

Journal officiel

de l'Union européenne

C 309

Édition
de langue française

Communications et informations

51^e année

4 décembre 2008

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	I <i>Résolutions, recommandations et avis</i>	
	AVIS	
	Commission	
2008/C 309/01	Avis de la Commission du 27 novembre 2008 en application de l'article 7 de la directive 98/37/CE du Parlement européen et du Conseil concernant une mesure d'interdiction adoptée par les autorités hongroises à l'encontre d'une meuleuse d'angle de la marque REDLINE MD-2007-137 ⁽¹⁾	1
2008/C 309/02	Avis de la Commission du 27 novembre 2008 en application de l'article 7 de la directive 98/37/CE du Parlement européen et du Conseil concernant une mesure d'interdiction adoptée par les autorités hongroises à l'encontre d'une perceuse électrique à percussion de la marque REDLINE MD-2007-140 ⁽¹⁾	3
<hr/>		
	II <i>Communications</i>	
	COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET ORGANES DE L'UNION EUROPÉENNE	
	Commission	
2008/C 309/03	Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE — Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection ⁽¹⁾	5
2008/C 309/04	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) ⁽¹⁾	9
<hr/>		

FR

IV Informations

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET ORGANES DE L'UNION EUROPÉENNE

Commission

2008/C 309/05	Taux de change de l'euro	10
---------------	--------------------------------	----

V Avis

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE COMMERCIALE COMMUNE

Commission

2008/C 309/06	Avis d'ouverture d'un réexamen intermédiaire partiel des mesures antidumping applicables aux importations de certaines électrodes en tungstène originaires de la République populaire de Chine	11
---------------	--	----

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

Commission

2008/C 309/07	Aides d'État — Danemark — Aide d'État C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner — Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE ⁽¹⁾	14
2008/C 309/08	Avis du gouvernement du Royaume-Uni concernant la directive 94/22/CE du Parlement européen et du Conseil sur les conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospecter, d'exploiter et d'extraire des hydrocarbures ⁽¹⁾	27
2008/C 309/09	Communication du ministre des affaires économiques du Royaume des Pays-Bas au titre de l'article 3, paragraphe 2, de la directive 94/22/CE du Parlement européen et du Conseil sur les conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospecter, d'exploiter et d'extraire des hydrocarbures	29
2008/C 309/10	Communication du Gouvernement français relative à la directive 94/22/CE du Parlement européen et du Conseil sur les conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospecter, d'exploiter et d'extraire des hydrocarbures (<i>Avis relatifs aux demandes de permis exclusifs de recherches de mines d'hydrocarbures liquides ou gazeux dits «permis de Cévennes», «permis d'Alès» et «permis de Navacelles»</i>) ⁽¹⁾	31

Avis au lecteur (voir page 3 de la couverture)



⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

I

(Résolutions, recommandations et avis)

AVIS

COMMISSION

AVIS DE LA COMMISSION

du 27 novembre 2008

en application de l'article 7 de la directive 98/37/CE du Parlement européen et du Conseil concernant une mesure d'interdiction adoptée par les autorités hongroises à l'encontre d'une meuleuse d'angle de la marque REDLINE MD-2007-137

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 309/01)

1. Notification par les autorités hongroises

L'article 2, paragraphe 1, de la directive 98/37/CE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux machines dispose que les États membres prennent toutes les mesures utiles pour que les machines auxquelles s'applique ladite directive ne puissent être mises sur le marché et mises en service que si elles ne compromettent pas la sécurité et la santé des personnes et, le cas échéant, des animaux domestiques ou des biens, lorsqu'elles sont installées et entretenues convenablement et utilisées conformément à leur destination.

Selon l'article 7, paragraphe 1, de la directive, lorsqu'un État membre constate que des machines munies du marquage «CE» et utilisées conformément à leur destination risquent de compromettre la sécurité des personnes et, le cas échéant, des animaux domestiques ou des biens, il prend toutes les mesures utiles pour retirer ces machines du marché, interdire leur mise sur le marché et leur mise en service ou restreindre leur libre circulation. L'État membre informe immédiatement la Commission d'une telle mesure et indique les raisons de sa décision.

Le 23 juillet 2007, les autorités hongroises ont notifié à la Commission européenne une mesure d'interdiction concernant la mise sur le marché d'une meuleuse d'angle électrique portative de la marque REDLINE, type RL/AG0912-900. Cette machine a été fabriquée par Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd., Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, Chine, et elle a été distribuée par Baumann Hungary Kft., 1162 Budapest, János utca 118, Hongrie.

Le dossier transmis à la Commission européenne comportait les documents suivants:

- le certificat n° JSH0408078, du 12 août 2004, et le certificat n° 431934, du 1^{er} juillet 2005, délivrés à Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd., par Intertek ETL SEMKO, Bâtiment n° 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, Chine, attestant la conformité avec la directive relative aux machines et la directive basse tension d'une meuleuse d'angle de type S1M-MP2-125,
- le certificat n° 02SHS1067-04, du 22 novembre 2005, émis par Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, pour le même type de meuleuse d'angle S1M-MP2-125, accordant le marquage «GS»,
- une déclaration de Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd., du 12 juillet 2006, attestant que la meuleuse d'angle de type S1M-MP2-125 relevant du certificat 02SHS1067-04 est équivalente à la meuleuse d'angle de type RL/AG0912-900,
- une déclaration «CE» de conformité établie par Baumann Hungary Kft., du 11 décembre 2006, attestant également que la meuleuse d'angle de type S1M-MP2-125 est équivalente à la meuleuse d'angle de type RL/AG0912-900 faisant l'objet de la mesure hongroise.

En vertu de l'article 7, paragraphe 2, de la directive, la Commission est tenue de se prononcer, après consultation des parties concernées, sur le caractère justifié ou non d'une telle mesure. Si la mesure est jugée justifiée, la Commission en informe les États membres afin qu'ils puissent prendre toutes les mesures appropriées à l'égard de la machine en cause, conformément à leurs obligations au titre de l'article 2, paragraphe 1.

2. Raisons avancées par les autorités hongroises

La mesure prise par les autorités hongroises était fondée sur le fait que la meuleuse d'angle ne respectait pas les exigences essentielles de santé et de sécurité suivantes, énoncées à l'annexe I de la directive 98/37/CE (selon les spécifications des normes européennes harmonisées EN 50144-1:1998 *Sécurité des outils électroportatifs à moteur – Partie 1: Règles générales* et EN 50144-2-3:2002 *Sécurité des outils électroportatifs à moteur — Partie 2-3: Règles particulières pour les meuleuses, ponçuses du type à disque et lustruses*, auxquelles se réfère la déclaration «CE» de conformité du fabricant).

1.2.4. Dispositif d'arrêt

En cours de fonctionnement, l'interrupteur se bloquait avant d'atteindre la position de verrouillage, le dispositif de verrouillage ne s'ouvrant alors pas par simple pression.

1.5.1. Risques dus à l'énergie électrique

Durant l'essai de résistance mécanique, la pièce en plastique s'est détachée de la meuleuse d'angle et des parties sous tension sont donc devenues accessibles.

1.5.6. Risques d'incendie

Au cours de l'essai thermique, la machine a pris feu et émis de la fumée et des flammes avant de s'arrêter.

1.7.3. Marquage

Le nom et l'adresse du fabricant ainsi que l'année de fabrication n'étaient pas indiqués. Les mises en garde ou les symboles pertinents faisaient aussi défaut.

1.7.4. Instructions

Les instructions d'utilisation ne contenaient pas plusieurs instructions requises pour une utilisation sûre de la machine comme les règles de sécurité électrique, les paramètres relatifs aux émissions sonores et aux vibrations, etc.

Les instructions d'utilisation fournies en anglais ne correspondaient pas à celles en hongrois.

3. Avis de la Commission

Le 15 novembre 2007, la Commission a envoyé à Baumann Hungary Kft. une lettre, dans laquelle elle l'invitait à communiquer ses observations concernant la décision des autorités hongroises.

Le 15 novembre 2007, la Commission a également écrit à Intertek ETL SEMKO, Shanghai, et à Intertek Deutschland GmbH, qui avaient émis les certificats de conformité pour une meuleuse d'angle de type S1M-MP2-125 prétendument équivalente à la meuleuse d'angle de type RL/AG0912-900 objet de la mesure hongroise.

À ce jour, aucune réponse n'a été reçue.

À la lumière des documents disponibles, la Commission estime que les autorités hongroises ont prouvé que la machine faisant l'objet de la mesure de restriction ne répond pas aux exigences essentielles de santé et de sécurité susmentionnées. Ces défauts de conformité font courir des risques graves aux personnes utilisant la machine en question.

En conséquence, ayant suivi la procédure requise, la Commission est d'avis que la mesure prise par les autorités hongroises est justifiée.

Fait à Bruxelles, le 27 novembre 2008.

Par la Commission
Günter VERHEUGEN
Vice-président

AVIS DE LA COMMISSION**du 27 novembre 2008****en application de l'article 7 de la directive 98/37/CE du Parlement européen et du Conseil concernant une mesure d'interdiction adoptée par les autorités hongroises à l'encontre d'une perceuse électrique à percussion de la marque REDLINE MD-2007-140****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2008/C 309/02)

1. Notification par les autorités hongroises

L'article 2, paragraphe 1, de la directive 98/37/CE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux machines dispose que les États membres prennent toutes les mesures utiles pour que les machines auxquelles s'applique ladite directive ne puissent être mises sur le marché et mises en service que si elles ne compromettent pas la sécurité et la santé des personnes et, le cas échéant, des animaux domestiques ou des biens, lorsqu'elles sont installées et entretenues convenablement et utilisées conformément à leur destination.

Selon l'article 7, paragraphe 1, de la directive, lorsqu'un État membre constate que des machines munies du marquage «CE» et utilisées conformément à leur destination risquent de compromettre la sécurité des personnes et, le cas échéant, des animaux domestiques ou des biens, il prend toutes les mesures utiles pour retirer ces machines du marché, interdire leur mise sur le marché et leur mise en service ou restreindre leur libre circulation. L'État membre informe immédiatement la Commission d'une telle mesure et indique les raisons de sa décision.

Le 23 juillet 2007, les autorités hongroises ont notifié à la Commission européenne une mesure d'interdiction concernant la mise sur le marché d'une perceuse électrique portative à percussion de la marque REDLINE, type RL/ID0955-910. Cette machine a été fabriquée par Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd., Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, Chine, et distribuée par Baumann Hungary Kft., 1162 Budapest, János utca 118, Hongrie.

Le dossier transmis à la Commission européenne comportait les documents suivants:

- le certificat n° 04SHW2481-01, du 15 décembre 2004, délivré par Intertek Deutschland GmbH pour une perceuse à percussion de type Z1JE-KZ2-16B et accordant le marquage «GS» à cette perceuse à percussion,
- le certificat n° JSH0411181, du 1^{er} décembre 2004, et le certificat n° 432960, du 15 décembre 2004, délivrés par Intertek ETL SEMKO, Shanghai, pour le même type de perceuse à percussion Z1JE-KZ2-16B,
- une déclaration de Yongkang Zhengda Industrial Co., du 18 juin 2006, attestant que la perceuse à percussion de type Z1JE-KZ2-16B est équivalente à l'article RL/ID0955-910 qui fait l'objet de la mesure hongroise,
- une déclaration «CE» de conformité établie par Baumann Hungary Kft. le 11 août 2006, en référence au certificat n° JSH0411181.

En vertu de l'article 7, paragraphe 2, de la directive, la Commission est tenue de se prononcer, après consultation des parties concernées, sur le caractère justifié ou non d'une telle mesure. Si la mesure est jugée justifiée, la Commission en informe les États membres afin qu'ils puissent prendre toutes les mesures appropriées à l'égard de la machine en cause, conformément à leurs obligations au titre de l'article 2, paragraphe 1.

2. Raisons avancées par les autorités hongroises

La mesure prise par les autorités hongroises était fondée sur le fait que la perceuse à percussion ne respectait pas les exigences essentielles de santé et de sécurité suivantes, énoncées à l'annexe I de la directive 98/37/CE (selon les spécifications des normes européennes harmonisées EN 60745-1:2003 *Outils électroportatifs à moteur — Sécurité — Partie 1: Règles générales* et EN 60745-2-1:2003 *Outils électroportatifs à moteur — Sécurité — Partie 2-1: Règles particulières pour perceuses et perceuses à percussion*):

15.1. Risques dus à l'énergie électrique et 1.5.6 — Risques d'incendie

Ce produit risque de provoquer un incendie en raison de fils électriques internes non fixés, qui pourraient causer un court-circuit.

1.5.6. Risques d'incendie

Au cours de l'essai thermique, la machine a pris feu et dégagé de la fumée avant de s'arrêter.

3. Avis de la Commission

Le 15 novembre 2007, la Commission a adressé à Baumann Hungary Kft. — qui a signé la déclaration «CE» de conformité — un courrier l'invitant à lui faire part de ses observations concernant la mesure prise par les autorités hongroises.

Le 15 novembre 2007, la Commission a également écrit à Intertek ETL SEMKO, Shanghai, et à Intertek Deutschland GmbH, qui avaient émis les certificats de conformité pour la perceuse à percussion de type Z1JE-KZ2-16B prétendument équivalente à la perceuse à percussion de type RL/ID0955-910, qui fait l'objet de la mesure hongroise.

À ce jour, aucune réponse n'a été reçue.

À la lumière des documents disponibles, la Commission estime que les autorités hongroises ont prouvé que la machine faisant l'objet de la mesure de restriction ne répond pas aux exigences essentielles de santé et de sécurité susmentionnées. Ces défauts de conformité font courir des risques graves aux personnes utilisant la machine en question.

En conséquence, ayant suivi la procédure requise, la Commission est d'avis que la mesure prise par les autorités hongroises est justifiée.

Fait à Bruxelles, le 27 novembre 2008.

Par la Commission
Günter VERHEUGEN
Vice-président

II

(Communications)

COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET ORGANES DE
L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION

**Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE
Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 309/03)

Date de l'adoption de la décision	4.6.2008
N° de l'aide	N 158/08
État membre	Pologne
Région	Lubelskie
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Base juridique	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)
Type de mesure	Aide à l'investissement
Objectif	Développement sectoriel
Forme de l'aide	Aide directe, injection de capital, contribution d'un terrain
Budget	296,65 millions PLN (84,14 millions EUR)
Intensité	Env. 76 %
Durée	L'aide sera accordée jusqu'au 30.12.2011
Secteurs économiques	Transport aérien

Nom et adresse de l'autorité qui accorde la subvention	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
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	20.10.2008
Aide n°	N 458/08
État membre	Allemagne
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Base juridique	— 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)
Type de la mesure	Aide individuelle
Objectif	Restructuration d'entreprises en difficulté
Forme de l'aide	Garantie
Budget	Montant global de l'aide prévue: 0,16 Mio EUR
Intensité	—
Durée	—
Secteurs économiques	Industrie manufacturière

Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	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
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	13.11.2008
Aide n°	N 567/08
État membre	Finlande
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Base juridique	Valtioneuvoston päätös talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtiontakausten ehdoista; draft law
Type de la mesure	Régime
Objectif	Aides pour remédier à une perturbation grave de l'économie
Forme de l'aide	Garantie
Budget	Montant global de l'aide prévue: 50 000 Mio EUR
Intensité	—
Durée	10.2008-4.2009
Secteurs économiques	Intermédiation financière
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	24.1.2008
Aide n°	N 696/06
État membre	Italie
Région	Molise
Titre	Arrêt définitif des activités de pêche et modernisation des navires de pêche
Base juridique	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Type de la mesure	Régime d'aides
Objectif	Aide en faveur du secteur de la pêche
Forme de l'aide	Aide directe
Budget	1 186 000 EUR
Intensité	Jusqu'à 40 %
Durée	Un an
Secteurs économiques	Secteur de la pêche
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	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
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Non-opposition à une concentration notifiée
(Affaire COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 309/04)

Le 31 octobre 2008, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision est basée sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil. Le texte intégral de la décision est disponible seulement en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il puisse contenir. Il sera disponible:

- dans la section «concurrence» du site Internet Europa (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Ce site Internet propose plusieurs outils pour aider à localiser des décisions de concentrations individuelles, tel qu'un index par société, par numéro de cas, par date et par secteur d'activité,
 - en support électronique sur le site Internet EUR-Lex sous le numéro de document 32008M5338. EUR-Lex est l'accès en ligne au droit communautaire (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Informations)

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET
ORGANES DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾

3 décembre 2008

(2008/C 309/05)

1 euro =

Monnaie	Taux de change	Monnaie	Taux de change		
USD	dollar des États-Unis	1,2623	TRY	lire turque	1,9926
JPY	yen japonais	117,39	AUD	dollar australien	1,9625
DKK	couronne danoise	7,4505	CAD	dollar canadien	1,5853
GBP	livre sterling	0,85475	HKD	dollar de Hong Kong	9,7852
SEK	couronne suédoise	10,4545	NZD	dollar néo-zélandais	2,3804
CHF	franc suisse	1,5332	SGD	dollar de Singapour	1,9315
ISK	couronne islandaise	290,00	KRW	won sud-coréen	1 849,90
NOK	couronne norvégienne	8,9050	ZAR	rand sud-africain	13,0017
BGN	lev bulgare	1,9558	CNY	yuan ren-min-bi chinois	8,6884
CZK	couronne tchèque	25,636	HRK	kuna croate	7,1913
EEK	couronne estonienne	15,6466	IDR	rupiah indonésien	15 274,00
HUF	forint hongrois	262,33	MYR	ringgit malais	4,5948
LTL	litas lituanien	3,4528	PHP	peso philippin	62,230
LVL	lats letton	0,7093	RUB	rouble russe	35,3395
PLN	zloty polonais	3,8506	THB	baht thaïlandais	44,919
RON	leu roumain	3,8435	BRL	real brésilien	3,0390
SKK	couronne slovaque	30,225	MXN	peso mexicain	17,1610

⁽¹⁾ Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

V

(Avis)

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE
COMMERCIALE COMMUNE

COMMISSION

Avis d'ouverture d'un réexamen intermédiaire partiel des mesures antidumping applicables aux importations de certaines électrodes en tungstène originaires de la République populaire de Chine

(2008/C 309/06)

La Commission a été saisie d'une demande de réexamen intermédiaire partiel au titre de l'article 11, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 384/96 du Conseil relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de la Communauté européenne (ci-après dénommé «le règlement de base») ⁽¹⁾.

1. Demande de réexamen

La demande a été déposée par Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd (ci-après dénommé «le requérant»), exportateur en République populaire de Chine.

Elle porte uniquement sur l'examen du dumping en ce qui concerne le requérant.

2. Produit

Les produits faisant l'objet de l'enquête sont des électrodes de soudage en tungstène, y compris les barres en tungstène pour électrodes de soudage, contenant, en poids, 94 % ou plus de tungstène, autres que celles obtenues par simple frittage, même coupées en longueur, originaires de la République populaire de Chine (ci-après dénommés «le produit concerné»), relevant actuellement des codes NC ex 8101 99 10 et ex 8515 90 00. Ces codes sont mentionnés à titre purement indicatif.

3. Mesures en vigueur

Les mesures actuellement en vigueur consistent en un droit anti-dumping définitif institué par le règlement (CE) n° 260/2007 du Conseil sur les importations de certaines électrodes en tungstène originaires de la République populaire de Chine ⁽²⁾.

4. Motifs de réexamen

La demande de réexamen au titre de l'article 11, paragraphe 3, repose sur des éléments de preuve fournis par le requérant, dont

il ressort à première vue que les circonstances à l'origine de l'institution des mesures ont changé et que ces changements présentent un caractère durable.

Le requérant a fourni des éléments de preuve démontrant a priori que le maintien des mesures à leur niveau actuel n'est plus nécessaire pour contrebalancer le dumping. En particulier, il a fourni des preuves dont il ressort à première vue qu'une comparaison de ses valeurs normales construites (calculées sur la base du coût de production, des frais de vente, des dépenses administratives et autres coûts généraux et de la marge bénéficiaire) et des prix à l'exportation dans la Communauté indique que la marge de dumping semble nettement inférieure au niveau actuel de la mesure.

5. Procédure de détermination du dumping

Ayant conclu, après consultation du comité consultatif, qu'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'un réexamen intermédiaire partiel, la Commission entame un réexamen, conformément à l'article 11, paragraphe 3, du règlement de base, en vue de déterminer si les mesures doivent être supprimées ou modifiées en ce qui concerne le requérant. Dans l'affirmative, il pourrait être nécessaire de modifier le taux de droit actuellement applicable aux importations du produit concerné en provenance de sociétés non spécifiquement mentionnées à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 260/2007.

a) Questionnaires

Afin d'obtenir les informations qu'elle juge nécessaires à son enquête, la Commission enverra un questionnaire au requérant avec copie aux autorités du pays exportateur concerné. Ces informations et les éléments de preuve fournis à l'appui doivent parvenir à la Commission dans le délai fixé au point 6 a).

⁽¹⁾ JOL 56 du 6.3.1996, p. 1.
⁽²⁾ JOL 72 du 13.3.2007, p. 1.

b) *Informations et auditions*

Toutes les parties intéressées sont invitées à faire connaître leur point de vue, à présenter des informations autres que celles contenues dans les réponses au questionnaire et à fournir des éléments de preuve à l'appui. Ces informations et éléments de preuve doivent parvenir à la Commission dans le délai fixé au point 6 a).

En outre, la Commission entendra les parties intéressées, pour autant qu'elles en fassent la demande et prouvent qu'il existe des raisons particulières de les entendre. Ces demandes doivent être présentées dans le délai fixé au point 6 a).

c) *Statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché et traitement individuel*

Si le requérant fournit des éléments de preuve suffisants montrant qu'il opère dans les conditions d'une économie de marché, c'est-à-dire qu'il remplit les critères fixés à l'article 2, paragraphe 7, point c), du règlement de base, la valeur normale sera déterminée conformément à l'article 2, paragraphe 7, point b), de ce règlement. À cet effet, une demande dûment étayée doit être présentée dans le délai spécifique précisé au point 6 b) du présent avis. La Commission enverra un formulaire de demande à la société avec copie aux autorités de la République populaire de Chine. Ce formulaire de demande peut être également utilisé par le requérant pour demander le traitement individuel, c'est-à-dire la confirmation qu'il remplit les critères fixés à l'article 9, paragraphe 5, du règlement de base.

d) *Choix d'un pays à économie de marché*

Si la société ne se voit pas octroyer le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché, mais satisfait aux conditions nécessaires pour bénéficier d'un droit individuel déterminé conformément à l'article 9, paragraphe 5, du règlement de base, un pays approprié à économie de marché sera choisi pour établir la valeur normale en ce qui concerne la République populaire de Chine, conformément à l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base. La Commission envisage d'utiliser de nouveau les États-Unis d'Amérique à cette fin, comme dans l'enquête ayant abouti à l'institution des mesures actuellement appliquées aux importations du produit concerné originaire de la République populaire de Chine. Les parties intéressées sont invitées à présenter leurs commentaires à ce sujet dans le délai spécifique fixé au point 6 c) du présent avis.

En outre, si la société se voit octroyer le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché, la Commission peut, le cas échéant, avoir recours aux conclusions concernant la valeur normale établie dans un pays approprié à économie de marché, par exemple pour remplacer les éléments de coûts ou de prix chinois non fiables nécessaires pour déterminer la valeur normale, si les données fiables requises ne sont pas disponibles en République populaire de Chine. La Commission envisage d'utiliser également les États-Unis d'Amérique à cette fin.

6. **Délais**a) *Délais généraux*i) *Pour se faire connaître, fournir les réponses au questionnaire ou toute autre information*

Toutes les parties intéressées doivent se faire connaître en prenant contact avec la Commission et présenter leur

point de vue, les réponses au questionnaire, ainsi que toute autre information qui, pour être pris en considération au cours de l'enquête, seront présentés, sauf indication contraire, dans les quarante jours à compter de la date de publication du présent avis au Journal officiel de l'Union européenne. Il est à noter que les parties ne peuvent exercer la plupart des droits procéduraux énoncés dans le règlement de base que si elles se sont fait connaître dans le délai susmentionné.

ii) *Auditions*

Toutes les parties intéressées peuvent également demander à être entendues par la Commission dans le même délai de quarante jours.

b) *Délai spécifique pour la présentation de demandes de statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché et/ou de traitement individuel*

La demande dûment étayée de la société souhaitant obtenir le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché, telle que mentionnée au point 5 c) du présent avis, doit parvenir à la Commission dans les quinze jours suivant la date de publication du présent avis au Journal officiel de l'Union européenne.

c) *Délai spécifique concernant le choix du pays à économie de marché*

Les parties à l'enquête qui le souhaitent peuvent présenter des observations au sujet du choix des États-Unis d'Amérique, envisagés, comme indiqué au point 5 d) du présent avis, comme pays approprié à économie de marché aux fins de l'établissement de la valeur normale pour la République populaire de Chine. Ces observations doivent parvenir à la Commission dans les dix jours qui suivent la publication du présent avis au Journal officiel de l'Union européenne.

7. **Observations écrites, réponses au questionnaire et correspondance**

Toutes les observations et demandes des parties intéressées doivent être présentées par écrit (autrement que sous format électronique, sauf indication contraire) et mentionner le nom, l'adresse, l'adresse de courrier électronique et les numéros de téléphone et de télécopieur de la partie intéressée. Toutes les observations écrites, y compris les informations demandées dans le présent avis, les réponses au questionnaire et la correspondance des parties intéressées, fournies à titre confidentiel, porteront la mention «Restreint»⁽¹⁾ et, conformément à l'article 19, paragraphe 2, du règlement de base, seront accompagnées d'une version non confidentielle portant la mention «VERSION DESTINÉE À ÊTRE CONSULTÉE PAR LES PARTIES INTERESSÉES».

⁽¹⁾ Cette mention signifie que le document est exclusivement destiné à un usage interne. Il est protégé en vertu de l'article 4 du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission (JO L 145 du 31.5.2001, p. 43). Il s'agit d'un document confidentiel au sens de l'article 19 du règlement de base et de l'article 6 de l'accord de l'OMC relatif à la mise en œuvre de l'article VI du GATT de 1994 (accord antidumping).

Adresse de la Commission:
Commission européenne
Direction générale du commerce
Direction H
Bureau: N 105 4/92
B-1040 Bruxelles
Télécopieur (32-2) 295 65 05

8. Défaut de coopération

Lorsqu'une partie intéressée refuse l'accès aux informations nécessaires ou ne les fournit pas dans les délais prévus ou fait obstacle de façon significative à l'enquête, des conclusions, positives ou négatives, peuvent être établies sur la base des données disponibles, conformément à l'article 18 du règlement de base.

S'il est constaté qu'une partie intéressée a fourni un renseignement faux ou trompeur, ce renseignement n'est pas pris en considération et il peut être fait usage des données disponibles, conformément à l'article 18 du règlement de base. Si une partie intéressée ne coopère pas ou ne coopère que partiellement et s'il est fait usage des données disponibles, il peut en résulter pour ladite partie une situation moins favorable que si elle avait coopéré.

9. Calendrier de l'enquête

Conformément à l'article 11, paragraphe 5, du règlement de base, l'enquête sera terminée dans les quinze mois suivant la

date de publication du présent avis au Journal officiel de l'Union européenne.

10. Traitement des données à caractère personnel

Il est à noter que toute donnée à caractère personnel collectée dans le cadre de la présente enquête sera traitée conformément au règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données ⁽¹⁾.

11. Conseiller-auditeur

Il y a également lieu de noter que si les parties intéressées estiment rencontrer des difficultés dans l'exercice de leurs droits de défense, elles peuvent solliciter l'intervention du conseiller-auditeur de la DG Commerce. Celui-ci agit comme intermédiaire entre les parties intéressées et les services de la Commission et offre, si nécessaire, sa médiation sur des questions de procédure touchant à la protection de leurs intérêts au cours de la présente procédure, notamment en ce qui concerne l'accès au dossier, la confidentialité, la prolongation des délais et le traitement des points de vue présentés par écrit et/ou oralement. Pour obtenir de plus amples informations ainsi que les coordonnées de contact, les parties intéressées peuvent consulter les pages web consacrées au conseiller-auditeur sur le site internet de la DG Commerce (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

COMMISSION

AIDES D'ÉTAT — DANEMARK

Aide d'État C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner

Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 309/07)

Par la lettre du 10 septembre 2008 reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié au Danemark sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE concernant l'aide/la mesure susmentionnée.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

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

Ces observations seront communiquées au Danemark. Le traitement confidentiel de l'identité de la partie intéressée qui présente les observations peut être demandé par écrit, en spécifiant les motifs de la demande.

RÉSUMÉ

DESCRIPTION DES MESURES

PROCÉDURE

Par courrier du 3 février 2003, la Commission a reçu une première plainte concernant une aide présumée octroyée à la société **Danske Statsbaner** (ci-après «DSB»), pour le transport ferroviaire de passager entre Copenhague et Ystad. Cette plainte a donné lieu à plusieurs échanges de lettres entre la Commission et les autorités danoises. Cette plainte a été enregistrée sous le numéro CP107/07.

Par courrier du 1^{er} juin 2006, la Commission a reçu une deuxième plainte concernant une aide présumée octroyée à DSB dans le cadre de deux contrats de service public avec le Ministère danois des transports. Cette plainte a aussi donné lieu à plusieurs échanges de lettres entre la Commission et les autorités danoises. Elle a été enregistrée sous le numéro CP124/2006.

Compte tenu du fait que les deux plaintes concernent en partie les mêmes faits, la Commission a décidé de les traiter conjointement.

Selon les informations transmises à la Commission par les plaignants, les contrats de service public entre le Ministère danois des transports et l'entreprise publique DSB pourraient avoir conduit à l'octroi d'aides d'État.

Contrats de service public

La présente décision concerne deux contrats de service public entre le Ministère danois des transports et DSB respectivement pour les périodes 2000-2004 et 2005-2014. Ces contrats n'ont pas fait l'objet d'une procédure d'appel d'offre préalable.

Ces contrats prévoient la prestation de service de transport ferroviaire de passagers au Danemark ainsi que certaines obligations en matière de régularité, qualité du service ou de tarification. En outre, les contrats prévoient l'achat de matériel roulant ferroviaire.

En vertu des dispositions des contrats, DSB dispose des revenus provenant de la billetterie, sous réserve de certaines exceptions. DSB reçoit également des compensations par le biais de paiements contractuels dont le montant est établi dans le contrat.

ÉVALUATION DES MESURES

TEXTE DE LA LETTRE

«1. SAGSFORLØB

Présence d'une aide

La Commission ne peut pas exclure, à ce stade, qu'une aide d'État ait été versée à DSB dans le cadre des contrats de service public conclus avec le ministère danois des transports pour les périodes 2000-2004 et 2005-2014. En particulier, la Commission a des doutes quant au respect de trois des quatre critères établis à cet effet par la Cour dans son arrêt *Altmark*.

Compatibilité

Le contrat de service public conclu entre le gouvernement danois et DSB constitue un contrat de service public au sens de l'article 14 du règlement 1191/69, qui est donc applicable au cas d'espèce.

La Commission considère que, sur la base du règlement 1191/69, une aide contenue dans le prix des prestations prévue par un contrat de service public peut être déclarée compatible avec le marché commun par la Commission. Toutefois, en l'absence de conditions précises établies dans le règlement 1191/69, la compatibilité de telles aides doit être appréciée à l'aune des principes généraux qui résultent du traité, de la jurisprudence et de sa pratique décisionnelle.

Ces principes ont été résumés par la Commission avec caractère général dans *l'encadrement communautaire des aides d'État sous forme de compensations de service public*.⁽¹⁾

Cet encadrement prévoit en son point 14 les principes permettant d'établir la compatibilité des aides contenues dans le prix payé par un pouvoir public à un prestataire d'un service public. Pour cela, il doit être démontré que le montant de la compensation, c'est-à-dire le prix payé par le gouvernement danois, est limité à ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public.

Or, la Commission a des doutes sur l'absence de toute surcompensation en l'espèce. La Commission a également des doutes quant au fait que le prélèvement de dividendes par l'État danois sur les résultats de DSB ainsi que la réduction de paiements contractuels annuels ont permis d'éviter tout risque de surcompensation.

A la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes sur la compatibilité de l'aide d'État en question.

Conformément à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

⁽¹⁾ JO C 297 du 29.11.2005, p. 4.

«1. SAGSFORLØB

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

2. DE KLAGENDE PARTER OG STØTTEMODTAGEREN

2.1. De klagende parter

2.1.1. Den første klager

2. Den første klager er et privatejet busselskab.

2.1.2. Den anden klager

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

2.2. Støttemodtager: Danske Statsbaner

2.2.1. Den forhenværende monopolvirksomhed i Danmark

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

2.2.2. DSB's etablering som en selvstændig offentlig virksomhed

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

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

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

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

9. Ved den lejlighed blev der udformet og indført en ny model for den økonomiske forvaltning. Åbningsbalancen blev udarbejdet på baggrund af en værdiansættelse af aktiver og passiver. De danske myndigheder anførte, at i forbindelse med værdiansættelsen af alle store poster indhentede DSB yderligere udtalelse fra uafhængige eksperter.
10. De danske myndigheder forklarede, at DSB's aktiekapital blev fastsat ud fra en sammenligning med lignende foretagender med store anlægsaktiver. Den endelige åbningsbalances egenkapital byggede på en soliditetsgrad på 36 %, og der blev oprettet et stiftertilgodehavende.
11. Derudover skal det bemærkes, at de retlige rammer for DSB blev suppleret med et regnskabsreglement og konkurrenceretlige retningslinjer, som omfatter pligt til at adskille de vigtigste forretningsområder og holde dem adskilt samt undgå enhver form for krydssubsidiering. Den kontraktbetaling, som DSB modtager på baggrund af de forhandlede kontrakter om offentlig service, holdes adskilt fra de forretningsområder, der drives på ren forretningsmæssig basis.
12. DSB's produktøkonomiregnskaber er udformet for hvert forretningsområde og baseret på en dokumenteret aktivitetsbaseret omkostningsfordeling ved hjælp af fordelingsnøgler for omkostninger og indtægter ⁽⁵⁾.

3. DE VÆSENTLIGSTE KLAGEPUNKTER

13. De punkter, som de klagende parter fremfører, vedrører hovedsagelig to kontrakter om offentlig service mellem Trafikministeriet og DSB, indgået uden en forudgående udbudsprocedure. De vedrører også andre forhold som beskrevet i punkt 6.
14. De to kontrakter om offentlig service vedrører perioderne 2000-2004 og 2005-2014.

3.1. Den første klagers klagepunkter

15. Den første klager rejser mistanke om statsstøtte i forbindelse med jernbanedrift udført af DSB mellem København og Ystad (Sverige).
16. Ruten har været drevet af DSB som fri trafik fra 2000 til 2005. Trafikministeriet besluttede at indføje ruten i kontrakten om udførelse af offentlig service for perioden 2005-2014.
17. Den første klagers hovedargumenter kan sammenfattes således:
- det bør ikke være tilladt at kompensere for pligten til at yde offentlig service på områder, der er underlagt konkurrence ⁽⁶⁾

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

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

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

3.2. Den anden klagers klagepunkter

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

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

4.1. Den danske retlige ramme for kontrakter om offentlig service

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

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

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

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

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

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

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

4.2. Kontrakten om offentlig service for perioden 2000-2004

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

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

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

4.2.1. Kontraktens indhold (*)

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

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

Togkilometerproduktion i kontraktperioden

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

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

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

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

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

vilkårene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

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

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

4.2.2. Kontraktbetaling

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

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

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

40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

41. Kontraktbetalingen reguleres årligt ved stigningen i netto-
prisindekset.
42. Kontraktbetalingen er fastsat med udgangspunkt i det
10-årsbudget for DSB-koncernen, som blev vedtaget den
11. juni 1999 og indeholder den langfristede finansie-
ringsstrategi for DSB.
43. Punkt 4 indeholder endvidere bestemmelser om visse
justeringer i henhold til gennemførelsen af den 5-årige
rammeaftale for jernbaneområdet af 26. november 1999.
Denne aftale foranlediger vedtagelse af særlige tilføjelser til
kontrakten for så vidt angår:
- indkøb og indførelse af nyt rullende materiel (punkt 10
i kontrakten)
 - puljer til nærbaner og modernisering af stationer
 - kvalitetsforbedring på banestrækningen Odense —
Svendborg
 - økonomiske tilskyndelser, som fremmer en
samfundsøkonomisk fornuftig trafikproduktion.
44. Indkøbet af det rullende materiel jf. punkt 10 i kontrakten
finansieres med de kontraktbetalinger, som er fastsat i
kontrakten. Tilføjeisen af puljer til nærbaner, stationsmo-
dernisering eller kvalitetsforbedring på banestrækningen
Odense — Svendborg kan kræve en forøgelse af kontrakt-
betalingen.
45. Punkt 5 vedrører baneafgifter. I kontraktbetalingen er
indregnet DSB's udgifter til baneafgifter for de tog, som er
omfattet af kontrakten. Punkt 5 indeholder også bestem-
melser om, at baneafgifterne justeres én gang årligt.
- 4.3. Kontrakten om offentlig service for perioden
2005-2014**
46. Den anden kontrakt mellem Trafikministeriet og DSB
dækker fjern- og regionaltrafik udført som offentlig
service i perioden 2005-2014.
47. Ifølge indledningen er målet med kontrakten at »sætte nogle
klare rammer for udførelse af opgaven på en måde, der for staten
sikrer den bedst mulige udvikling af passagertrafikken med tog
for de økonomiske midler, der er til rådighed for indkøb af
togtrafik, og for DSB sikrer en sund økonomi«.
- 4.3.1. Kontraktens indhold ⁽⁹⁾**
48. Punkt 1.1 angiver anvendelsesområde. Den nævner de
bestemte banestrækninger, hvor der udføres trafik som
offentlig service i henhold til den forhandlede kontrakt.
49. Det skal bemærkes, at på to bestemte strækninger tilfalder
billetindtægterne ikke DSB. Kontrakten omfatter også
international togtrafik til Tyskland og strækningen
København — Ystad, som tidligere blev drevet som fri
trafik.
50. Den trafikydelse, som DSB skal levere, består af en trafike-
ringsplan (antal tog og tidsintervaller), en standsningsplan
(betjening af standsningssteder) og en linjeplan (krav til
togforbindelser). Indholdet af de tre planer er efterfølgende
angivet i punkt 1 sammen med regler om siddepladskapa-
citet, regularitet, pålidelighed, kundetilfredshed, driftsfors-
tyrrelser 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 rådig-
hed for operatører, der vinder udbud på forskellige stræk-
ninger, bestemte betingelser for billetsalg og frikort til
bestemte persongrupper (Kongehuset og ansatte inden for
jernbanesektoren).
55. Punkt 6 omhandler muligheden og vilkårene for at sende
bestemte strækninger i udbud samt den efterfølgende
reduktion af kontraktbetalingen i forhold til de tilknyttede
serviceforpligtelser.
- 4.3.2. Kontraktbetaling**
56. Kontraktens punkt 7 angiver den økonomiske kompensa-
tion, som DSB modtager.
57. Indtægter fra billetsalget tilfalder i princippet DSB ⁽¹⁰⁾.
Derudover modtager DSB en kontraktbetaling fra Trans-
portministeriet for de ydelser, som er fastlagt i kontrakten.

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

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. BEDØMMELSE AF BESTEMMELSERNE I KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG SERVICE

5.1. Er der tale om statsstøtte?

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

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

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

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

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

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

Særlige forhold angående strækningen København — Ystad

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

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

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

73. I sagen BUPA/Kommissionen⁽²⁾ påpegede Førsteinstansretten i øvrigt⁽³⁾:

»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

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ Førsteinstansrettens dom af 12. februar 2008 i sag T-289/03, *BUPA mod Kommissionen*, Sml. 2008, præmis 165.

⁽³⁾ 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.»⁽⁴⁾

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

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

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

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

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

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

- ændring af den generelle juridiske ramme for jernbanesektoren, herunder de skattemæssige forhold
- realisering af investeringer i rullende materiel inden juni 1999 (10 mia. DKK)
- en udvikling i billetpriserne, der følger forbrugerprisindekset
- en anslået årlig produktivitetsforbedring 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.

⁽⁴⁾ 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 produktivitetsejnerne, bedre økonomistyring og ændrede rentesatser har forbedret den finansielle situation og dermed bidraget til, at DSB's resultat efter skat i perioden 1999-2006 blev 2,715 mia. DKK bedre end forventet i 10-årsbudgettet.
87. De danske myndigheder har dog påpeget, at disse resultatforbedringer ikke har medført nogen kapitalakkumulation for DSB ud over det, der oprindeligt var forudsat i 10-årsbudgettet.
88. Ifølge de danske myndigheder er en del af resultatforbedringerne ført tilbage til staten i form af udbyttebetalinger: For perioden 1999-2006 har DSB udbetalt et udbytte på 4,171 mia. DKK, hvor der i 10-årsbudgettet kun var regnet med 1,135 mia. DKK. Ja, de danske myndigheder mener endda, at udbyttebetalingerne overstiger DSB's resultatforbedringer med 868 mio. DKK. Men oven i dette har resultatforbedringen medført, at de kontraktlige udbetalinger for årene 2002, 2003 og 2004 er blevet nedsat med 1 mia. DKK.
89. Efter de danske myndigheders opfattelse kan regeringens udbyttepolitik ligestilles med en tilbagebetalingsbestemmelse («clawback clause»), som ophæver risikoen for at overkompensere.
90. På denne baggrund stiller Kommissionen sig tvivlende over for, om resultatforbedringerne faktisk skyldes kompensationer, der er større end nødvendigt. Men hvis det er tilfældet, tvivler Kommissionen til gengæld på, at opkrævningen af udbyttebetalinger og kompensationsnedsættelsen efter tilpasningen af de kontraktlige udbetalinger for visse år, har medført, at enhver overkompensation er ophævet. Kommissionen tvivler også på, at det er muligt at kompensere for overkompensation ved forhøjede udbyttebetalinger.
- ii) *Forsinket levering af rullende materiel*
91. Klagerne har over for Kommissionen påpeget, at rullende materiel, som ifølge kontrakten om offentlig service skulle leveres af fabrikanten AnsaldoBreda, er blevet stærkt forsinket. Klagerne hævder, at DSB fortsat har modtaget betalinger som forudsat i kontrakten, selvom forsinkelserne har betydet, at selskabet ikke har haft omkostninger til afskrivning af materiellet.
92. Derudover har klagerne bemærket, at DSB har lejet materiel for at kunne opfylde sin befordringspligt og fået kompensation i denne forbindelse.
93. De danske myndigheder har i deres svar og i KPMG's finansielle analyse bekræftet, at der har været forsinkelser, og at DSB i visse perioder har været nødt til at benytte eksternt materiel.
94. De danske myndigheder har desuden bekræftet, at udbetalingerne i henhold til kontrakten om offentlig service for perioden 2000-2004 ikke er blevet korrigeret for disse forsinkelser. Kontrakterne indeholdt nemlig ingen bestemmelser, der tillod en sådan justering.
95. Derfor anslår de danske myndigheder, at DSB har modtaget 154 mio. DKK i perioden 2003-2004, som ikke er blevet benyttet til afskrivning af materiel. Af dette beløb er 50 millioner blevet ført tilbage i form af en frivilligt nedsat kontraktudbetaling. Og som anført ovenfor mener de danske myndigheder i øvrigt, at opkrævningen af udbytte har gjort det muligt at ophæve enhver risiko for overkompensation.
96. Myndighederne har i øvrigt påpeget, at kontrakten om offentlig service for perioden 2005-2014 indeholder bestemmelser, der gør det muligt at justere betalingerne efter eventuelle forsinkelser i leveringerne af rullende materiel. Derfor er de kontraktlige udbetalinger blevet nedsat med 252 mio. DKK i 2005 og 393 mio. DKK i 2006.

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

(*) Omfattet af tavshedspligten.

⁽¹⁵⁾ Bornholmfærgens anløbshavn.

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

5.2. Forenelighed med det fælles marked

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

5.2.1. Forenelighed på grundlag af EF-traktatens artikel 73

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

5.2.1.1. Altmark-dommen om anvendeligheden af artikel 73

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

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

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

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

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

Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

Kontrakten om offentlig tjeneste kan særligt omfatte:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

129. I det foreliggende tilfælde stiller Kommissionen sig tvivlende overfor, om kompensationsbeløbet, dvs. den pris, som den danske stat betaler, er begrænset til det, der er nødvendigt for at dække omkostningerne ved at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, således som begrundet ovenfor i bedømmelsen af, om 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 jernbanefrastruktur set i forhold til andre transportformer. Litra b) ser således heller ikke ud til at finde anvendelse. Kommissionen noterer sig herefter, at kontrakten om offentlig service ingen bestemmelser indeholder om forskningsmæssige forsøg, hvorfor heller ikke litra c) kan finde anvendelse. Endelig har Danmark ikke anført, at DSB skulle befinde sig i alvorlige strukturelle vanskeligheder, og at det var hensigten at yde støtte som led i en saneringsplan. DSB's resultater viser tværtimod, at selskabet står stærkt både økonomisk og finansiel. Litra d) synes altså heller ikke at finde anvendelse.

134. Ifølge forordning (EØF) nr. 1107/70, artikel 3, stk. 2, kan støtten, hvor der er tale om »godtgørelse for forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse« erklæres forenelig med det fælles marked, »indtil fællesskabsbestemmelser om dem træder i kraft, når betalingerne foretages til virksomheder inden for jernbane-, landevejs- og vandvejstrafikken til udligning af de forpligtelser til offentlig tjenesteydelse, der pålægges disse virksomheder af staten eller af offentligt retlige 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.

Avis du gouvernement du Royaume-Uni concernant la directive 94/22/CE du Parlement européen et du Conseil sur les conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospecter, d'exploiter et d'extraire des hydrocarbures

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 309/08)

Avis du Royaume-Uni pour l'octroi de licences hors série pour la prospection et la production pétrolière à terre (Landward) pour la zone côtière située au-dessus du niveau des basses mers pour le bloc du plan cadastral du Royaume-Uni SU 60

Ministère des affaires économiques, des entreprises et de la réforme réglementaire (*Department for Business, Enterprise & Regulatory Reform*)

Loi sur le pétrole (*Petroleum Act*) de 1998

Octroi de licences de prospection et de production pétrolière à terre

1. Le ministre des affaires économiques, des entreprises et de la réforme réglementaire (*Secretary of State for Business, Enterprise and Regulatory Reform — BERR*) invite les personnes intéressées à présenter des demandes de licences de prospection et d'exploitation pétrolière pour la zone côtière située au-dessus du niveau des basses mers pour le bloc du plan cadastral du Royaume-Uni SU 60.

2. Une carte de la zone côtière concernée par le présent appel d'offres a été déposée au cabinet du BERR, 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET. Cette carte peut être consultée sur rendez-vous (tél.: (44-207) 215 50 32, fax: (44-207) 215 50 70) entre 9h15 et 16h45 du lundi au vendredi pendant la durée de la présente notification. La carte peut également être consultée sur la page «oil & gas» du site du BERR (voir ci-dessous).

3. De plus amples informations sur l'offre, y compris une carte de la superficie concernée par le présent appel d'offres ainsi que des instructions concernant les licences, les clauses qui figureront dans ces licences et les modalités de demande peuvent être obtenues sur le site web de l'EDU (*Energy Development Unit*)

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

4. Toutes les demandes seront examinées conformément aux *Petroleum (Production) (Landward Areas) Regulations* de 1995 (S.I. 1995 n° 1436) et aux *Hydrocarbons Licensing Directive Regulations* de 1995 (S.I. 1995 n° 1434), et compte tenu du besoin permanent de prospection rapide, approfondie, efficace et sûre visant à localiser les ressources pétrolières et gazières du territoire du Royaume-Uni.

5. Les demandes seront examinées en fonction des critères suivants:

- a) la viabilité ainsi que la capacité financière du demandeur à mener à bien les activités autorisées par la licence pendant la période initiale, notamment le programme de travail présenté pour l'évaluation du potentiel global du territoire compris dans le bloc pour lequel une demande a été introduite;
- b) la capacité technique du demandeur d'effectuer les activités qui seraient autorisées sous licence pendant le terme initial comprenant l'identification de gisements potentiels d'hydrocarbures dans le bloc pour lequel une demande a été introduite. La capacité technique sera évaluée en partie sur la qualité de l'analyse réalisée sur le bloc pour lequel une demande a été introduite;
- c) la façon dont le demandeur propose d'effectuer les activités qui seraient autorisées par la licence, notamment la qualité du programme de travail proposé pour l'évaluation du potentiel global du territoire pour lequel une demande a été introduite;
- d) si le demandeur détient ou a détenu une licence octroyée ou considérée comme ayant été octroyée conformément au *Petroleum Act* de 1998, tout manque d'efficacité et de responsabilité de sa part dans le cadre d'activités réalisées au titre de cette licence.

6. Aucune licence ne sera accordée par le ministre aux demandeurs qui ne l'auraient pas concomitamment préparé à approuver leur choix d'exploitant. Avant d'être approuvé par le ministre, tout exploitant désigné devra fournir des garanties quant à sa capacité à organiser et à diriger des opérations de forage en termes d'effectifs dont il dispose, de leur expérience et de leur formation, de procédés et de méthodologies qu'il propose de mettre en oeuvre, d'organisation de sa structure d'encadrement, de mise en place d'interfaces avec ses partenaires et de stratégie globale d'entreprise. Dans l'examen de la demande d'un exploitant désigné, le ministre prendra en considération à la fois les éléments nouveaux présentés dans le dossier, ainsi que ses antécédents comme exploitant, tant au Royaume-Uni qu'à l'étranger.

7. Pour plus de renseignements sur ces instructions, il y a lieu de se reporter au site web de l'EDU:

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

Licences

8. Il est précisé aux demandeurs que le ministre a toute latitude pour proposer une licence sur d'autres bases tenant compte des situations particulières.

9. Si le ministre propose une licence à la suite du présent appel, la proposition sera faite dans les douze mois suivant la date du présent avis.

10. Le ministre décline toute responsabilité quant aux éventuels frais encourus par le candidat lorsqu'il envisage d'introduire une demande ou lorsqu'il introduit sa demande.

Évaluation environnementale stratégique

11. Le BERR a procédé à une évaluation environnementale stratégique couvrant, entre autres, la superficie concernée par l'appel selon les critères fixés dans la directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Les conclusions de l'évaluation se trouvent sur le site web de l'EDU:

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

Communication du ministre des affaires économiques du Royaume des Pays-Bas au titre de l'article 3, paragraphe 2, de la directive 94/22/CE du Parlement européen et du Conseil sur les conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospecter, d'exploiter et d'extraire des hydrocarbures

(2008/C 309/09)

Le ministre des affaires économiques annonce avoir reçu une demande d'autorisation pour la prospection d'hydrocarbures.

Le secteur sur lequel porte la demande d'autorisation se situe dans la province de Hollande septentrionale (Noord-Holland) et se délimite comme suit:

- a) la droite qui part du point B en passant par le point A jusqu'au point d'intersection de cette droite avec la droite définie dans l'annexe de la loi sur l'exploitation minière (*Mijnbouwwet*);
- b) ensuite la droite reliant la paire de points B-C;
- c) ensuite la droite le long du pied de la digue maritime via, successivement, la jetée du port de transbordeurs (*Veerhaven*) et la jetée du nouveau port (*Nieuwe Haven*) de Den Helder, le long du pied des digues qui séparent la mer des Wadden du continent (province de Hollande septentrionale, *Noord-Holland*) jusqu'au point D;
- d) ensuite les droites entre les paires de points D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K et K-L. La limite définie par ces segments coïncide avec la limite de l'autorisation d'exploiter «*Slootdorp*»;
- e) ensuite les droites entre les paires de points L-M et M-N;
- f) ensuite les droites entre les paires de points N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T et la droite partant du point T passant par le point U jusqu'au point d'intersection de cette droite avec la droite définie dans l'annexe de la loi sur l'exploitation minière (*Mijnbouwwet*). La limite définie par ces segments coïncide avec la limite de l'autorisation d'exploiter «*Middelie*»;
- g) ensuite, à partir du point d'intersection visé au point f., la droite telle que définie dans l'annexe de la loi sur l'exploitation minière (*Mijnbouwwet*) jusqu'au point d'intersection visé au point a.

Les coordonnées des points indiqués sont les suivantes:

Point	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

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

Les coordonnées indiquées sont exprimées conformément au système du service national de triangulation (Rijksdriehoeksmeting).

Sur la base de cette délimitation, la superficie est de 151,3 km².

Conformément à la directive 94/22/CE précitée et à l'article 15 de la loi sur l'exploitation minière (*Mijnbouwwet*, Stb. 2002, n° 542), le ministre des affaires économiques invite les parties intéressées à présenter une demande d'autorisation concurrente pour la prospection d'hydrocarbures pour le secteur délimité par les points et coordonnées susmentionnés.

Le ministre des affaires économiques est l'autorité compétente pour l'octroi de l'autorisation. Les critères, conditions et exigences visés à l'article 5, paragraphes 1 et 2, et à l'article 6, paragraphe 2, de la directive sont mis en œuvre dans la loi sur l'exploitation minière (*Mijnbouwwet*, Stb. 2002, 542).

Les demandes peuvent être présentées dans un délai de treize semaines à partir de la publication de la présente invitation au *Journal officiel de l'Union européenne* et seront adressées au:

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

Les demandes présentées après ce délai ne seront pas prises en considération.

La décision concernant les demandes sera prise douze mois au plus tard après l'échéance de ce délai.

De plus amples renseignements peuvent être obtenus par téléphone auprès de M. E.J. Hoppel, au numéro suivant: (31-70) 379 77 62.

Communication du Gouvernement français relative à la directive 94/22/CE du Parlement européen et du Conseil sur les conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospector, d'exploiter et d'extraire des hydrocarbures ⁽¹⁾

(Avis relatifs aux demandes de permis exclusifs de recherches de mines d'hydrocarbures liquides ou gazeux dits «permis de Cévennes», «permis d'Alès» et «permis de Navacelles»)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 309/10)

Par demande en date du 6 décembre 2007, complétée le 13 juin 2008, la société Cevennes petroleum development Ltd, dont le siège social est situé à Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex HA9 6DE, Royaume-Uni, a sollicité, pour une durée de cinq ans, un permis exclusif de recherches d'hydrocarbures liquides ou gazeux, dit «Permis des Cévennes», sur une superficie de 4 323 kilomètres carrés environ, portant sur partie des départements de l'Ardèche, du Gard et de l'Hérault.

Par demande en date du 8 avril 2008, la société Schuepbach Energy LLC, dont le siège social est situé 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX 75201, États-Unis, a sollicité, pour une durée de trois ans, un permis exclusif de recherches d'hydrocarbures liquides ou gazeux, dit «Permis d'Alès», sur une superficie de 9 810 kilomètres carrés environ, portant sur partie des départements de l'Ardèche, de l'Aveyron, de la Drôme, du Gard, de l'Hérault, de la Lozère et du Vaucluse. Le périmètre de cette demande est partiellement inclus dans celui de la demande des Cévennes.

Par demande en date du 15 mai 2008, les sociétés Egdon Resources (New Ventures) Ltd dont le siège social est situé Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (Royaume-Uni), Eagle Energy Limited dont le siège social est situé 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (Royaume-Uni) et YCI Resources Ltd dont le siège est situé Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (Royaume-Uni) ont sollicité, pour une durée de cinq ans, un permis exclusif de recherches d'hydrocarbures liquides ou gazeux, dit «Permis de Navacelles», sur une superficie de 576 kilomètres carrés environ, portant sur partie des départements de l'Ardèche et du Gard. Le périmètre de cette demande est inclus dans les demandes ci-dessus.

L'ensemble de ces demandes de permis s'inscrit dans un périmètre constitué par les arcs de méridiens et de parallèles joignant successivement les sommets définis ci-après par leurs coordonnées géographiques en grades, le méridien origine étant celui de Paris.

Sommet	Longitude grade est	Latitude grade nord
A	2,90	49,80
B	2,90	49,50
C	2,80	49,50
D	2,80	49,40
E	2,70	49,40
F	2,70	49,30
G	2,60	49,30
H	2,60	49,20
I	2,50	49,20
J	2,50	49,10
K	2,40	49,10
L	2,40	48,80
M	2,30	48,80

(¹) JOL 164 du 30.6.1994, p. 3.

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

Sommet	Longitude grade est	Latitude grade nord
AU	2,30	49,60
AV	2,30	49,70
AW	2,50	49,70
AX	2,50	49,80

Dépôt des demandes et critères d'attribution du titre

Les pétitionnaires des demandes initiales et des demandes en concurrence doivent satisfaire aux conditions définies aux articles 4, 5 du décret n° 2006-648 du 2 juin 2006 relatif aux titres miniers et aux titres de stockage souterrain (*Journal officiel de la République française* du 3 juin 2006).

Les sociétés intéressées peuvent présenter une demande en concurrence dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de publication du présent avis, selon les modalités résumées dans l'«Avis relatif à l'obtention des titres miniers d'hydrocarbures en France», publié au *Journal officiel des Communautés européennes* C 374 du 30.12.1994, p. 11, et fixées par le décret n° 2006-648 relatif aux titres miniers et aux titres de stockage souterrain. Les demandes en concurrence sont adressées au ministre chargé des mines à l'adresse indiquée ci-dessous.

Les décisions sur la demande initiale et les demandes en concurrence font application des critères d'attribution d'un titre minier définis à l'article 6 dudit décret et interviendront au plus tard le 8 avril 2010.

Conditions et exigences concernant l'exercice de l'activité et de son arrêt

Les pétitionnaires sont invités à se reporter aux articles 79 et 79.1 du code minier et au décret n° 2006-649 du 2 juin 2006, relatif aux travaux miniers, aux travaux de stockage souterrain et à la police des mines et des stockages souterrains, (*Journal officiel de la République française* du 3 juin 2006).

Tous renseignements complémentaires peuvent être obtenus au 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 [tél.: (33), 153 94 14 81 fax: (33) 153 94 14 40].

Les dispositions législatives et réglementaires ci-dessus mentionnées peuvent être consultées sur Légifrance:

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

AVIS AU LECTEUR

Les institutions ont décidé de ne plus faire figurer dans leurs textes la mention de la dernière modification des actes cités.

Sauf indication contraire, les actes auxquels il est fait référence dans les textes ici publiés s'entendent comme les actes dans leur version en vigueur.