 EUR
Tuen intensiteetti	Enintään 40 %
Kesto	Yksi vuosi
Toimiala	Kalatalous
Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite	M.I.P.A.A.F. – Dipartimento delle Filiere Agricole e dell'Agroalimentari Direzione Generale della Pesca Marittima e dell'Acquacoltura Viale dell'Arte n. 16 I-00144 Roma
Muut tiedot	—

Päätöksen teksti (ilman luottamuksellisia tietoja) on julkaistu todistusvoimaisella kielellä/todistusvoimaisilla kielillä seuraavalla Internet-sivulla:

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

Ilmoitetun keskittymän vastustamatta jättäminen
(Asia COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2008/C 309/04)

Komissio päätti 31. lokakuuta 2008 olla vastustamatta edellä mainittua keskittymää ja julistaa, että se soveltuu yhteismarkkinoille. Päätös perustuu neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 6 artiklan 1 kohdan b alakohtaan. Päätöksen koko teksti on saatavissa vain englannin kielellä, ja se julkistetaan sen jälkeen, kun siitä on poistettu kaikki sen mahdollisesti sisältämät liikesalaisuudet. Se on saatavissa:

- kilpailun pääosaston verkkosivuilla (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Näillä sivuilla on monenlaisia hakukeinoja sulautumapäätösten löytämiseksi, muun muassa yritys-, asianumero-, päivämäärä- ja alakohtaiset hakemistot,
 - sähköisessä muodossa EUR-Lex-sivustossa asiakirjanumerolla 32008M5338. EUR-Lex on Euroopan yhteisön oikeuden online-tietokanta (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Tiedotteet)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN JA ELINTEN
ANTAMAT TIEDOTTEET

KOMISSIO

Euron kurssi ⁽¹⁾**3. joulukuuta 2008**

(2008/C 309/05)

1 euro =

Rahayksikkö	Kurssi	Rahayksikkö	Kurssi		
USD	Yhdysvaltain dollaria	1,2623	TRY	Turkin liiraa	1,9926
JPY	Japanin jeniä	117,39	AUD	Australian dollaria	1,9625
DKK	Tanskan kruunua	7,4505	CAD	Kanadan dollaria	1,5853
GBP	Englannin punttaa	0,85475	HKD	Hongkongin dollaria	9,7852
SEK	Ruotsin kruunua	10,4545	NZD	Uuden-Seelannin dollaria	2,3804
CHF	Sveitsin frangia	1,5332	SGD	Singaporin dollaria	1,9315
ISK	Islannin kruunua	290,00	KRW	Etelä-Korean wonia	1 849,90
NOK	Norjan kruunua	8,9050	ZAR	Etelä-Afrikan randia	13,0017
BGN	Bulgarian leviä	1,9558	CNY	Kiinan juan renminbiä	8,6884
CZK	Tšekin korunaa	25,636	HRK	Kroatian kunaa	7,1913
EEK	Viron kruunua	15,6466	IDR	Indonesian rupiaa	15 274,00
HUF	Unkarin forinttia	262,33	MYR	Malesian ringgitiä	4,5948
LTL	Liettuan litiä	3,4528	PHP	Filippiinien pesoa	62,230
LVL	Latvian latia	0,7093	RUB	Venäjän ruplaa	35,3395
PLN	Puolan zlotya	3,8506	THB	Thaimaan bahtia	44,919
RON	Romanian leuta	3,8435	BRL	Brasilian real	3,0390
SKK	Slovakian korunaa	30,225	MXN	Meksikon peso	17,1610

⁽¹⁾ Lähde: Euroopan keskuspankin ilmoittama viitekurssi.

V

(Ilmoitukset)

YHTEISEN KAUPPAPOLITIIKAN TOIMEENPANOON LIITTYVÄT MENETTELYT

KOMISSIO

Ilmoitus Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien volframielektrodien tuontiin sovellettavia polkumyynnin vastaisia toimenpiteitä koskevan osittaisen välivaiheen tarkastelun vireillepanosta

(2008/C 309/06)

Komissio on vastaanottanut osittaista välivaiheen tarkastelua koskevan pyynnön, joka on esitetty polkumyynnillä muista kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioista tapahtuvalta tuonnilta suojautumisesta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 384/96, jäljempänä 'perusasetus', 11 artiklan 3 kohdan nojalla ⁽¹⁾.

1. Tarkastelua koskeva pyyntö

Pyynnön esitti Kiinan kansantasavallassa toimiva viejä Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Limited, jäljempänä 'pyynnön esittäjä'.

Pyyntö rajoittuu polkumyynnin tarkasteluun pyynnön esittäjän osalta.

2. Tuote

Tarkastelun kohteena oleva tuote on Kiinan kansantasavallasta peräisin olevat volframielektrodit, mukaan lukien volframitangot ja -puikot hitsauselektrodeja varten, joiden painosta vähintään 94 prosenttia on volframia, muut kuin ainoastaan sintratut, leikkaamattomat tai määräpituiseksi leikatut, jäljempänä 'tarkasteltavana oleva tuote', ja jotka luokitellaan nykyisin CN-koodeihin ex 8101 99 10 ja ex 8515 90 00. Nämä CN-koodit ovat ainoastaan ohjeellisia.

3. Voimassa olevat toimenpiteet

Tällä hetkellä voimassa oleva toimenpide on tiettyjen Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien volframielektrodien tuonnissa neuvoston asetuksella (EY) N:o 260/2007 ⁽²⁾ käyttöön otettu lopullinen polkumyynnitulli.

⁽¹⁾ EYVL L 56, 6.3.1996, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 72, 13.3.2007, s. 1.

4. Tarkastelun perusteet

Perusasetuksen 11 artiklan 3 kohdan mukainen pyyntö perustuu pyynnön esittäjän toimittamaan alustavaan näyttöön siitä, että olosuhteet, joiden perusteella toimenpiteet otettiin käyttöön, ovat muuttuneet ja että muutokset ovat pysyviä.

Pyynnön esittäjä on toimittanut alustavan näytön siitä, että toimenpiteen soveltamisen jatkaminen nykyisellä tasolla ei ole enää tarpeen polkumyynnin vastapainoksi. Pyynnön esittäjä on erityisesti toimittanut alustavan näytön siitä, että laskennallisten normaaliarvojen (laskettu tuotantokustannusten, myynnin, yleisten- ja hallintokulujen sekä voiton perusteella) vertailu sen yhteisöön suuntautuvan viennin myyntihintoihin osoittaa, että polkumyymintarginaali olisi huomattavasti voimassa olevan toimenpiteen tasoa alhaisempi.

5. Menettely polkumyynnin määrittämiseksi

Kuultuaan neuvoa-antavaa komiteaa komissio päätti, että on olemassa riittävä näyttö osittaisen välivaiheen tarkastelun vireille panemiseksi, mistä syystä se panee perusasetuksen 11 artiklan 3 kohdan nojalla vireille tarkastelun sen määrittämiseksi, tulisiko pyynnön esittäjää koskevia toimenpiteitä kumota tai muuttaa. Jos näin on, saattaa olla tarpeen muuttaa asetuksen (EY) N:o 260/2007 1 artiklan 2 kohdassa mainitsemattomien yritysten valmistamien tuotteiden tuonnissa tällä hetkellä sovellettavaa tullia.

a) Kyselylomakkeet

Saadakseen tutkimuksensa kannalta välttämättöminä pitämänsä tiedot komissio lähettää pyynnön esittäjälle ja asianomaisen viejämään viranomaisille kyselylomakkeen. Nämä tiedot ja asiaa tukeva näyttö on toimitettava komissiolle 6 kohdan a alakohdassa asetetussa määräajassa.

b) Tietojen kerääminen ja osapuolten kuuleminen

Kaikkia asianomaisia osapuolia pyydetään esittämään näkökantansa, toimittamaan kyselyvastauksia täydentäviä tietoja ja esittämään asiaa tukevaa näyttöä. Nämä tiedot ja asiaa tukeva näyttö on toimitettava komissiolle 6 kohdan a alakohdassa asetetussa määräajassa.

Komissio voi lisäksi kuulla asianomaisia osapuolia, jos ne sitä pyytävät ja osoittavat, että niiden kuulemiseen on erityisiä syitä. Tämä pyyntö on esitettävä 6 kohdan a alakohdassa asetetussa määräajassa.

c) Markkinatalouskohtelu ja yksilöllinen kohtelu

Normaaliarvo määritetään perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan b alakohdan mukaisesti, jos pyynnön esittäjä esittää riittävän näytön siitä, että se toimii markkinatalousolosuhteissa eli täyttää perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan c alakohdassa esitetyt vaatimukset. Sen on toimitettava tätä koskeva asianmukaisesti perusteltu pyyntö tämän ilmoituksen 6 kohdan b alakohdassa annetussa erityisessä määräajassa. Komissio lähettää asianomaiselle yritykselle ja Kiinan kansantasavallan viranomaisille lomakkeen tällaista pyyntöä varten. Pyyntö esittäjä voi käyttää lomaketta myös yksilöllistä kohtelua koskevan pyynnön esittämiseen eli sen ilmoittamiseen, että se täyttää perusasetuksen 9 artiklan 5 kohdassa esitetyt vaatimukset.

d) Markkinatalousmaan valinta

Jos asianomaiselle yritykselle ei myönnetä markkinatalouskohtelua, mutta se täyttää vaatimukset yksilöllisen tullin vahvistamiselle perusasetuksen 9 artiklan 5 kohdan mukaisesti, Kiinan kansantasavallaa koskeva normaaliarvo määritetään perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan a alakohdan mukaisesti sopivaa markkinatalousmaata koskevien tietojen perusteella. Komission aikoo käyttää tähän tarkoitukseen Amerikan yhdysvaltoja, kuten tehtiin tutkimuksessa, joka johti nykyisten toimenpiteiden käyttöönottoon asianomaisen Kiinan kansantasavallasta peräisin olevan tarkasteltavana olevan tuotteen tuonnissa. Asianomaisia osapuolia pyydetään esittämään mielipiteensä valinnan sopivuudesta tämän ilmoituksen 6 kohdan c alakohdassa annetussa erityisessä määräajassa.

Jos asianomaiselle yritykselle myönnetään markkinatalouskohtelu, komissio voi myös tarvittaessa käyttää sopivalle markkinatalousmaalle määritettyä normaaliarvoa koskevia päätelmiä esimerkiksi korvatakseen Kiinan kansantasavallaa koskevat epäluotettavat kustannus- tai hintatiedot, jos tarvittavia luotettavia tietoja ei ole saatavissa Kiinan kansantasavallasta ja niitä tarvitaan normaaliarvon määrittämiseksi. Komissio aikoo käyttää myös tähän tarkoitukseen Amerikan yhdysvaltoja.

6. Määräajat

a) Yleiset määräajat

- ii) Osapuolten ilmoittautuminen ja kyselylomakkeiden palauttaminen ja muiden tietojen toimittaminen

Jotta asianomaisten osapuolten huomautukset voitaisiin ottaa tutkimuksessa huomioon, niiden on ilmoituttava komissiolle, esitettävä näkökantansa, palautettava kyselylomakkeet ja toimitettava mahdolliset muut tiedot 40 päivänä kuluessa tämän ilmoituksen julkaisemisesta *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, ellei toisin ilmoiteta. Huomiota pyydetään kiinnittämään siihen, että useimpien perusasetuksessa säädettyjen menettelyä koskevien oikeuksien käyttö edellyttää asianomaisen osapuolen ilmoittautumista edellä mainitussa määräajassa.

ii) Osapuolten kuuleminen

Asianomaiset osapuolet voivat samassa 40 päivänä määräajassa myös pyytää saada tulla komission kuulemiksi.

b) Erityinen määräaika markkinatalouskohtelua ja/tai yksilöllistä kohtelua koskevien pyyntöjen esittämiseksi

Tämän ilmoituksen 5 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen, asianmukaisesti perustellut markkinatalousasemaa koskevat pyynnöt on toimitettava komissiolle 15 päivänä kuluessa tämän ilmoituksen julkaisemisesta *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

c) Erityinen määräaika markkinatalousmaan valitsemiselle

Tutkimuksen osapuolet voivat esittää huomautuksia siitä, onko Amerikan yhdysvallat, jota tämän ilmoituksen 5 kohdan d alakohdassa ehdotetaan markkinatalousmaaksi normaaliarvon määrittämiseksi Kiinan kansantasavallan osalta, sopiva valinta tähän tarkoitukseen. Nämä huomautukset on toimitettava komissiolle kymmenen päivän kuluessa tämän ilmoituksen julkaisemisesta *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

7. Kirjalliset huomautukset, täytetyt kyselylomakkeet ja kirjeenvaihto

Asianomaisten osapuolten on esitettävä kaikki huomautuksensa ja pyyntönsä kirjallisina (ei sähköisessä muodossa, ellei toisin ilmoiteta), ja niissä on oltava asianomaisen osapuolen nimi, osoite, sähköpostiosoite sekä puhelin- ja faksinumero. Kaikki asianomaisten osapuolten luottamuksellisia toimittamat kirjalliset huomautukset, mukaan luettuina tässä ilmoituksessa pyydetty tiedot, kyselyvastaukset ja kirjeenvaihto on varustettava merkinnällä "Limited" ⁽¹⁾, ja niihin on liitettävä perusasetuksen 19 artiklan 2 kohdan mukaisesti ei-luottamuksellinen versio, joka varustetaan merkinnällä "FOR INSPECTION BY INTERESTED PARTIES" (asianomaisten tarkasteltavaksi).

⁽¹⁾ Tämä tarkoittaa asiakirjan olevan tarkoitettu ainoastaan sisäiseen käyttöön. Se on suojattu Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1049/2001 (EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43) 4 artiklan nojalla. Se on perusasetuksen 19 artiklassa ja vuoden 1994 GATT-sopimuksen VI artiklan soveltamisesta tehdyn WTO-sopimuksen (polkumyynnin vastainen sopimus) 6 artiklassa tarkoitettu luottamuksellinen asiakirja.

Komission yhteystiedot:

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

8. Yhteistyöstä kieltäytyminen

Jos asianomainen osapuoli kieltäytyy antamasta tai ei toimita tarvittavia tietoja määräajassa tai jos se huomattavasti vaikeuttaa tutkimusta, päätelmät, jotka voivat olla myönteisiä tai kielteisiä, voidaan tehdä käytettävissä olevien tietojen perusteella perusasetuksen 18 artiklan mukaisesti.

Jos asianomaisen osapuolen todetaan toimittaneen vääriä tai harhaanjohtavia tietoja, niitä ei oteta huomioon ja niiden sijasta voidaan käyttää saatavilla olevia tietoja perusasetuksen 18 artiklan mukaisesti. Jos asianomainen osapuoli ei toimi yhteistyössä tai toimii yhteistyössä vain osittain ja tämän vuoksi käytetään käytettävissä olevia tietoja, lopputulos voi olla osapuolen kannalta epäedullisempi kuin jos se olisi toiminut yhteistyössä.

9. Tutkimuksen aikataulu

Tutkimus saatetaan päätökseen perusasetuksen 11 artiklan 5 kohdan mukaisesti 15 kuukauden kuluessa tämän ilmoituksen julkaisemisesta *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

10. Henkilötietojen käsittely

Tässä tutkimuksessa kerättyjä henkilötietoja käsitellään yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001 mukaisesti ⁽¹⁾.

11. Kuulemismenettelystä vastaava neuvonantaja

Jos puolustautumis oikeuksien käytössä ilmenee vaikeuksia, asianomainen osapuoli voi ottaa yhteyttä kuulemismenettelystä vastaavaan kauppapolitiikan pääosaston neuvonantajaan. Neuvonantaja on asianomaisten osapuolten ja komission yksiköiden välinen yhteyshenkilö ja toimii tarvittaessa sovittelijana menettelytapakysymyksissä, jotka vaikuttavat osapuolten etuihin kyseisessä menettelyssä; tällaisia kysymyksiä ovat lähinnä oikeus tutustua asiakirjoihin, salassapito, määräaikojen pidentäminen ja kirjallisten ja/tai suullisten näkökantojen käsittely. Yhteystiedot sekä lisätietoja on saatavilla kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan verkkosivuilla kauppapolitiikan pääosaston osoitteessa (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1.

KILPAILUPOLITIIKAN TOIMEENPANOON LIITTYVÄT MENETTELYT

KOMISSIO

VALTIONTUET — TANSKA

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

Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2008/C 309/07)

Komissio on ilmoittanut 10. syyskuuta 2008 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla todistusvoimaisella kielellä toistetulla kirjeellä Tanskalle päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee edellä mainittua tukea.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä seuraavaan osoitteeseen:

Euroopan komissio
Energian ja liikenteen pääosasto
Linja A
B-1049 Bryssel
Faksi: (32-2) 296 41 04

Huomautukset toimitetaan Tanskalle. Huomautuksia esittävä asianomainen voi pyytää kirjallisesti henkilöllisyytensä luottamuksellista käsittelyä. Pyyntö on perusteltava.

TIIVISTELMÄ

Kuvaus toimenpiteistä

MENETTELY

Komissio vastaanotti 3. helmikuuta 2003 päivätyssä kirjeessä ensimmäisen kantelun **Danske Statsbaner** -yritykselle (jäljempänä 'DSB') myönnetystä oletetusta tuesta rautateiden matkustajaliikenteelle Kööpenhaminan ja Ystadin välillä. Kantelun johti komission ja Tanskan viranomaisten väliseen kirjeenvaihtoon. Kantelu kirjattiin numerolla CP107/07.

Komissio vastaanotti 1. kesäkuuta 2006 päivätyssä kirjeessä toisen kantelun DSB:lle myönnetystä oletetusta tuesta osana kahta Tanskan liikenneministeriön kanssa tehtyä julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta. Myös tämä kantelu johti komission ja Tanskan viranomaisten väliseen kirjeenvaihtoon. Kantelu kirjattiin numerolla CP124/06.

Koska molemmat kantelut koskevat osittain samaa asiaa, komissio päätti käsitellä niitä yhdessä.

Kanteluiden tekijöiden komissiolle toimittamien tietojen mukaan Tanskan liikenneministeriön ja julkisen yrityksen DSB väliset julkiset palveluhankintoja koskevat sopimukset olivat saattaneet johtaa valtiontuen myöntämiseen.

Julkiset palveluhankintoja koskevat sopimukset

Tämä päätös koskee kahta Tanskan liikenneministeriön ja julkisen yrityksen DSB välistä julkista palveluhankintoja koskevaa sopimusta vuosiksi 2000–2004 ja 2005–2014. Sopimukset tehtiin ilman edeltävää tarjouspyyntömenettelyä.

Sopimukset koskevat rautateiden matkustajaliikennepalveluja Tanskassa sekä eräitä palvelujen säännöllisyyteen, laatuun tai hinnoitteluun liittyviä velvoitteita. Lisäksi niihin sisältyy liikuvan rautatiekaluston hankintaa.

Sopimusten mukaan DSB saa käyttöönsä lipunmyyntitulot, lukuun ottamatta tiettyjä poikkeuksia. DSB saa myös korvauksia sopimuksissa vahvistettujen sopimusmaksujen muodossa.

ARVIOINTI TOIMENPITEISTÄ

KIRJEEN TEKSTI

Tuen olemassaolo

Komissio ei voi tässä vaiheessa sulkea pois mahdollisuutta, että DSB:lle on maksettu valtiontukea osana Tanskan liikenneministeriön kanssa vuosiksi 2000–2004 ja 2005–2014 tehtyjä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Komissio epäilee erityisesti sitä, onko asiassa noudatettu kolmea niistä neljästä perusteesta, jotka tuomioistuimien on vahvistanut *Altmark*-päätöksessään.

Tuen soveltuvuus

Tanskan hallituksen ja DSB:n välinen julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on asetuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artiklassa tarkoitettu sopimus julkisista palveluista, minkä vuoksi kyseistä asetusta sovelletaan käsiteltävänä olevaan tapaukseen.

Komissio katsoo, että asetuksen (ETY) N:o 1191/69 perusteella komissio voi todeta julkisista palveluista tehdyssä sopimuksessa määrättyjen palvelujen hintaan sisältyvän tuen yhteismarkkinoille soveltuvaksi. Jos asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 säädetyt täsmälliset edellytykset kuitenkin jäävät täyttymättä, tällaisen tuen soveltuvuutta on arvioitava perustamissopimuksesta, yhteisön oikeuskäytännöstä ja komission päätöskäytännöstä johdettujen yleisten periaatteiden mukaisesti.

Komissio on esittänyt yleisluonteisen yhteenvedon kyseisistä periaatteista tiedonannossaan ”Julkisen palvelun velvoitteesta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat yhteisön puitteet (1).”

Kyseisten puitteiden 14 kohdassa vahvistetaan periaatteet, joiden avulla todetaan valtion julkisen palvelun tarjoajalle maksamaan korvaukseen sisältyvän tuen soveltuvuus. Tätä varten on osoitettava, että korvauksen määrä, toisin sanoen Tanskan hallituksen maksama hinta, rajoittuu siihen, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi.

Komissio epäilee kuitenkin, että käsiteltävässä tapauksessa on olemassa ylisuuren korvauksen mahdollisuus. Se epäilee myös sitä, onko Tanskan valtion DSB:n tuloksesta pidättämien osinkojen ja vuosittaisten sopimusmaksujen vähennyksen avulla voitu välttää ylisuurten korvausten mahdollisuus.

Edellä sanotun perusteella komissio epäilee kyseisen tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille.

Neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 14 artiklan mukaisesti sääntöjenvastainen tuki voidaan periä takaisin tuensaajalta.

(1) EUVL C 297, 29.11.2005, s. 4.

”1. SAGSFORLØB

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

2. DE KLAGENDE PARTER OG STØTTEMODTAGEREN

2.1. De klagende parter

2.1.1. Den første klager

2. Den første klager er et privatejet busselskab.

2.1.2. Den anden klager

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

2.2. Støttemodtager: Danske Statsbaner

2.2.1. Den forhenværende monopolvirksomhed i Danmark

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

2.2.2. DSB's etablering som en selvstændig offentlig virksomhed

8. I 1999 blev DSB omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed (DSB SV) (5).

(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 indhente de 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 risikoeksponering taget i betragtning.
20. Den anden klager mener også, at de offentlige midler, som DSB har modtaget, markant overstiger det, som en effektiv operatør ville have krævet for at yde den pågældende service.
21. Endelig hævder den anden klager, at der også er ydet statsstøtte i form af lån, garantier og en fordelagtig skatteordning.

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

4.1. Den danske retlige ramme for kontrakter om offentlig service

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

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

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

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

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

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

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

4.2. Kontrakten om offentlig service for perioden 2000-2004

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

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

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

4.2.1. Kontraktens indhold (*)

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

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

Togkilometerproduktion i kontraktperioden

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

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

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

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

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

årene 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 finansierings-
strategi for DSB.
43. Punkt 4 indeholder endvidere bestemmelser om visse
justeringer i henhold til gennemførelsen af den 5-årige
rammeaftale for jernbanelområdet 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 trafi-
keringsplan (antal tog og tidsintervaller), en standsnings-
plan (betjening af standsningssteder) og en linjeplan (krav
til togforbindelser). Indholdet af de tre planer er efterføl-
gende angivet i punkt 1 sammen med regler om sidde-
pladskapacitet, regularitet, pålidelighed, kundetilfredshed,
driftsforstyrrelser og andre særlige forhold.
51. Punkt 2 omhandler alle former for takstfastsættelse,
herunder særlige bestemmelser for rejser over Øresund.
52. Punkt 3 omhandler trafikydelsens afgrænsning i forhold
til fri trafik. I punkt 3.3 anføres navnlig muligheden af at
udvide den trafik, der udføres som offentlig service, ud
over denne kontrakts trafikale rammer, uden det medfører
øget kontraktbetaling.
53. Punkt 4 omhandler regler, ansvar og pligter i forbindelse
med modernisering af stationer. DSB skal udarbejde planer
for stationsmoderniseringen, som skal indsendes til Trafik-
ministeriet til orientering.
54. Punkt 5 fastlægger DSB's forpligtelser i forbindelse med
udførelsen af dets aktiviteter på trafikområdet. Forpligtel-
serne vedrører bl.a. informationforpligtelser, besigtigelse af
materiel, forpligtelsen til at stille rullende materiel til rådigh-
hed for operatører, der vinder udbud på forskellige stræk-
ninger, bestemte betingelser for billetsalg og frikort til
bestemte persongrupper (Kongehuset og ansatte inden for
jernbanesektoren).
55. Punkt 6 omhandler muligheden og vilkårene for at sende
bestemte strækninger i udbud samt den efterfølgende
reduktion af kontraktbetalingen i forhold til de tilknyttede
serviceforpligtelser.
- 4.3.2. Kontraktbetaling**
56. Kontraktens punkt 7 angiver den økonomiske kompensa-
tion, som DSB modtager.
57. Indtægter fra billetsalget tilfalder i princippet DSB ⁽¹⁰⁾.
Derudover modtager DSB en kontraktbetaling fra Trans-
portministeriet for de ydelser, som er fastlagt i kontrakten.

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

⁽¹⁰⁾ Jf. ovennævnte undtagelser.

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. BEDØMMELSE AF BESTEMMELSERNE I KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG SERVICE

5.1. Er der tale om statsstøtte?

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

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

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

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

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

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

Særlige forhold angående strækningen København — Ystad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Omfattet af tavshedspligten.

⁽¹⁵⁾ Bornholmfærgens anløbshavn.

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

5.2. Forenelighed med det fælles marked

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

5.2.1. Forenelighed på grundlag af EF-traktatens artikel 73

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

5.2.1.1. Altmark-dommen om anvendeligheden af artikel 73

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

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

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

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

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

Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

119. Ifølge forordning (EØF) nr. 1191/69, artikel 17, stk. 2, gælder det, at »med hensyn til 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 Altmark-dommens tredje kriterium er opfyldt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hiilivetyjen etsintään, hyödyntämiseen ja tuotantoon tarkoitettujen lupien antamisen ja käytön edellytyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 94/22/EY mukainen Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen ilmoitus

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2008/C 309/08)

Yhdistyneen kuningaskunnan ilmoitus lupakierroksen ulkopuolisesta onshore- lupia koskevasta hakemuspyynnöstä, joka käsittää UK Ordnance Surveyn määrittämisen mukaisessa lohossa SU60 vesirajan yläpuolella olevan maa-alueen

Yritys-, elinkeino- ja sääntelyuudistusministeriö

Vuoden 1998 Petroleum Act -laki

Onshore-lupahakemukset

1. Yhdistyneen kuningaskunnan yritys-, elinkeino- ja sääntelyuudistusministeri pyytää asiasta kiinnostuneita tahoja hakemaan öljyn etsintälupia ja toiminnan kehittämislupia laskuveden rajan yläpuolella olevaa maa-aluetta varten UK Ordnance Surveyn määrittämisen mukaisessa lohossa SU60.

2. Hakemuspyynnön kohteena olevan alueen kartta on nähtävissä yritys-, elinkeino- ja sääntelyuudistusministeriössä osoitteessa 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET. Karttaan voi tutustua etukäteen sovittuna aikana (puhelin (44-207) 215 50 32, faksi (44-207) 215 50 70) maanantaista perjantaihin klo 9.15–16.45 tämän ilmoituksen viimeiseen voimassaolopäivään saakka. Kartta on nähtävissä myös yritys-, elinkeino- ja sääntelyuudistusministeriön öljy- ja kaasualan verkkosivuilla (ks. jäljempänä).

3. Tätä tarjousta koskevat tarkemmat tiedot, joihin sisältyy tarjolla olevan alueen kartta, lupia koskevat ohjeet, lupaehdot sekä hakuohjeet, ovat saatavissa energian kehittämissyksikön (Energy Development Unit, EDU) verkkosivuilta:

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

4. Kaikki hakemukset arvioidaan Petroleum (Production) (Landward Areas) Regulations 1995 -säännösten (S.I. 1995 N:o 1436) ja Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995 -säännösten (S.I. 1995 N:o 1434) ehtojen mukaisesti siltä pohjalta, että Yhdistyneen kuningaskunnan maa-alueilla olevien öljy- ja kaasuvarojen etsinnän on oltava jatkuvaa, ripeää, perusteellista, tehokasta ja turvallista.

5. Hakemukset arvioidaan seuraavin perustein:

- a) Hakijan taloudellinen elinkelpoisuus ja taloudelliset valmiudet suorittaa toimet, jotka voidaan luvan mukaan toteuttaa sen ensimmäisenä voimassaolokautena, mukaan luettuna työohjelma, joka on esitetty kyseisessä lohossa sijaitsevan alueen kaikkien mahdollisuuksien selvittämiseksi.
- b) Hakijan tekniset valmiudet suorittaa toimet, jotka voidaan luvan mukaan toteuttaa sen voimassaolokautena, myös hiilivetyesiintymien kartoittaminen kyseisessä lohossa. Tekniset valmiudet arvioidaan osittain hakemuksen kohteena olevaa lohkoa koskevan analyysin laadun perusteella.
- c) Tapa, jolla hakija aikoo suorittaa luvassa sallitut toimet, mukaan luettuna sen työohjelman laatu, joka on esitetty kyseisessä lohossa sijaitsevan alueen kaikkien mahdollisuuksien selvittämiseksi.
- d) Jos hakijalla on tai on aiemmin ollut Petroleum (Production) Act 1998 -lain mukainen lupa, hakijan kyseisen luvan alaisessa toiminnassa mahdollisesti havaittu tehottomuus tai vastuuntunnon puute.

6. Ministeri ei myönnä lupaa, jollei hän voi samalla hyväksyä hakijan valitsemaa toimijaa. Ennen toimijan hyväksymistä ministerin on oltava vakuuttunut siitä, että ehdokas pystyy suunnittelemaan ja ohjaamaan poraustoimintaa henkilöstön lukumäärän, kokemuksen ja koulutuksen, ehdotettujen menettelyjen ja menettelyjen, komentorakenteen, urakoitsijoiden kanssa tehtävän yhteistyön ja yleisen yritysstrategian suhteen. Ehdotettua toimijaa harkitessaan ministeri ottaa huomioon sekä hakemuksessa esitetyt uudet tiedot että ehdokkaan maineen Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja sen ulkopuolella.

7. Tätä hakemuspyyntöä koskeviin yksityiskohtaisiin ohjeisiin voi tutustua EDU:n verkkosivuilla osoitteessa:

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

Luvat

8. Hakijoiden olisi otettava huomioon, että ministeri voi harkintansa mukaan tarjota lupaa muutetuin ehdoin erityisten olosuhteiden huomioon ottamiseksi.

9. Jos ministeri päättää tarjota lupaa hakijalle, joka on jättänyt hakemuksen tämän ilmoituksen perusteella, tarjous tehdään 12 kuukauden kuluessa tämän ilmoituksen julkaisupäivästä.

10. Ministeri ei vastaa mistään kustannuksista, jotka aiheutuvat hakijalle hakemuksen harkintavaiheessa tai sen tekemisen yhteydessä.

Strateginen ympäristöarviointi

11. Yritys-, elinkeino- ja sääntelyuudistusministeriö on suorittanut mm. tarjousten kohteena olevalla alueella strategisen ympäristöarvioinnin niiden vaatimusten mukaisesti, joista on säädetty tiettyjen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetussa direktiivissä 2001/42/EY. Arviointi on nähtävissä EDU:n verkkosivuilla osoitteessa:

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

Hiilivetyjen etsintään, hyödyntämiseen ja tuotantoon tarkoitettujen lupien antamisen ja käytön edellytyksistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 94/22/EY 3 artiklan 2 kohdan mukainen Alankomaiden kuningaskunnan talousministerin tiedonanto

(2008/C 309/09)

Talousministeri ilmoittaa vastaanottaneensa lupahakemuksen hiilivetyjen etsimiseksi.

Alue, jota hakemus koskee, sijaitsee Noord-Hollandin läänissä, ja sen rajat ovat seuraavat:

- a) Suora linja pisteestä B pisteen A kautta tämän linjan ja kaivoslain (*Mijnbouwwet*) liitteessä vahvistetun linjan leikkauspisteeseen.
- b) Suora linja pistevälillä B–C.
- c) Linja jatkuu pitkin suojavallin alalaitaa Veerhavenin ja Nieuwe Haven van Den Helderin aallonmurtajien kautta pitkin suojarahat, jotka erottavat Waddenzeen Noord-Hollandin läänin manneralueesta, pisteeseen D.
- d) Suorat linjat pisteväleillä D–E, E–F, F–G, G–H, H–I, I–J, J–K ja K–L. Näiden linjojen muodostama raja on sama kuin Slootdorpin hyödyntämisalueen raja.
- e) Suorat linjat pisteväleillä L–M ja M–N.
- f) Suorat linjat pisteväleillä N–O, O–P, P–Q, Q–R, R–S ja S–T sekä suora linja pisteestä T pisteen U kautta tämän linjan ja kaivoslain liitteessä vahvistetun linjan leikkauspisteeseen. Näiden linjojen muodostama raja on sama kuin Middeliën hyödyntämisalueen raja.
- g) Edellä f alakohdassa tarkoitettun leikkauspisteen jälkeen linja jatkuu sellaisena kuin se on vahvistettuna kaivoslain liitteessä a alakohdassa mainittuun leikkauspisteeseen.

Ilmoitettujen pisteiden koordinaatit ovat:

Piste	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

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

Nämä koordinaatit ovat Alankomaiden maanmittausjärjestelmän (*Rijksdriehoeksmeting*) mukaisia.

Ilmoitettujen rajalinjausten perusteella pinta-ala on 576,4 km².

Talousministeri pyytää otsikossa mainitun direktiivin ja kaivoslain (*Mijnbouwwet*, Stb. 2002, N:o 542) 15 pykälän mukaisesti jättämään kilpailevia lupahakemuksia, jotka koskevat hiilivetyjen etsintää edellä mainittujen pisteiden ja koordinaattien rajaamalla alueella.

Luvan myöntämisvaltuudet on annettu talousministerille. Edellä mainitun direktiivin 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa sekä 6 artiklan 2 kohdassa mainitut perusteet, edellytykset ja vaatimukset on otettu huomioon kaivoslaissa (Stb. 2002, N:o 542).

Hakemukset voi jättää 13 viikon ajan tämän tiedonannon julkaisemisesta *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* seuraavaan osoitteeseen:

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

Määräajan päättymisen jälkeen jätettyjä hakemuksia ei oteta huomioon.

Lupahakemuksia koskeva päätös tehdään 12 kuukauden kuluessa määräajan päättymisestä.

Lisätietoja saa puhelimitse seuraavasta numerosta: (31-70) 379 77 62 (yhteyshenkilö: E.J. Hoppel).

Hiilivetyjen etsintään, hyödyntämiseen ja tuotantoon tarkoitettujen lupien antamisen ja käytön edellytyksistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 94/22/EY mukainen Ranskan hallituksen tiedonanto ⁽¹⁾

(Ilmoitus nestemäisten tai kaasumaisten hiilivetyjen etsintään oikeuttavia yksinomaisia lupia (ns. Permis de Cévennes, Permis d'Alès ja Permis de Navacelles) koskevista hakemuksista)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2008/C 309/10)

Cevennes petroleum development Ltd, jonka päätoimipaikan osoite on Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex HA9 6DE (Yhdistynyt kuningaskunta), on hakenut 6. joulukuuta 2007 päivätyllä ja 13. kesäkuuta 2008 täydennetyllä hakemuksella viideksi vuodeksi yksinomaista lupaa nestemäisten tai kaasumaisten hiilivetyjen etsintään (ns. Permis des Cévennes) noin 4 323 neliökilometrin alueella, joka kuuluu osittain Ardèchen, Gardin ja Héraultin departementteihin.

Schuepbach Energy LLC, jonka päätoimipaikan osoite on 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX 75201 (Yhdysvallat), on hakenut 8. huhtikuuta 2008 kolmeksi vuodeksi yksinomaista lupaa nestemäisten tai kaasumaisten hiilivetyjen etsintään (ns. Permis d'Alès) noin 9 810 neliökilometrin alueella, joka kuuluu osittain Ardèchen, Aveyronin, Dromen, Gardin, Héraultin, Lozèren ja Vauclusen departementteihin. Hakemus koskee aluetta, jonka raja kulkee osittain samalla alueella kuin Cévennesin hakemuksen raja.

Egdon Resources (New Ventures) Ltd, jonka päätoimipaikan osoite on Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (Yhdistynyt kuningaskunta), Eagle Energy Limited, joka päätoimipaikan osoite on 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (Yhdistynyt kuningaskunta), ja YCI Resources Ltd, jonka päätoimipaikan osoite on Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (Yhdistynyt kuningaskunta), ovat hakeneet 15. toukokuuta 2008 viideksi vuodeksi yksinomaista lupaa nestemäisten ja kaasumaisten hiilivetyjen etsintään (ns. Permis de Navacelles) pinta-alaltaan noin 576 neliökilometrin alueella, joka kuuluu osittain Ardèchen ja Gardin departementteihin. Hakemus koskee aluetta, jonka raja kulkee osittain samalla alueella kuin edellä mainittujen hakemusten raja.

Kaikki edellä mainitut lupahakemukset koskevat aluetta, jonka raja kulkee seuraavassa taulukossa maantieteellisesti pituus- ja leveyspiirien avulla määriteltujen peräkkäisten pisteiden kautta, kun nollapituuspiiri on Pariisin pituuspiiri:

Pisteet	Pituus	Leveys
A	2,90° I	49,80° P
B	2,90° I	49,50° P
C	2,80° I	49,50° P
D	2,80° I	49,40° P
E	2,70° I	49,40° P
F	2,70° I	49,30° P
G	2,60° I	49,30° P
H	2,60° I	49,20° P
I	2,50° I	49,20° P
J	2,50° I	49,10° P
K	2,40° I	49,10° P
L	2,40° I	48,80° P
M	2,30° I	48,80° P

(¹) EYVL L 164, 30.6.1994, s. 3.

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

Pisteet	Pituus	Leveys
AU	2,30° I	49,60° P
AV	2,30° I	49,70° P
AW	2,50° I	49,70° P
AX	2,50° I	49,80° P

Hakemusten esittäminen ja luvan myöntämisperusteet

Alkuperäisten hakemusten ja kilpailevien hakemusten esittäjien on täytettävä ehdot, jotka on määritelty Ranskan 2. kesäkuuta 2006 etsimisluvista ja maanalaisista varastoista antaman asetuksen 2006-648 4 ja 5 pykälässä (*Journal officiel de la République française*, 3. kesäkuuta 2006).

Kiinnostuneet yritykset voivat lähettää kilpailevan hakemuksensa yhdeksänkymmenen päivän kuluessa tämän ilmoituksen julkaisemisesta niiden sääntöjen mukaisesti, jotka on esitetty *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* C 374, 30.12.1994, s. 11 julkaistussa ilmoituksessa hiilivetyjen etsimislupien hankkimisesta Ranskassa ja joista säädetään etsimisluvista ja maanalaisista varastoista annetussa asetuksessa 2006-648. Kilpailevat hakemukset on toimitettava kaivostoiminnasta vastaavalle ministerille alla olevaan osoitteeseen.

Päätökset alkuperäisestä hakemuksesta ja kilpailevista hakemuksista tehdään mainitun asetuksen 6 pykälässä määritettyjä etsimislupien myöntämisperusteita noudattaen viimeistään 8. huhtikuuta 2010.

Toiminnan harjoittamista ja lopettamista koskevat ehdot ja edellytykset

Hakijoita pyydetään tutustumaan kaivoslain (code minier) 79 pykälään ja 79 pykälän 1 momenttiin sekä kaivostöistä, maanalaisesta varastoinnista ja niitä koskevista säännöistä 2. kesäkuuta 2006 annettuun asetukseen N:o 2006-649 (*Journal officiel de la République française*, 3. kesäkuuta 2006).

Lisätietoja saa seuraavasta osoitteesta: Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (direction générale de l'énergie et climat, direction de l'énergie, Sous-direction de la Sécurité d'Approvisionnement et des Nouveaux Produits Énergétiques, bureau exploration production des hydrocarbures), 41, boulevard Vincent Auriol, F-75703, Paris Cedex 13 (puhelin: (33) 153 94 14 81, faksi: (33) 153 94 14 40).

Edellä mainittuihin säädösteihin voi tutustua seuraavassa Internet-osoitteessa:

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

HUOMAUTUS LUKIJALLE

Toimielimet ovat päättäneet, ettei niiden säädöksissä enää viitata niissä mainittujen säädösten viimeisimpään muutokseen.

Ellei toisin mainita, julkaistuissa teksteissä mainituilla säädöksillä tarkoitetaan säädöksiä niiden tällä hetkellä voimassa olevassa muodossa.