

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

C 309

51. évfolyam

Magyar nyelvű kiadás

Tájékoztatások és közlemények

2008. december 4.

<u>Közleményszám</u>	Tartalom	Oldal
	I <i>Állásfoglalások, ajánlások és vélemények</i>	
	VÉLEMÉNYEK	
	Bizottság	
2008/C 309/01	A Bizottság véleménye (2008. november 27.) a 98/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 7. cikkének alkalmazásában a magyar hatóságok által a REDLINE márkájú kézi sarokcsiszoló gép tekintetében elfogadott tiltó intézkedésről (MD-2007-137) ⁽¹⁾	1
2008/C 309/02	A Bizottság véleménye (2008. november 27.) a 98/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 7. cikkének alkalmazásában a magyar hatóságok által a REDLINE márkájú elektromos ütvefűrő tekintetében elfogadott tiltó intézkedésről (MD-2007-140) ⁽¹⁾	3
	II <i>Közlemények</i>	
	AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL ÉS SZERVEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK	
	Bizottság	
2008/C 309/03	Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkében foglalt rendelkezések keretén belül az állami támogatások engedélyezése – Olyan esetek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem emel kifogást ⁽¹⁾	5
2008/C 309/04	Bejelentett összefonódás engedélyezése (Ügyszám COMP/M.5338 – Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) ⁽¹⁾	9



IV Tájékoztatások

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL ÉS SZERVEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

Bizottság

2008/C 309/05	Euro-átváltási árfolyamok	10
---------------	---------------------------------	----

V Vélemények

A KÖZÖS KERESKEDELEMPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

Bizottság

2008/C 309/06	Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó egyes volfrámelektrodák behozatalára alkalmazandó dömpingellenes intézkedések részleges időközi felülvizsgálatának megindításáról	11
---------------	--	----

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

Bizottság

2008/C 309/07	Állami támogatások – Dánia – Állami támogatás C 41/08 (NN 35/08) – Danske Statsbaner – Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésének megfelelően ⁽¹⁾	14
2008/C 309/08	Az Egyesült Királyság kormányának értesítése a szénhidrogének kutatására, feltárására és kitermelésére vonatkozó engedélyek megadásának és felhasználásának feltételeiről szóló 94/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján ⁽¹⁾	27
2008/C 309/09	A Holland Királyság gazdasági miniszterének közleménye a szénhidrogének kutatására, feltárására és kitermelésére vonatkozó engedélyek megadásának és felhasználásának feltételeiről szóló 94/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikkének (2) bekezdése alapján	29
2008/C 309/10	A francia kormány közleménye a szénhidrogének kutatására, feltárására és kitermelésére vonatkozó engedélyek megadásának és felhasználásának feltételeiről szóló 94/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján (Hirdetmény folyékony és gáznemű szénhidrogének bányászati kutatására vonatkozó kizárólagos engedélyek – ún. „permis de Cévennes”, „permis d'Alès” és „permis de Navacelles” – iránti kérelmekről) ⁽¹⁾	31

Megjegyzés az olvasóhoz (lásd a hátsó borító belső oldalán)



⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

VÉLEMÉNYEK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG VÉLEMÉNYE

(2008. november 27.)

a 98/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 7. cikkének alkalmazásában a magyar hatóságok által a REDLINE márkájú kézi sarokcsiszoló gép tekintetében elfogadott tiltó intézkedésről (MD-2007-137)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 309/01)

1. A magyar hatóságok értesítése

A tagállamok gépekre vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 98/37/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a tagállamok minden megfelelő intézkedést meghoznak annak biztosítására, hogy az irányelv hatálya alá tartozó gépeket csak akkor lehessen forgalomba hozni vagy üzembe helyezni, ha azok megfelelő üzembe állítás és karbantartás, illetve rendeltetészerű használat esetén nem veszélyeztetik a személyek egészségét és biztonságát, adott esetben pedig a háziállatokat vagy a tulajdont.

Az irányelv 7. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy amennyiben egy tagállam megállapítja, hogy egy CE-jelöléssel ellátott gép rendeltetészerű használat esetén veszélyeztetheti a személyek biztonságát, és adott esetben a háziállatokat vagy a tulajdont, köteles meghozni minden megfelelő intézkedést, hogy ezt a gépet a forgalomból kivonja, forgalomba hozatalát, üzembe állítását vagy használatát megtiltsa, vagy szabad mozgását korlátozza. A tagállam minden ilyen intézkedésről haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot, megjelölve döntése indokát.

2007. július 23-án a magyar hatóságok a REDLINE márkájú, RL/AG0912-900 típusú, kézi tartású, hordozható elektromos sarokcsiszoló gép forgalomba hozatalát megtiltó intézkedésről értesítették az Európai Bizottságot. A gép gyártója a Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, Kína, forgalmazója a Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Az Európai Bizottsághoz eljuttatott beadvány a következő dokumentumokat tartalmazta:

- az Intertek ETL SEMKO, Building No 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, Kína által a Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd számára 2004. augusztus 12-én kibocsátott JSH0408078 számú, valamint a 2005. július 1-jén kibocsátott 431934 számú tanúsítványok, amelyek igazolják, hogy a S1M-MP2-125 típusú sarokcsiszoló gép megfelel a gépekről szóló, valamint a kiefeszültség-irányelveknek,
- az Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen által 2005. november 22-én kibocsátott 02SHS1067-04 számú tanúsítvány ugyanezen S1M-MP2-125 típusú sarokcsiszoló gépről, amely számára engedélyezi a „GS” jelölést,
- a Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd 2006. július 12-i nyilatkozata, amely megállapítja, hogy a 02SHS1067-04 számú tanúsítvány tárgyát képező S1M-MP2-125 típusú sarokcsiszoló gép egyenértékű a RL/AG0912-900 típusú sarokcsiszoló géppel,
- a Baumann Hungary Kft. által 2006. december 11-én kiállított EK-megfelelőségi nyilatkozat, amely szintén megállapítja, hogy a S1M-MP2-125 típusú sarokcsiszoló gép egyenértékű a magyar intézkedés tárgyát képező RL/AG0912-900 típusú sarokcsiszoló géppel.

Az irányelv 7. cikkének (2) bekezdése értelmében a Bizottság az érintett felekkel folytatott konzultációt követően köteles nyilatkozni arról, hogy a kérdéses intézkedést indokoltnak tartja-e vagy sem. Ha az intézkedést indokoltnak tartja, a Bizottság köteles tájékoztatni a tagállamokat, hogy azok a 2. cikk (1) bekezdésében előírt kötelezettségeiknek megfelelően minden szükséges intézkedést megteheszenek az érintett géppel kapcsolatban.

2. A magyar hatóságok indokolása

A magyar hatóságok azzal indokolták intézkedésüket, hogy a kézi sarokcsiszoló gép nem felelt meg a 98/37/EK irányelv I. mellékletében meghatározott alapvető egészségvédelmi és biztonsági követelményeknek (az EN 50144-1:1998 „Motoros villamos kéziszerszámok biztonsága – 1. rész: Általános előírások” és az EN 50144-2-3:2002 „Villamos motoros kéziszerszámok biztonsága – 2-3. rész: Köszörűk, tárcsás csiszolók és polírozók egyedi követelményei” című harmonizált európai szabványokra való hivatkozással, melyekre a gyártó az EK-megfelelőségi nyilatkozatban utalt).

1.2.4. Leállító szerkezet

Működtetés közben a kapcsoló a reteszelt helyzet elérése előtt megakadt, ezért a rögzítő szerkezet enyhe nyomásra nem oldott ki.

1.5.1. Villanyáram okozta veszélyek

A mechanikus teszt folyamán a műanyagból készült rész levált a gépről és így egyes feszültség alatt álló alkatrészek hozzáférhetővé váltak.

1.5.6. Tűzveszély

Tesztelés során a gép kigyulladt, füstöt és lángokat bocsátott ki, majd leállt.

1.7.3. Megjelölés

A gyártó nevét és címét, valamint a gyártás évét nem tüntették fel a gépen. A figyelmeztetések és a megfelelő jelölések is hiányoztak.

1.7.4. Használati utasítás

A használati útmutatóból hiányzott néhány, a gép biztonságos használatához szükséges utasítás, például a villamossági biztonsági szabályok, a zajkibocsátásra és a rezgésre vonatkozó paraméterek stb.

Az angol nyelvű használati utasítások eltértek a magyar nyelven megadottaktól.

3. A Bizottság véleménye

2007. november 15-én a Bizottság írásban felkérte a Baumann Hungary Kft.-t, hogy közölje a magyar hatóságok által megtett intézkedésre vonatkozó észrevételeit.

2007. november 15-én a Bizottság levelet intézett az Intertek ETL SEMKO, Sanghai, és az Intertek Deutschland GmbH vállalatokhoz is, amelyek megfelelőségi tanúsítványt bocsátottak ki a S1M-MP2-125 típusú sarokcsiszoló gépről, amelyet a magyar intézkedés tárgyát képező RL/AG0912-900 típusú sarokcsiszoló géppel egyenértékűnek minősítettek.

A megkeresésre mindeddig nem érkezett válasz.

A rendelkezésre álló dokumentáció alapján a Bizottság úgy tekinti, hogy a magyar hatóságok bebizonyították, hogy a korlátozó intézkedés által érintett gép nem felel meg a fent említett alapvető egészségvédelmi és biztonsági előírásoknak. E szabálytalanságok a szóban forgó gépet használó személyek számára komoly kockázatot jelentenek.

Az előírt eljárások lefolytatása után a Bizottság azon a véleményen van, hogy a magyar hatóságok által hozott intézkedés indokolt.

Kelt Brüsszelben, 2008. november 27-én.

a Bizottság részéről
Günter VERHEUGEN
alelnöke

A BIZOTTSÁG VÉLEMÉNYE**(2008. november 27.)****a 98/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 7. cikkének alkalmazásában a magyar hatóságok által a REDLINE márkájú elektromos útvefűró tekintetében elfogadott tiltó intézkedésről (MD-2007-140)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2008/C 309/02)

1. A magyar hatóságok értesítése

A tagállamok gépekre vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 98/37/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a tagállamok minden megfelelő intézkedést meghoznak annak biztosítására, hogy az irányelv hatálya alá tartozó gépeket csak akkor lehessen forgalomba hozni vagy üzembe helyezni, ha megfelelő üzembe állítás és karbantartás, illetve rendeltetésszerű használat esetén nem veszélyeztetik a személyek egészségét és biztonságát, adott esetben pedig a háziállatokat vagy a tulajdont.

Az irányelv 7. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy amennyiben egy tagállam megállapítja, hogy egy CE-jelöléssel ellátott gép rendeltetésszerű használat esetén veszélyeztetheti a személyek biztonságát, és adott esetben a háziállatokat vagy a tulajdont, köteles meghozni minden megfelelő intézkedést, hogy ezt a gépet a forgalomból kivonja, forgalomba hozatalát, üzembe állítását vagy használatát megtiltsa, vagy szabad mozgását korlátozza. A tagállam minden ilyen intézkedésről haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot, megjelölve döntése indokát.

2007. július 23-án a magyar hatóságok a REDLINE márkájú, RL/ID0955-910 típusú, kézi tartású, hordozható elektromos útvefűró forgalomba hozatalát megtiltó intézkedésről értesítették az Európai Bizottságot. A gép gyártója a Yongkang Zhengda Industrial Co., Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, Kína, forgalmazója a Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Az Európai Bizottsághoz eljuttatott beadvány a következő dokumentumokat tartalmazta:

- az Intertek Deutschland GmbH 2004. december 15-én kibocsátott 04SHW2481-01 számú tanúsítványa, amely a Z1JE-KZ2-16B típusú útvefűró számára engedélyezi a „GS” jelölést,
- az Intertek ETL SEMKO, Shanghai 2004. december 1-jén kibocsátott JSH0411181 számú, és 2004. december 15-én kibocsátott 432960 számú tanúsítványai ugyanezen Z1JE-KZ2-16B típusú útvefűróról,
- a Yongkang Zhengda Industrial Co. 2006. június 18-i nyilatkozata, amely megállapítja, hogy a Z1JE-KZ2-16B típusú útvefűró egyenértékű a magyar intézkedés tárgyát képező RL/ID0955-910 termékkel,
- a Baumann Hungary Kft. által 2006. augusztus 11-én kiállított EK-megfelelőségi nyilatkozat, amely a JSH0411181 számú tanúsítványra hivatkozik.

Az irányelv 7. cikkének (2) bekezdése értelmében a Bizottság az érintett felekkel folytatott konzultációt követően köteles nyilatkozni arról, hogy a kérdéses intézkedést indokoltnak tartja-e vagy sem. Ha az intézkedést indokoltnak tartja, a Bizottság köteles tájékoztatni a tagállamokat, hogy azok a 2. cikk (1) bekezdésében előírt kötelezettségeiknek megfelelően minden szükséges intézkedést megtehesse az érintett géppel kapcsolatban.

2. A magyar hatóságok indokolása

A magyar hatóságok azzal indokolták intézkedésüket, hogy az elektromos útvefűró nem felelt meg a 98/37/EK irányelv I. mellékletében meghatározott alapvető egészségvédelmi és biztonsági követelményeknek (az EN 60745-1:2003 „Villamos motoros kéziszerszámok – Biztonság – 1. rész: Általános követelmények” és az EN 60745-2-1:2003 „Villamos motoros kéziszerszámok – Biztonság – 2-1. rész: Fűrógépek és útvefűró gépek egyedi előírásai” című harmonizált európai szabványokra való hivatkozással).

1.5.1. Villanyáram okozta veszélyek és 1.5.6. – Tűzveszély

A termék a nem rögzített belső huzalozás miatt tűzveszélyes, mivel ez rövidzárlatot okozhat.

1.5.6. Tűzveszély

Tesztelés során a gép kigyulladt, füstöt bocsátott ki, majd leállt.

3. A Bizottság véleménye

2007. november 15-én a Bizottság írásban felkérte a Baumann Hungary Kft.-t, amely aláírta az EK-megfelelőségi nyilatkozatot, hogy közölje a magyar hatóságok által megtett intézkedésre vonatkozó észrevételeit.

2007. november 15-én a Bizottság levelet intézett az Intertek ETL SEMKO, Sanghai, és az Intertek Deutschland GmbH vállalatokhoz is, amelyek megfelelőségi tanúsítványokat bocsátottak ki a Z1JE-KZ2-16B típusú ütvefűrőről, amelyet a magyar intézkedés tárgyát képező RL/ID0955-910 típusú ütvefűrővel egyenértékűnek minősítettek.

A megkeresésekre mindeddig nem érkezett válasz.

A rendelkezésre álló dokumentáció alapján a Bizottság úgy tekinti, hogy a magyar hatóságok bebizonyították, hogy a korlátozó intézkedés által érintett gép nem felel meg a fent említett alapvető egészségvédelmi és biztonsági előírásoknak. E szabálytalanságok a szóban forgó gépet használó személyek számára komoly kockázatot jelentenek.

Az előírt eljárások lefolytatása után a Bizottság azon a véleményen van, hogy a magyar hatóságok által hozott intézkedés indokolt.

Kelt Brüsszelben, 2008. november 27-én.

a Bizottság részéről

Günter VERHEUGEN

alelnöke

II

(Közlemények)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL ÉS SZERVEITŐL SZÁRMAZÓ
KÖZLEMÉNYEK

BIZOTTSÁG

Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkében foglalt rendelkezések keretén belül az állami támogatások engedélyezése

Olyan esetek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem emel kifogást

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 309/03)

A határozat elfogadásának időpontja	2008.6.4.
A támogatás száma	N 158/08
Tagállam	Lengyelország
Régió	Lubelskie
A támogatás megnevezése (és/vagy a kedvezményezett neve)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Jogalap	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)
Az intézkedés típusa	Beruházási támogatás
Célkitűzés	Ágazati fejlesztés
A támogatás formája	Közvetlen támogatás, tőkejuttatás, földterület biztosítása
Költségvetés	296,65 millió PLN (~ 84,14 millió EUR)
A támogatás intenzitása	Körülbelül 76 %
Időtartam	A támogatást 2011. december 30-ig nyújtják
Érintett gazdasági ágazatok	Légi közlekedés

A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	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
Egyéb információ	—

A határozat bizalmas információt nem tartalmazó, hivatalos szövege megtalálható a következő weboldalon:

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

A határozat elfogadásának időpontja	2008.10.20.
Támogatás száma	N 458/08
Tagállam	Németország
Régió	—
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Jogalap	– 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)
Az intézkedés típusa	Egyedi támogatás
Célkitűzés	Nehéz helyzetben lévő vállalkozások szerkezetátalakítása
Támogatás formája	Állami kezességvállalás
Költségvetés	Tervezett támogatás teljes összege: 0,16 millió EUR
Támogatás intenzitása	—
Időtartam	—
Gazdasági ágazat	Feldolgozóipar

A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	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
Egyéb információ	—

A határozat bizalmas információt nem tartalmazó, hivatalos szövege megtalálható a következő weboldalon:

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

A határozat elfogadásának időpontja	2008.11.13.
Támogatás száma	N 567/08
Tagállam	Finnország
Régió	—
Megnevezés (és/vagy a kedvezményezett neve)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Jogalap	Valtioneuvoiston paatos talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtiontakausten ehdoista; draft law
Az intézkedés típusa	Támogatási program
Célkitűzés	Egy tagállam gazdaságában bekövetkezett komoly zavar megszüntetésére nyújtott támogatás
Támogatás formája	Állami kezességvállalás
Költségvetés	Tervezett támogatás teljes összege: 50 000 millió EUR
Támogatás intenzitása	—
Időtartam	2008.10.-2009.4.
Gazdasági ágazat	Pénzügyi intermediáció
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Egyéb információ	—

A határozat bizalmas információt nem tartalmazó, hivatalos szövege megtalálható a következő weboldalon:

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

A határozat elfogadásának időpontja	2008.1.24.
A támogatás száma	N 696/06
Tagállam	Olaszország
Régió	Molise
A támogatás megnevezése	A halászati tevékenység végleges beszüntetése és halászhajó-korszerűsítés
Jogalap	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Az intézkedés típusa	Támogatási program
Célkitűzés	A halászati ágazat támogatása
A támogatás formája	Közvetlen támogatás
Költségvetés	1 186 000 EUR
A támogatás intenzitása	Legfeljebb 40 %
Időtartam	Egy év
Érintett gazdasági ágazatok	Halászat
A támogatást nyújtó hatóság neve és címe	MI.P.A.A.F. – Dipartimento delle Filiere Agricole e dell'Agroalimentari Direzione Generale della Pesca Marittima e dell'Acquacoltura Viale dell'Arte n. 16 I-00144 Roma
Egyéb információ	—

A határozat bizalmas információt nem tartalmazó, hivatalos szövege megtalálható a következő weboldalon:
http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Bejelentett összefonódás engedélyezése
(Ügyszám COMP/M.5338 – Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 309/04)

2008. október 31-én a Bizottság határozott, hogy engedélyezi a fentebb említett összefonódást, és a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja. Ez a határozat a Tanács 139/2004/EK rendeletének 6(1)(b) paragrafusán nyugszik. A határozat teljes szövege kizárólag angolul érhető el, és azután teszik közzé, miután az üzleti titkokat tartalmazó részeket eltávolították a határozat szövegéből. Elérhető lesz:

- az Európa versenypolitikai weboldalon (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Ez az oldal lehetőséget kínál arra, hogy az egyedi fúziós döntések társaság, ügyszám, dátum és ágazati tagolás szerint kereshetőek legyenek,
 - elektronikusan az EUR-Lex honlapon az alábbi hivatkozási szám alatt: 32008M5338. Az EUR-Lex on-line hozzáférést biztosít az európai jogi anyagokhoz (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Tájékoztatások)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL ÉS SZERVEITŐL
SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

BIZOTTSÁG

Euro-átváltási árfolyamok ⁽¹⁾

2008. december 3.

(2008/C 309/05)

1 euro =

Pénznem	Átváltási árfolyam	Pénznem	Átváltási árfolyam
USD USA dollár	1,2623	TRY Török líra	1,9926
JPY Japán yen	117,39	AUD Ausztrál dollár	1,9625
DKK Dán korona	7,4505	CAD Kanadai dollár	1,5853
GBP Angol font	0,85475	HKD Hongkongi dollár	9,7852
SEK Svéd korona	10,4545	NZD Új-zélandi dollár	2,3804
CHF Svájci frank	1,5332	SGD Szingapúri dollár	1,9315
ISK Izlandi korona	290,00	KRW Dél-Koreai won	1 849,90
NOK Norvég korona	8,9050	ZAR Dél-Afrikai rand	13,0017
BGN Bulgár leva	1,9558	CNY Kínai renminbi	8,6884
CZK Cseh korona	25,636	HRK Horvát kuna	7,1913
EEK Észt korona	15,6466	IDR Indonéz rúpia	15 274,00
HUF Magyar forint	262,33	MYR Maláj ringgit	4,5948
LTL Litván litász/lita	3,4528	PHP Fülöp-szigeteki peso	62,230
LVL Lett lats	0,7093	RUB Orosz rubel	35,3395
PLN Lengyel zloty	3,8506	THB Thaiföldi baht	44,919
RON Román lej	3,8435	BRL Brazil real	3,0390
SKK Szlovák korona	30,225	MXN Mexikói peso	17,1610

⁽¹⁾ Forrás: Az Európai Központi Bank (ECB) átváltási árfolyama.

V

(Vélemények)

A KÖZÖS KERESKEDELEMPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ
ELJÁRÁSOK

BIZOTTSÁG

Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó egyes volfrámelektrodák behozatalára alkalmazandó
dömpingellenes intézkedések részleges időközi felülvizsgálatának megindításáról

(2008/C 309/06)

Az Európai Közösségben tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozattal szembeni védelemről szóló 384/96/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾ (a továbbiakban: alaprendelet) 11. cikkének (3) bekezdése alapján a Bizottsághoz részleges időközi felülvizsgálat iránti kérelmet nyújtottak be.

1. Felülvizsgálati kérelem

A kérelmet egy kínai exportőr, a Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd (a továbbiakban: kérelmező) nyújtotta be.

A kérelem a dömpingnek a kérelmező tekintetében történő kivizsgálására korlátozódik.

2. A termék

A felülvizsgálat tárgyát képező termék a jelenleg az ex 8101 99 10 és ex 8515 90 00 KN-kód alá besorolt, a Kínai Népköztársaságból származó, nem szintereléssel előállított volfrámelektroda, beleértve a volfrámrudakat és pácákat, méretre vágva is, amely volfrámot legalább 94 %-ban tartalmaz (a továbbiakban: érintett termék). Ezek a KN-kódok csak tájékoztató jellegűek.

3. A meglévő intézkedések

A jelenleg hatályos intézkedés a 260/2007/EK tanácsi rendelettel⁽²⁾ a Kínai Népköztársaságból származó egyes volfrámelektrodák behozatalára kivetett végleges dömpingellenes vám.

4. A felülvizsgálat indokai

A 11. cikk (3) bekezdése értelmében benyújtott kérelem a kérelmező által szolgáltatott azon *prima facie* bizonyítékon alapul, hogy az intézkedéshez vezető körülmények megváltoztak, és ezek a változások tartósan bizonyulnak.

⁽¹⁾ HL L 56., 1996.3.6., 1. o.

⁽²⁾ HL L 72., 2007.3.13., 1. o.

A kérelmező *prima facie* bizonyítékot szolgáltatott arra, hogy a dömping ellensúlyozásához nincs szükség a jelenlegi mértékű intézkedések fenntartására. A kérelmező különösen arra vonatkozóan szolgáltatott *prima facie* bizonyítékot, hogy a számtanilag képzett rendes érték (melyet a gyártási költség, az eladási, általános és adminisztratív költségek és nyereségek alapján állapítanak meg) összehasonlítása az érintett termék Közösségbe irányuló értékesítése során alkalmazott exportárakkal azt mutatja, hogy a dömpingkülönbözlet sokkal alacsonyabb az intézkedés jelenlegi szintjénél.

5. A dömping megállapítására irányuló eljárás

Mint ahogy a tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően megállapítást nyert, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre részleges időközi felülvizsgálat megindításához, a Bizottság az alaprendelet 11. cikke (3) bekezdése alapján felülvizsgálatot indít arra vonatkozóan, hogy a kérelmező tekintetében szükséges-e a meglévő intézkedések megszüntetése vagy módosítása. Amennyiben a vizsgálat azzal az eredménnyel zárul, hogy a kérelmező tekintetében az intézkedéseket meg kell szüntetni vagy módosítani kell, szükségessé válhat a 260/2007/EK rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében nem említett vállalatok által gyártott érintett termék behozatalára jelenleg alkalmazandó vámtétel módosítása.

a) Kérdőívek

A vizsgálatához szükségesnek tartott információk beszerzése érdekében a Bizottság kérdőívet küld a kérelmezőnek, ennek egy másolatát pedig az érintett exportáló ország hatóságainak. Ezen információknak és az ezeket alátámasztó bizonyítékoknak az 6. pont a) alpontjában megállapított határidőn belül kell beérkezniük a Bizottsághoz.

b) *Információgyűjtés és meghallgatások*

A Bizottság felkéri az érdekelt feleket, hogy ismertessék álláspontjukat, a kérdőívre adott válaszokon kívül szolgáltatassanak további információkat, és állításaikat támasszák alá bizonyítékokkal. Ezen információknak és az ezeket alátámasztó bizonyítékoknak az 6. pont a) alpontjában megállapított határidőn belül kell beérkezniük a Bizottsághoz.

A Bizottság meghallgathatja továbbá az érdekelt feleket, amennyiben olyan kérelmet nyújtanak be, amelyből kitűnik, hogy meghallgatásukat különleges okok indokolják. E kérelmet a 6. pont a) alpontjában megállapított határidőn belül kell benyújtani.

c) *Piacgazdasági elbánás és egyéni elbánás*

Amennyiben a kérelmező megfelelően bizonyítja, hogy piacgazdasági körülmények között működik, azaz megfelel az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontjában ismertetett követelményeknek, a rendes érték megállapítására az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének b) pontja alapján kerül sor. E célból kellően megalapozott kérelmet kell benyújtani az értesítés 6. b) pontjában meghatározott külön határidőn belül. A Bizottság igénylőlapot küld a vállalatnak és ennek egy másolatát a Kínai Népköztársaság hatóságainak. A kérelmező az igénylőlapot felhasználhatja egyéni elbánás igénylésére is, vagyis annak elismertetésére, hogy megfelel az alaprendelet 9. cikke (5) bekezdésében meghatározott követelményeknek.

d) *A piacgazdasági berendezkedésű ország kiválasztása*

Amennyiben a vállalatot nem részesítik piacgazdasági elbánásban, de az megfelel az alaprendelet 9. cikke (5) bekezdésével összhangban meghatározott egyedi vám kivetésére vonatkozó feltételeknek, az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdése a) pontjának megfelelően a Kínai Népköztársaságra vonatkozó rendes érték megállapítására egy megfelelő piacgazdasági berendezkedésű országot választanak ki. A Bizottság azt tervezi, hogy az érintett termék Kínai Népköztársaságból történő behozatalára vonatkozó intézkedések elrendeléséhez vezető vizsgálathoz hasonlóan ismét az Amerikai Egyesült Államokat jelöli ki e célra. A Bizottság felkéri az érdekelt feleket, hogy a 6. c) pontban megállapított külön határidőn belül jelezzék, alkalmasnak találják-e az említett országot e célra.

Ezenkívül – amennyiben a vállalatot piacgazdasági elbánásban részesítik – a Bizottság szükség esetén olyan megállapításokat is felhasználhat, amelyeket megfelelő piacgazdasági berendezkedésű országban állapítottak meg a rendes érték vonatkozásában, például abból a célból, hogy a rendes érték megállapításához szükséges, a Kínai Népköztársaságból származó, megbízhatatlan költség- vagy árelemeket helyettesítse, amennyiben a Kínai Népköztársaságban nem állnak rendelkezésre a megbízható, szükséges adatok. A Bizottság azt mérlegeli, hogy az Amerikai Egyesült Államokat jelöli ki e célra is.

6. **Határidők**a) *Általános határidők*i. *Jelentkezés, kérdőívre adott válaszok benyújtása és egyéb információk közlése*

Ahhoz, hogy az érdekelt felek előterjesztéseit a vizsgálat során figyelembe lehessen venni, a feleknek – eltérő rendelkezés hiányában – az ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követő 40 napon belül jelentkezniük kell a Bizottságnál, ki kell fejteniük álláspontjukat, be kell nyújtaniuk kitöltött kérdőíveiket, illetve a Bizottság rendelkezésére kell bocsátaniuk a birtokukban lévő egyéb információkat. A Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy az alaprendeletben megállapított eljárási jogok többsége csak akkor gyakorolható, ha a felek a fent említett határidőn belül jelentkeznek a Bizottságnál.

ii. *Meghallgatások*

Az érdekelt felek ugyanezen 40 napos határidőn belül kérhetik a Bizottság előtti meghallgatásukat.

b) *A piacgazdasági elbánás és/vagy az egyéni elbánás iránti kérelmek benyújtására vonatkozó külön határidő*

Az 5. pont c) alpontjában említett, kellően megalapozott, piacgazdasági elbánás iránti, a vállalat által benyújtott kérelemnek az ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követő 15 napon belül kell beérkeznie a Bizottsághoz.

c) *A piacgazdasági berendezkedésű ország kiválasztására vonatkozó külön határidő*

A vizsgálatban érintett feleknek észrevételeik lehetnek azzal kapcsolatban, hogy megfelelő piacgazdasági berendezkedésű országnak tartják-e az Amerikai Egyesült Államokat, melyet a Bizottság az 5. pont d) alpontjában ismertetettek szerint mint a Kínai Népköztársaságra érvényes rendes érték megállapításához kiválasztani tervez. Az észrevételeknek az ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követő 10 napon belül kell beérkezniük a Bizottsághoz.

7. **Írásbeli beadványok, kitöltött kérdőívek, levelek**

Az érdekelt feleknek minden beadványukat és kérelmüket írásban kell benyújtaniuk (eltérő rendelkezés hiányában nem elektronikus formában), melyen fel kell tüntetniük nevüket, címüket, e-mail címüket, telefon- és faxszámukat. Az érdekelt felek valamennyi bizalmas írásbeli beadványát – beleértve az ezen értesítésben kért információkat, a kérdőívekre adott válaszokat és a leveleket – „Limited” (korlátozott hozzáférés (!)) jelöléssel kell ellátni, és az alaprendelet 19. cikke (2) bekezdésének megfelelően ezekhez nem bizalmas jellegű változatot is mellékelni kell, melyet „FOR INSPECTION BY INTERESTED PARTIES” (Az érdekelt felek számára, betekintésre) jelöléssel kell ellátni.

(!) Ez azt jelenti, hogy a dokumentum csak belső használatra szolgál. A dokumentumnak az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz való nyilvános hozzáféréséről szóló 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 145., 2001.5.31., 43. o.) 4. cikke értelmében védelmet kell biztosítani. Az alaprendelet 19. cikke és az 1994. évi GATT VI. cikkének végrehajtásáról szóló WTO-megállapodás (dömpingellenes megállapodás) VI. cikke szerint bizalmas dokumentumnak minősül.

A Bizottság levelezési címe:

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

8. Az együttműködés hiánya

Abban az esetben, ha az érdekelt felek valamelyike megtagadja a szükséges információkhoz való hozzáférést, vagy nem szolgáltat információkat határidőn belül, illetve ha a vizsgálatot jelentősen hátráltatja, az alaprendelet 18. cikkével összhangban megerősítő vagy nemleges megállapítások tehetők a rendelkezésre álló tények alapján.

Ha megállapítást nyer, hogy az érdekelt felek valamelyike hamis vagy félrevezető adatokat szolgáltatott, ezeket az információkat figyelmen kívül kell hagyni, és az alaprendelet 18. cikkének megfelelően a rendelkezésre álló tényekre lehet támaszkodni. Ha valamelyik érdekelt fél nem, vagy csak részben működik együtt, és ezért a rendelkezésre álló tények felhasználására kerül sor, az eredmény kedvezőtlenebb lehet e fél számára, mintha együttműködött volna.

9. A vizsgálat ütemterve

A vizsgálat az alaprendelet 11. cikke (5) bekezdésének megfelelően ezen értesítésnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételétől számított 15 hónapon belül lezárul.

10. Személyes adatok feldolgozása

A Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy a vizsgálat során gyűjtött valamennyi személyes adatot a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően fogja kezelni.

11. Meghallgató tisztviselő

A Bizottság felhívja továbbá a figyelmet arra, hogy ha az érdekelt felek úgy ítélik meg, hogy védelemhez való joguk gyakorlása során nehézségekbe ütköznek, kérhetik a Kereskedelmi Főigazgatóság meghallgató tisztviselőjének közbenjárását. A meghallgató tisztviselő összekötő szerepet tölt be az érdekelt felek és a Bizottság szolgálatai között: az eljárás során szükség esetén közvetít az érdekek védelmét érintő eljárási kérdésekben, különös tekintettel az aktához való hozzáférésre, az adatok bizalmas kezelésére, a határidők meghosszabbítására, valamint az írásban és/vagy szóban kifejtett álláspontok kezelésére. További információk, valamint a meghallgató tisztviselő elérhetősége és weboldala a Kereskedelmi Főigazgatóság internetes oldalán található (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ HLL 8., 2001.1.12., 1. o.

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

BIZOTTSÁG

ÁLLAMI TÁMOGATÁSOK – DÁNIA

Állami támogatás C 41/08 (NN 35/08) – Danske Statsbaner

Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésének megfelelően

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 309/07)

A Bizottság 2008. szeptember 10-i levelében – amelynek hiteles nyelvi változata az ezen összefoglaló utáni oldalakon olvasható – értesítette Dániát azon döntéséről, hogy az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerint eljárást indít a fenti támogatást/intézkedést illetően.

Az érdekelt felek észrevételeiket az ezen összefoglaló és az azt követő levél közzétételét követő egy hónapon belül az alábbi címre nyújthatják be:

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

Az említett észrevételeket Dánia is megkapja. Az észrevételeket benyújtó érdekelt felek írásban, kérésüket megindokolva kérhetik személyazonosságuk bizalmas kezelését.

AZ ÖSSZEFOGLALÁS SZÖVEGE

AZ INTÉZKEDÉSEK LEÍRÁSA

ELJÁRÁS

A Bizottsághoz 2003. február 3-án kelt levélben érkezett az első panasz a **Danske Statsbaner** társaság (a továbbiakban: DSB) által Koppenhága és Ystad közötti vasúti személyszállításra kapott állítólagos támogatásra vonatkozóan. A panaszt követően többszöri levélváltásra került sor a Bizottság és a dán hatóságok között. Az említett panasz CP107/07 szám alatt került nyilvántartásba.

A Bizottsághoz 2006. június 1-jén kelt levélben érkezett a második panasz a dán Közlekedési Minisztérium és a DSB közötti két közbeszerzési pályázat keretében a DSB-nek juttatott állítólagos támogatással kapcsolatban. Ezt a panaszt is a Bizottság és a dán hatóságok közötti többszöri levélváltás követte. A panasz CP124/06 szám alatt került nyilvántartásba.

Mivel a két panasz részben ugyanarra a tényállásra vonatkozik, a Bizottság úgy döntött, hogy együtt vizsgálja azokat.

A panaszosok által a Bizottsághoz eljuttatott információk szerint a dán Közlekedési Minisztérium és a DSB állami vállalat közötti közszolgáltatási szerződések keretében állami támogatás kifizetésére kerülhetett sor.

Közszolgáltatási szerződések

E határozat a 2000–2004, illetve a 2005–2014 időtartamra a dán Közlekedési Minisztérium és a DSB között kötött két közszolgáltatási szerződésre vonatkozik. A szerződéskötéseket nem előzte meg pályázati eljárás.

A szerződések tartalmazzák a vasúti személyszállításra irányuló szolgáltatás nyújtását Dániában, valamint a rendszerességgel, a szolgáltatások minőségével, illetve a díjszabással kapcsolatos egyes kötelezettségeket. A szerződések kiterjednek továbbá vasúti gördülőállomány beszerzésére is.

A szerződések értelmében a DSB rendelkezik – néhány kivételtől eltekintve – a jegyeladásból befolyt bevétellel. A DSB szerződés szerinti kifizetések formájában kompenzációban is részesül, a szerződés szerint megállapított mértékben.

AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

A LEVÉL SZÖVEGE

A támogatás ténye

A Bizottság jelenleg nem zárhatja ki, hogy a DSB a dán Közlekedési Minisztériummal a 2000–2004 és a 2005–2014 időszakra kötött közszolgáltatási szerződés keretében állami támogatásban részesült. A Bizottságnak különösen kétsége van a Bíróság által az *Altmark* ügyben hozott ítéletében e tekintetben megállapított négy kritérium közül három betartását illetően.

Összeegyeztethetőség

A dán kormány és a DSB közötti közszolgáltatási szerződés az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke szerinti közszolgáltatási szerződésnek minősül, ezért jelen esetben a cikk rendelkezéseit kell alkalmazni.

A Bizottság úgy véli, hogy az 1191/69/EGK rendelet alapján a Bizottság a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilváníthatja azt a támogatást, amely a közszolgáltatási szerződésben meghatározott szolgáltatások árának részét képezi. Ha azonban az 1191/69/EGK rendeletben meghatározott feltételek nem teljesülnek, az ilyen támogatás összeegyeztethetőségét a Szerződésből, a joggyakorlatból és a döntéshozatali gyakorlatból eredő általános elvek alapján kell vizsgálni.

Ezekről az elvekről a Bizottság a közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabályban ⁽¹⁾ nyújtott általános áttekintést.

A keretszabály 14. pontja meghatározza azokat az elveket, amelyek alapján meg lehet állapítani az állami hatóság által a nyilvános szolgáltatóknak fizetett árban foglalt támogatásoknak a közös piaccal való összeegyeztethetőségét. Ehhez igazolni kell, hogy a kompenzáció mértéke – azaz a dán kormány által fizetett ár – nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges költségeket.

A Bizottságnak ugyanis kétsége van efelől, hogy jelen esetben nem történt-e túlzott mértékű kompenzáció. A Bizottság számára kétséges továbbá, hogy a dán állam által a DSB eredményéből levont osztható és a szerződés szerinti éves kifizetések csökkentése következtében elkerülhető volt-e a túlzott mértékű kompenzáció veszélye.

Mindezek alapján a Bizottság kétségbe vonja a kérdéses állami támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségét.

A 659/1999/EK tanácsi rendelet 14. cikke értelmében a kedvezményezett kötelezhető a jogellenes támogatás visszatérítésére.

⁽¹⁾ HL C 297., 2005.11.29., 4. o.

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

⁽⁵⁾ De danske myndigheder gjorde det klart, at produktøkonomiregnskaberne er udfærdiget på grundlag af indtægts- og omkostningsallokeringer og er ikke et regnskabssystem. 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 varetagelse 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 tog såsom hastighed, antal sæder eller komfortniveau angives i punkt 10 ligesom

vilkårene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

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

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

4.2.2. Kontraktbetaling

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

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

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

40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

⁽¹⁰⁾ Jf. ovennævnte undtagelser.

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. BEDØMMELSE AF BESTEMMELSERNE I KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG SERVICE

5.1. Er der tale om statsstøtte?

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

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

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

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

97. Endelig har de danske myndigheder bekræftet, at Transportministeriet har tilført DSB midler til leje af materiel som led i en finansieringsaftale. Den finansielle analyse fra KPMG nævner en udbetaling på [...] (*) DKK i 2005 og en forventet udbetaling i 2007-2010 på [...] (*) DKK.
98. Herudover har de danske myndigheder underrettet Kommissionen om, at leverandøren af det rullende materiel, Ansaldobreda, skal betale erstatning for forsinkelserne. Hvor stor erstatningen ville blive stod ikke klart, da KPMG udarbejdede sin analyse.
99. På denne baggrund står det ikke klart for Kommissionen, om udbetalingen af den del af kompensationsbeløbet, der er knyttet til rullende materiel i kontrakterne, har medført, at DSB har fået en fordel, i og med at de dermed forbundne omkostninger ikke forfaldt til betaling. På den anden side tvivler Kommissionen på, at reduktionen af udbetalingerne og opkrævningen af udbytte svarer præcist til de resultatforbedringer, der skyldes leveringsforsinkelserne. Kommissionens usikkerhed gælder også den compensation, DSB har fået for at måtte bruge lejet materiel, og udfaldet af erstatningssagen mod leverandøren.
100. På denne baggrund kan Kommissionen ikke udelukke, at de kontraktlige udbetalinger og andre compensationer og erstatninger har medført, at DSB har fået en fordel, fordi leveringen af det rullende materiel, der var forudsat i kontrakterne om offentlig service, blev forsinket.
- iii) *Særlige forhold angående strækningen København — Ystad*
101. Kommissionen er også usikker på, om DSB har kunnet skaffe sig en fordel for at drive trafik på denne strækning. Usikkerheden bunder i to forhold:
102. På den ene side kan Kommissionen ikke udelukke, at DSB for perioden 2000-2004 har fået økonomisk støtte i form af tilskud via kontrakten om offentlig service, selvom strækningen var betjent uden forpligtelser til at yde offentlig service.
103. På den anden side sætter Kommissionen spørgsmålstegn ved omkostningerne ved hele strækningen København — Bornholm. De danske myndigheder har anført, at DSB tilbyder sine passagerer gennemgående billetter, inklusive færgeturen mellem Ystad og Rønne⁽¹⁵⁾. Færgeruten mellem disse to byer drives af en offentlig virksomhed, og derfor gælder det om at være sikker på, at den pris, hvor med færgeturen faktureres til DSB, ikke giver DSB en fordel i forhold til konkurrenternes busforbindelse, der også sælger gennemgående billetter. Det må med andre ord kontrolleres, om det selskab, der driver færgeruten, opkræver den samme pris af DSB og af det busselskab, der konkurrerer med DSB, og, hvis det ikke er tilfældet, om forskellen er forretningsmæssigt begrundet.
- 5.1.4. *Fastlægges størrelsen af den nødvendige 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 jernbaneinfrastruktur set i forhold til andre transportformer. Litra b) ser således heller ikke ud til at finde anvendelse. Kommissionen noterer sig herefter, at kontrakten om offentlig service ingen bestemmelser indeholder om forskningsmæssige forsøg, hvorfor heller ikke litra c) kan finde anvendelse. Endelig har Danmark ikke anført, at DSB skulle befinde sig i alvorlige strukturelle vanskeligheder, og at det var hensigten at yde støtte som led i en saneringsplan. DSB's resultater viser tværtimod, at selskabet står stærkt både økonomisk og finansielt. Litra d) synes altså heller ikke at finde anvendelse.

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

- enten tarifpligter, 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 landransportsektoren⁽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.

Az Egyesült Királyság kormányának értesítése a szénhidrogének kutatására, feltárására és kitermelésére vonatkozó engedélyek megadásának és felhasználásának feltételeiről szóló 94/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 309/08)

Az Egyesült Királyság értesítése soron kívüli engedély megadásáról az alacsony vízszintet jelző pont fölött fekvő, az Egyesült Királyság kataszterében SU60 jelzettel ellátott övezet szárazföldi (landward) részeire

Vállalkozás-, Vállalat- és Szabályozásreform-politikai Minisztérium (Department for Business, Enterprise & Regulatory Reform)

1998. évi törvény a kőolajról

Szárazföldi engedélyezési lehetőség

1. A Vállalkozás-, Vállalat- és Szabályozásreform-politikai Miniszter az Egyesült Királyság kataszterében SU60 jelzettel ellátott övezet szárazföldi, alacsony vízszintet jelző pont fölött fekvő részei tekintetében olajkitermelési és fejlesztési engedély (Petroleum Exploration and Development Licence) megszerzésére pályázni szándékozó személyek számára közlésezi az alábbi felhívást.

2. Az érintett terület térképe megtalálható a Vállalkozás-, Vállalat- és Szabályozásreform-politikai Minisztériumban, melynek címe: 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET. A térkép a hirdetmény érvényességének ideje alatt előzetes bejelentkezés alapján (tel.: (44-207) 215 50 32, fax: (44-207) 215 50 70) hétfőtől péntekig 9.15-től 16.45-ig tekinthető meg, illetve a Vállalkozás-, Vállalat- és Szabályozásreform-politikai Minisztérium olaj- és gázügyekkel kapcsolatos honlapján is elérhető (lásd lent).

3. Az ajánlat további részletei – beleértve az ajánlat tárgyát képező területekről készült térképet, valamint az engedélyekre vonatkozó iránymutatást és a bennük szereplő feltételeket, továbbá a pályázat benyújtásának módját – megtalálhatók az Energiaügyi Fejlesztési Csoport (Energy Development Unit – EDU) honlapján:

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

4. A pályázatok elbírálásakor a kőolajról (szárazföldi területeken folyó) (kőolajtermelésről) szóló, 1995. évi miniszteri rendelet (Petroleum (Production)(Landward Areas) Regulations, S.I. 1995 No 1436.) és a szénhidrogén-engedélyezési irányelv alkalmazásáról szóló 1995. évi miniszteri rendelet (Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995, S.I. 1995 No 1434.) rendelkezései irányadók azzal a kikötéssel, hogy az elbírálást Nagy-Britannia szárazföldi kőolaj- és földgáztartalékainak gyors, alapos, eredményes és biztonságos felkutatása iránti folytatólagos igénnyel összefüggésében kell lefolytatni.

5. A pályázatok elbírálásának szempontjai a következők:

- a) a pályázó pénzügyi életképessége, valamint pénzügyi teljesítőképessége az engedélyeztetni kívánt tevékenység elvégzésére a kezdeti időszakra vonatkozóan, ideértve a pályázat tárgyát képező övezeten belül található lelőhelyek teljes körű hasznosíthatóságának értékeléséről benyújtott munkaprogramot is;
- b) a kérelmező műszaki felkészültsége az engedély tárgyát képező tevékenységek végrehajtására a kezdeti szakaszban, beleértve a kérelem tárgyát képező övezet szénhidrogénkészletével kapcsolatos távlati kilátások meghatározását. A műszaki felkészültség elbírálása részben a pályázat tárgyát képező övezet elemzésének minősége alapján történik;
- c) az engedélyben meghatározott tevékenységek elvégzésének módja a kezdeti szakaszban, beleértve a kérelem tárgyát képező terület teljes potenciáljának értékelésére benyújtott munkaprogram minőségét;
- d) ha a pályázó rendelkezik vagy korábban rendelkezett a kőolajról szóló 1998. évi törvény alapján kiadott vagy technikailag a kőolajról szóló 1998. évi törvény alapján kiadottnak minősülő engedéllyel, akkor az a körülmény, ha a szóban forgó engedély alapján végzett tevékenysége során nem tett tanúbizonyosságot kellő hatékonyságról vagy kellően felelős magatartásról.

6. A miniszter csak abban az esetben adja ki az engedélyt, ha egyben kész jóváhagyni a kérelmező által kiválasztott üzemeltetőt is. Az üzemeltető jóváhagyásához a miniszternek meg kell győződnie arról, hogy a jelölt – tekintettel személyzetének létszámára, tapasztalataira és képzettségére, a javasolt eljárásokra és módszerekre, a vezetési struktúra felépítésére, az alvállalkozókkal való kapcsolattartásra és az átfogó vállalati stratégiára – kellően felkészült a fúrási műveletek megtervezésére és elvégzésére. A leendő üzemeltető alkalmaságának elbírálása során a miniszter figyelembe veszi mind a pályázatban szolgáltatott új információkat, mind a jelölt – az Egyesült Királyságban vagy külföldön folytatott – korábbi tevékenységéről rendelkezésre álló adatokat.

7. Az erre az ajánlatra vonatkozó átfogó iránymutatás megtekinthető az Energiaügyi Fejlesztési Csoport honlapján:

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

Engedélyek

8. Felhívjuk a kérelmezők figyelmét, hogy különleges feltételek figyelembe vétele érdekében a miniszternek jogában áll bármilyen engedélykiadási ajánlatot módosított feltételekkel megtenni.

9. Ha a miniszter e felhívás alapján engedélykiadási ajánlatot tesz, akkor erre az ajánlattételre e felhívás keltétől számítva tizenkét hónapon belül fog sor kerülni.

10. A miniszter nem visel felelősséget a pályázat benyújtásáról meghozott döntéssel, illetőleg a pályázatok elkészítésével kapcsolatban a pályázóknál jelentkező költségekért.

Stratégiai környezeti értékelés

11. A bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló 2001/42/EK irányelvben foglalt előírásoknak megfelelően a Vállalkozás-, Vállalat- és Szabályozásreform-politikai Minisztérium elvégezte többek között az ajánlat tárgyát képező terület stratégiai környezetvédelmi vizsgálatát. A vizsgálat eredménye megtalálható az Energiaügyi Fejlesztési Csoport honlapján:

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

A Holland Királyság gazdasági miniszterének közleménye a szénhidrogének kutatására, feltárására és kitermelésére vonatkozó engedélyek megadásának és felhasználásának feltételeiről szóló 94/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikkének (2) bekezdése alapján

(2008/C 309/09)

A gazdasági miniszter bejelenti, hogy országánál szénhidrogének kutatásának engedélyezését kérelmezték.

A kérelem a Noord-Holland tartományban található, az alábbi szakaszokkal körülhatárolt területre vonatkozik:

- a) a B. ponttól az A. ponton keresztül húzódó, az e vonal és a bányászati törvény mellékletében meghatározott vonal metszéspontjában végződő egyenes szakasz;
- b) a B–C. pontpár között húzódó egyenes szakasz;
- c) a partvédelmi eszközök talapzatát követő, a Den Helder-i kompikötő, majd az új kikötő mólóján keresztül húzódó, a Watt-tengert Noord-Holland tartomány szárazföldi területétől elválasztó gátak talapzata mentén a D. pontig tartó szakasz;
- d) a D–E, E–F, F–G, G–H, H–I, I–J, J–K. és K–L. pontpárok közötti egyenes szakaszok. Az ezen szakaszok meghatározta vonal azonos a Slootdorpra vonatkozó kitermelési engedélyben szereplő határvonallal;
- e) az L–M. és az M–N. pontpárok közötti egyenes szakaszok;
- f) az N–O, O–P, P–Q, Q–R, R–S, S–T. pontpárok közötti egyenes szakaszok, valamint a T. ponttól az U. ponton keresztül húzódó, az e vonal és a bányászati törvény mellékletében meghatározott vonal metszéspontjában végződő egyenes szakasz. Az ezen szakaszok által meghatározott vonal azonos a Middelie-re vonatkozó kitermelési engedélyben szereplő határvonallal;
- g) a bányászati törvény mellékletében meghatározott vonal azon szakasza, amely az f) pontban meghatározott metszéspontból indul, és az a) pontban meghatározott metszéspontban végződik.

Az említett pontok koordinátái a következők:

Pont	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

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

A koordinátákat a Rijksdriehoeksmeting (RD) holland vetületi rendszer alapján határozták meg.

A fenti szakaszok által körülhatárolt terület nagysága 576,4 km².

A fenti irányelv, valamint a bányászati törvény (Mijnbouwwet; Staatsblad 2002, 542. szám) 15. cikke értelmében a gazdasági miniszter felhívja az érdekelt feleket, hogy amennyiben a fenti pontok és koordináták által meghatározott területen szénhidrogének kutatását tervezik, nyújtsák be engedélykérelmüket.

Az engedélyezés a gazdasági miniszter hatáskörébe tartozik. A fenti irányelv 5. cikkének (1), 5. cikkének (2) és 6. cikkének (2) bekezdésében említett kritériumokat, feltételeket és követelményeket a bányászati törvény (Mijnbouwwet; Staatsblad 2002, 542. szám) ismerteti részletesen.

E felhívásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételét követően az érdekelt feleknek 13 hét áll rendelkezésére ahhoz, hogy kérelmüket a következő címre elküldjék:

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

A határidő lejártát követően beérkezett kérelmek elbírálására nincs lehetőség.

A beérkezett kérelmek elbírálására a határidőt követő tizenkét hónapon belül kerül sor.

Az érdeklődők további tájékoztatást kaphatnak a következő telefonszámon: E.J. Hoppel: (31-70) 379 77 62.

A francia kormány közleménye a szénhidrogének kutatására, feltárására és kitermelésére vonatkozó engedélyek megadásának és felhasználásának feltételeiről szóló 94/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ alapján

(Hirdetmény folyékony és gáznemű szénhidrogének bányászati kutatására vonatkozó kizárólagos engedélyek – ún. „permis de Cévennes”, „permis d'Alès” és „permis de Navacelles” – iránti kérelmekről)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 309/10)

2007. december 6-án kelt, és 2008. június 13-án helyesbített kérelmében a Cévennes Petroleum Development Ltd társaság – székhelyének címe: Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex HA9 6DE, Egyesült Királyság – folyékony és gáznemű szénhidrogének kutatására feljogosító kizárólagos engedélyért – ún. „Permis des Cévennes”-ért – folyamodott öt éves időtartamra, körülbelül 4 323 négyzetkilométernyi, Ardèche, Gard és Hérault megyében fekvő területre.

A Schuepbach Energy LLC társaság – székhelyének címe: 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX 75201, Amerikai Egyesült Államok – 2008. április 8-i kérelmében folyékony vagy gáznemű szénhidrogének felkutatására feljogosító kizárólagos engedélyért – ún. „Permis d'Alès”-ért – folyamodott három éves időtartamra, körülbelül 9 810 négyzetkilométernyi, Ardèche, Aveyron, Drome, Gard, Hérault, Lozère és Vaucluse megyében fekvő területre. Az engedélykérelem tárgyát képező terület részben megegyezik a „permis de Cévennes” tárgyát képező területtel.

Az Egdon Resources (New Ventures) Ltd (székhelye: Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP, Egyesült Királyság), az Eagle Energy Limited (székhelye: 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY, Egyesült Királyság) és a YCI Resources Ltd (székhelye: Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW, Egyesült Királyság) társaság 2008. május 15-i kérelmében folyékony és gáznemű szénhidrogének felkutatására jogosító kizárólagos engedélyért – ún. „Permis de Navacelles”-ért – folyamodott öt éves időtartamra, körülbelül 576 négyzetkilométernyi, Ardèche és Gard megyében fekvő területre. Az engedélykérelem tárgyát képező terület megegyezik a fenti engedélykérelmekben szereplő területtel.

Az engedélykérelmek tárgyát képező terület határvonalát az újfokban (gr) megadott földrajzi koordinátáikkal meghatározott alábbi pontokat felsorolásuk sorrendjében összekötő hosszúsági és szélességi körök ívei alkotják, kezdő meridiánnak a párizsi hosszúsági kört véve.

Pont	Hosszúság	Szélesség
A	2,90 gr K	49,80 gr É
B	2,90 gr K	49,50 gr É
C	2,80 gr K	49,50 gr É
D	2,80 gr K	49,40 gr É
E	2,70 gr K	49,40 gr É
F	2,70 gr K	49,30 gr É
G	2,60 gr K	49,30 gr É
H	2,60 gr K	49,20 gr É
I	2,50 gr K	49,20 gr É
J	2,50 gr K	49,10 gr É
K	2,40 gr K	49,10 gr É
L	2,40 gr K	48,80 gr É
M	2,30 gr K	48,80 gr É

(¹) HLL 164., 1994.6.30., 3. o.

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

Pont	Hosszúság	Szélesség
AU	2,30 gr K	49,60 gr É
AV	2,30 gr K	49,70 gr É
AW	2,50 gr K	49,70 gr É
AX	2,50 gr K	49,80 gr É

A kérelmek benyújtása és az engedély kiadásának feltételei

A kezdeti kérelmek és a versengő kérelmek benyújtói kötelesek igazolni, hogy teljesülnek a bányászati engedélyekről és a földfelszín alatti tárolási engedélyekről szóló, 2006. június 2-i 2006-648. sz. rendelet (*décret*) (*Journal officiel de la République française*, 2006. június 3.) 4. és 5. cikkében meghatározott feltételek.

Az érdekeltek e hirdetmény közzétételétől számítva kilencven napon belül a szénhidrogénekre vonatkozó franciaországi bányászati engedélyek megszerzéséről szóló, az *Európai Közösségek Hivatalos Lapja* 1994. december 30-i C 374. számának 11. oldalán közzétett hirdetményben összefoglalt, valamint a bányászati engedélyekről és a földfelszín alatti tárolási engedélyekről szóló 2006-648. sz. rendeletben előírt szabályok szerint versengő kérelmet nyújthatnak be. A versengő kérelmeket a bányászati miniszternek kell címezni, és az alább megadott címre kell beküldeni.

A kezdeti és a versengő kérelmekről a bányászati engedélyek odaítélésének a fenti rendelet 6. cikkében meghatározott kritériumai alapján születik döntés, legkésőbb 2010. április 8-án.

A tevékenység gyakorlásának és megszüntetésének feltételei és követelményei

A kérelmezők figyelmébe ajánljuk a bányászati törvénykönyv 79. és 79.1. sz. cikkét és a bányászati munkákról, a földfelszín alatti tárolási munkákról, valamint a bányák és a földfelszín alatti tárolás felügyeletéről szóló, 2006. június 2-i 2006-649 sz. rendeletet (*décret*) (*Journal Officiel de la République Française*, 2006. június 3.).

További felvilágosításért a környezetvédelemért, az energiaügyért, a fenntartható fejlődésért és a területszabályozásért felelős minisztériumhoz fordulhat: Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (direction générale de l'énergie et climat, direction de l'énergie, Sous-direction de la Sécurité d'Approvisionnement et des Nouveaux Produits Energétiques, bureau exploration production des hydrocarbures), 41, boulevard Vincent Auriol, F-75703 Paris Cedex 13 (tel.: (33) 153 94 14 81, fax: (33) 153 94 14 40).

A fent említett törvényi és rendeleti rendelkezéseket a Légifrance honlapon lehet megtekinteni:

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

MEGJEGYZÉS AZ OLVASÓHOZ

Az intézmények úgy határoztak, hogy a jövőben nem tüntetik fel szövegekben az idézett jogszabály utolsó módosítását.

Ellenkező jelzés hiányában, az itt megjelent szövegekben a jogszabályokra történő hivatkozást a hatályos változatokra történő hivatkozásként kell értelmezni.