

# Gazzetta ufficiale

## dell'Unione europea

# C 309

Edizione  
in lingua italiana

## Comunicazioni e informazioni

51° anno

4 dicembre 2008

Numero d'informazione	Sommarario	Pagina
I	<i>Risoluzioni, raccomandazioni e pareri</i>	
	PARERI	
	<b>Commissione</b>	
2008/C 309/01	Parere della Commissione, del 27 novembre 2008, in applicazione dell'articolo 7 della direttiva 98/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente un provvedimento di divieto adottato dalle autorità ungheresi nei confronti di una smerigliatrice angolare di marca REDLINE MD-2007-137 <sup>(1)</sup> .....	1
2008/C 309/02	Parere della Commissione, del 27 novembre 2008, in applicazione dell'articolo 7 della direttiva 98/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente un provvedimento di divieto adottato dalle autorità ungheresi nei confronti di un trapano a percussione elettrico di marca REDLINE MD-2007-140 <sup>(1)</sup> .....	3
	II <i>Comunicazioni</i>	
	COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E DAGLI ORGANI DELL'UNIONE EUROPEA	
	<b>Commissione</b>	
2008/C 309/03	Autorizzazione degli aiuti di Stato sulla base degli articoli 87 e 88 del trattato CE — Casi contro i quali la Commissione non solleva obiezioni <sup>(1)</sup> .....	5
2008/C 309/04	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) <sup>(1)</sup> .....	9

# IT

IV *Informazioni*

## INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E DAGLI ORGANI DELL'UNIONE EUROPEA

**Commissione**

2008/C 309/05	Tassi di cambio dell'euro .....	10
---------------	---------------------------------	----

---

V *Avvisi*

## PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA COMMERCIALE COMUNE

**Commissione**

2008/C 309/06	Avviso di apertura di un riesame intermedio parziale delle misure antidumping applicabili alle importazioni di alcuni tipi di elettrodi di tungsteno originari della Repubblica popolare cinese .....	11
---------------	---	----

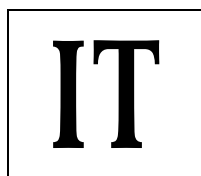
## PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

**Commissione**

2008/C 309/07	Aiuto di Stato — Danimarca — Aiuto di Stato C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner — Invito a presentare osservazioni ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE <sup>(1)</sup> .....	14
2008/C 309/08	Comunicato del governo del Regno Unito ai sensi della direttiva 94/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi <sup>(1)</sup> .....	27
2008/C 309/09	Comunicazione del ministro degli Affari economici del Regno dei Paesi Bassi a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 94/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi .....	29
2008/C 309/10	Comunicato del governo francese concernente la direttiva 94/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi ( <i>Avviso relativo alla richiesta di concessioni esclusive per la ricerca di miniere di idrocarburi liquidi o gassosi dette «Permis des Cévennes», «Permis d'Alès» e «Permis de Navacelles»</i> ) <sup>(1)</sup> .....	31

---

**Nota per il lettore** (vedi terza pagina di copertina)



<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

## I

(Risoluzioni, raccomandazioni e pareri)

## PARERI

## COMMISSIONE

## PARERE DELLA COMMISSIONE

del 27 novembre 2008

**in applicazione dell'articolo 7 della direttiva 98/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente un provvedimento di divieto adottato dalle autorità ungheresi nei confronti di una smerigliatrice angolare di marca REDLINE MD-2007-137**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 309/01)

### 1. Notifica delle autorità ungheresi

L'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 98/37/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle macchine, dispone che gli Stati membri adottino tutte le misure necessarie affinché le macchine cui si applica la direttiva possano essere immesse sul mercato e messe in servizio soltanto se non pregiudicano la sicurezza e la salute delle persone ed eventualmente degli animali domestici o dei beni, purché siano debitamente installate, mantenute in efficienza e utilizzate conformemente alla loro destinazione.

A norma dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale direttiva se uno Stato membro constata che macchine munite della marcatura «CE» utilizzate conformemente alla loro destinazione rischiano di pregiudicare la sicurezza delle persone ed eventualmente degli animali domestici o dei beni, esso prende tutte le misure necessarie per ritirarle dal mercato, vietarne l'immissione sul mercato, la messa in servizio o l'uso oppure limitarne la libera circolazione. Lo Stato membro è tenuto a informare immediatamente la Commissione di ogni misura in questo senso adottata, motivando la decisione.

Il 23 luglio 2007 le autorità ungheresi hanno notificato alla Commissione europea un provvedimento di divieto concernente l'immissione sul mercato di una smerigliatrice angolare elettrica portatile di marca REDLINE, tipo RL/AG0912-900. La macchina è stata fabbricata dalla Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, Cina, e distribuita dalla Baumann Hungary Kft., János utca 118., H-1162 Budapest.

Il fascicolo trasmesso alla Commissione europea comprendeva i seguenti documenti:

- certificato n. JSH0408078 del 12 agosto 2004 e certificato n. 431934 del 1° luglio 2005, rilasciati dalla Intertek ETL SEMKO, Building No. 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, Cina alla ditta Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, attestanti la conformità di una smerigliatrice angolare tipo S1M-MP2-125 alla direttiva macchine e alla direttiva sulla bassa tensione,
- certificato n. 02SHS1067-04 del 22 novembre 2005, rilasciato dalla Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, per lo stesso tipo di smerigliatrice angolare S1M-MP2-125, che assegna alla macchina il marchio «GS»,
- una dichiarazione della Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, del 12 luglio 2006, attestante che la smerigliatrice angolare tipo S1M-MP2-125 oggetto del certificato 02SHS1067-04 è equivalente alla smerigliatrice angolare tipo RL/AG0912-900,
- una dichiarazione CE di conformità redatta dalla Baumann Hungary Kft., dell'11 dicembre 2006, attestante che la smerigliatrice angolare tipo S1M-MP2-125 è equivalente alla smerigliatrice angolare tipo RL/AG0912-900 oggetto del provvedimento ungherese.

A norma dell'articolo 7, paragrafo 2, della suddetta direttiva, la Commissione, consultate le parti interessate, è tenuta a dichiarare se considera giustificato il provvedimento. Se la Commissione ritiene il provvedimento giustificato, ne informa gli Stati membri affinché questi possano prendere opportune misure nei confronti della macchina in questione, secondo quanto prescritto all'articolo 2, paragrafo 1.

## 2. Motivi addotti dalle autorità ungheresi

Il provvedimento adottato dalle autorità ungheresi si basava sulla mancata conformità della smerigliatrice angolare ai seguenti requisiti essenziali di salute e sicurezza indicati nell'allegato I della direttiva 98/37/CE (con riferimento alle specifiche delle norme armonizzate europee EN 50144-1:1998 — «Sicurezza degli utensili elettrici a motore portatili — Parte 1: Norme generali» ed EN 50144-2-3:2002 — «Sicurezza degli utensili elettrici a motore portatili — Parte 2-3: Norme particolari di sicurezza per smerigliatrici, smerigliatrici a disco e lucidatrici», alle quali fa riferimento la dichiarazione CE di conformità del fabbricante):

### 1.2.4. Dispositivo di arresto

Durante il funzionamento l'interruttore si è inceppato prima di raggiungere la posizione di bloccaggio e il meccanismo di bloccaggio non si è quindi liberato con una leggera pressione.

### 1.5.1. Rischi dovuti all'energia elettrica

Nel corso della prova di resistenza meccanica, l'elemento riportato in plastica si è staccato dalla smerigliatrice angolare rendendo accessibili parti in tensione.

### 1.5.6. Rischi d'incendio

Durante la prova termica la macchina si è incendiata, ha emesso fumo e fiamme per poi cessare di funzionare.

### 1.7.3. Marcatura

Il nome e l'indirizzo del fabbricante non erano indicati sulla macchina e mancava anche l'anno di fabbricazione. Mancavano anche le avvertenze e i simboli pertinenti.

### 1.7.4. Istruzioni per l'uso

Nelle istruzioni per l'uso mancavano varie istruzioni necessarie per l'utilizzo sicuro della macchina quali regole per la sicurezza elettrica, i parametri relativi all'emissione di rumore e alle vibrazioni ecc.

Le istruzioni per l'uso in inglese erano diverse da quelle in ungherese.

## 3. Parere della Commissione

Il 15 novembre 2007 la Commissione ha scritto alla Baumann Hungary Kft., invitandola a comunicarle le sue osservazioni riguardo al provvedimento adottato dalle autorità ungheresi.

In data 15 novembre 2007, la Commissione ha scritto inoltre a Intertek ETL SEMKO, Shanghai e a Intertek Deutschland GmbH, che avevano rilasciato certificati di conformità per la smerigliatrice angolare tipo S1M-MP2-125 che attestava l'equivalenza alla smerigliatrice angolare tipo RL/AG0912-900, oggetto del provvedimento ungherese.

Fino ad oggi non è pervenuta alcuna risposta.

Alla luce della documentazione disponibile, la Commissione ritiene che le autorità ungheresi abbiano dimostrato che la macchina oggetto della misura restrittiva non soddisfa i requisiti essenziali per la salute e la sicurezza sopra descritti. Tale non conformità comporta gravi rischi per le persone che usano la macchina in questione.

Di conseguenza, seguita la procedura prescritta, la Commissione emette il parere che il provvedimento adottato dalle autorità ungheresi sia giustificato.

Fatto a Bruxelles, il 27 novembre 2008.

Per la Commissione  
Günter VERHEUGEN  
Vicepresidente

**PARERE DELLA COMMISSIONE****del 27 novembre 2008****in applicazione dell'articolo 7 della direttiva 98/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente un provvedimento di divieto adottato dalle autorità ungheresi nei confronti di un trapano a percussione elettrico di marca REDLINE MD-2007-140**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 309/02)

**1. Notifica delle autorità ungheresi**

L'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 98/37/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle macchine, dispone che gli Stati membri adottino tutte le misure necessarie affinché le macchine cui si applica la direttiva possano essere immesse sul mercato e messe in servizio solo se non pregiudicano la sicurezza e la salute delle persone ed eventualmente degli animali domestici o dei beni, una volta debitamente installate, mantenute in efficienza e usate conformemente alla loro destinazione.

L'articolo 7, paragrafo 1, di tale direttiva dispone che se uno Stato membro constata che macchine munite del marchio «CE» usate conformemente alla loro destinazione rischiano di pregiudicare la sicurezza delle persone ed eventualmente degli animali domestici o dei beni, esso prende tutte le misure necessarie per ritirarle dal mercato, vietarne la commercializzazione, la messa in servizio o l'uso oppure limitarne la libera circolazione. Lo Stato membro è tenuto a informare immediatamente la Commissione di ogni misura in questo senso adottata, indicandone la motivazione.

In data 23 luglio 2007, le autorità ungheresi hanno notificato alla Commissione europea un provvedimento di divieto riguardante la commercializzazione di un trapano a percussione elettrico portatile di marca REDLINE, tipo RL/ID0955-910. L'utensile è stato fabbricato da Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, Cina, e distribuita da Baumann Hungary Kft., János utca 118., H-1162 Budapest.

La documentazione trasmessa alla Commissione europea comprendeva i seguenti documenti:

- certificato n. 04SHW2481-01, del 15 dicembre 2004, rilasciato da Intertek Deutschland GmbH per un trapano a percussione tipo Z1JE-KZ2-16B, che gli concedeva il marchio «GS»,
- certificato n. JSH0411181, del 1° dicembre 2004 e certificate n. 432960, del 15 dicembre 2004, rilasciati da Intertek ETL SEMKO, Shanghai, per lo stesso tipo di trapano a percussione Z1JE-KZ2-16B,
- una dichiarazione di Yongkang Zhengda Industrial Co., del 18 giugno 2006, attestante che il trapano a percussione tipo Z1JE-KZ2-16B è equivalente all'articolo RL/ID0955-910 oggetto del provvedimento ungherese,
- una dichiarazione CE di conformità, redatta da Baumann Hungary Kft., dell'11 agosto 2006, che si riferisce al certificato n. JSH0411181.

Ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, della suddetta direttiva, la Commissione, consultate le parti interessate, è tenuta a dichiarare se considera giustificato il provvedimento. Se la Commissione ritiene il provvedimento giustificato, ne informa gli Stati membri affinché questi possano prendere opportune misure nei confronti della macchina in questione, secondo quanto prescritto all'articolo 2, paragrafo 1.

**2. Motivi addotti dalle autorità ungheresi**

Il provvedimento adottato dalle autorità ungheresi si fonda sull'inosservanza da parte del trapano a percussione dei seguenti requisiti essenziali di salute e di sicurezza indicati nell'allegato I della direttiva 98/37/CE (con riferimento alle specifiche delle norme armonizzate europee EN 60745-1:2003 — «Sicurezza degli utensili portatili a motore elettrico — Parte 1: Norme generali» ed EN 60745-2-1:2003 — «Sicurezza degli utensili portatili a motore elettrico — Parte 2-1: Norme particolari per i trapani e i trapani a percussione»).

**1.5.1. Alimentazione elettrica e 1.5.6 — Rischi d'incendio**

Il prodotto presenta rischi d'incendio a causa dalla mancata fissazione del cablaggio interno, che può causare un cortocircuito.

**1.5.6. Rischi d'incendio**

Durante la prova termica la macchina si è incendiata, ha emesso fumo per poi cessare di funzionare.

### 3. **Parere della Commissione**

In data 15 novembre 2007, la Commissione scriveva a Baumann Hungary Kft., che aveva firmato la dichiarazione CE di conformità, invitandola a comunicare le sue osservazioni in merito al provvedimento adottato dalle autorità ungheresi.

In data 15 novembre 2007, la Commissione scriveva inoltre a Intertek ETL SEMKO, Shanghai e a Intertek Deutschland GmbH, che avevano rilasciato i certificati di conformità per il trapano a percussione tipo Z1JE-KZ2-16B di cui attestavano l'equivalenza al trapano a percussione tipo RL/ID0955-910, oggetto della misura ungherese.

Fino ad oggi non è pervenuta alcuna risposta.

Alla luce della documentazione disponibile, la Commissione ritiene che le autorità ungheresi abbiano dimostrato che il macchinario oggetto della misura restrittiva non soddisfano i requisiti essenziali per la salute e la sicurezza sopra descritti. Tale non-conformità comporta gravi rischi per le persone che usano il macchinario in questione.

Di conseguenza, seguita la procedura prescritta, la Commissione emette il parere che il provvedimento adottato dalle autorità ungheresi sia giustificato.

Fatto a Bruxelles, il 27 novembre 2008.

*Per la Commissione*  
Günter VERHEUGEN  
*Vicepresidente*

---

## II

*(Comunicazioni)*COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E DAGLI ORGANI  
DELL'UNIONE EUROPEA

## COMMISSIONE

**Autorizzazione degli aiuti di Stato sulla base degli articoli 87 e 88 del trattato CE****Casi contro i quali la Commissione non solleva obiezioni***(Testo rilevante ai fini del SEE)**(2008/C 309/03)*

Data di adozione della decisione	4.6.2008
Numero dell'aiuto	N 158/08
Stato membro	Polonia
Regione	Lubelskie
Titolo (e/o nome del beneficiario)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Base giuridica	Ustawa budżetowa na rok 2007 z dnia 25 stycznia 2007 r.; załącznik II, część 83 budżetu państwa — Rezerwy celowe (Dz.U. z 2007 r. 15, poz. 90). Kontrakt Wojewódzki dla Województwa Lubelskiego na lata 2007–2008. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 grudnia 2007 r. (Dz.U. 241, poz. 1760)
Tipo di misura	Aiuto agli investimenti
Obiettivo	Sviluppo settoriale
Forma di sostegno	Sovvenzione diretta, apporto di capitale, contributo territoriale
Stanziamiento	296,65 Mio PLN (84,14 Mio EUR)
Intensità	Circa 76 %
Durata	L'aiuto sarà concesso fino al 30.12.2011
Settore economico	Trasporto aereo

Nome e indirizzo dell'autorità che eroga l'aiuto	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
Altre informazioni	—

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Data di adozione della decisione	20.10.2008
Numero dell'aiuto	N 458/08
Stato membro	Germania
Regione	—
Titolo (e/o nome del beneficiario)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Base giuridica	— Haushaltsgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern in der jeweils gültigen Fassung, insb. § 14 Abs. 1 Landeshaushaltsordnung und dazu erlassene Verwaltungsvorschriften, insb. § 39 LHO — Haushaltsgesetz 2008/2009 (Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Mecklenburg-Vorpommern für die Haushaltsjahre 2008 und 2009 und die Festlegung der Verbundquoten des Kommunalen Finanzausgleichs in den Jahren 2008 und 2009)
Tipo di misura	Aiuto individuale
Obiettivo	Ristrutturazione di imprese in difficoltà
Forma dell'aiuto	Garanzia
Dotazione di bilancio	Importo totale dell'aiuto previsto: 0,16 Mio EUR
Intensità	—
Durata	—
Settore economico	Industria manifatturiera



Nome e indirizzo dell'autorità che eroga l'aiuto	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
Altre informazioni	—

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Data di adozione della decisione	13.11.2008
Numero dell'aiuto	N 567/08
Stato membro	Finlandia
Regione	—
Titolo (e/o nome del beneficiario)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Base giuridica	Valtioneuvoston päätös talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtioneuvoston ehtoista; draft law
Tipo di misura	Regime
Obiettivo	Rimedio a un grave turbamento dell'economia
Forma dell'aiuto	Garanzia
Dotazione di bilancio	Importo totale dell'aiuto previsto: 50 000 Mio EUR
Intensità	—
Durata	10.2008-4.2009
Settore economico	Intermediazione finanziaria
Nome e indirizzo dell'autorità che eroga l'aiuto	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Altre informazioni	—

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Data di adozione della decisione	24.1.2008
Numero dell'aiuto	N 696/06
Stato membro	Italia
Regione	Molise
Titolo (e/o nome del beneficiario)	Arresto definitivo delle attività di pesca e ammodernamento dei pescherecci
Base giuridica	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Tipo di misura	Regime di aiuti
Obiettivo	Aiuto al settore della pesca
Forma di sostegno	Aiuto diretto
Stanziamiento	1 186 000 EUR
Intensità	Fino al 40 %
Durata	Un anno
Settore economico	Pesca
Nome e indirizzo dell'autorità che eroga l'aiuto	M.I.P.A.A.F. – Dipartimento delle Filiere Agricole e dell'Agroalimentari Direzione Generale della Pesca Marittima e dell'Acquacoltura Viale dell'Arte n. 16 I-00144 Roma
Altre informazioni	—

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:  
[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

**Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata**  
**(Caso COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 309/04)

Il 31 ottobre 2008 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti commerciali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

- sul sito Internet di Europa nella sezione dedicata alla concorrenza (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per società, per numero del caso, per data e per settore,
  - in formato elettronico sul sito EUR-Lex, al documento 32008M5338. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

## IV

(Informazioni)

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E  
DAGLI ORGANI DELL'UNIONE EUROPEA

## COMMISSIONE

**Tassi di cambio dell'euro <sup>(1)</sup>****3 dicembre 2008**

(2008/C 309/05)

**1 euro =**

Moneta	Tasso di cambio	Moneta	Tasso di cambio		
USD	dollari USA	1,2623	TRY	lire turche	1,9926
JPY	yen giapponesi	117,39	AUD	dollari australiani	1,9625
DKK	corone danesi	7,4505	CAD	dollari canadesi	1,5853
GBP	sterline inglesi	0,85475	HKD	dollari di Hong Kong	9,7852
SEK	corone svedesi	10,4545	NZD	dollari neozelandesi	2,3804
CHF	franchi svizzeri	1,5332	SGD	dollari di Singapore	1,9315
ISK	corone islandesi	290,00	KRW	won sudcoreani	1 849,90
NOK	corone norvegesi	8,9050	ZAR	rand sudafricani	13,0017
BGN	lev bulgari	1,9558	CNY	renminbi Yuan cinese	8,6884
CZK	corone ceche	25,636	HRK	kuna croata	7,1913
EEK	corone estoni	15,6466	IDR	rupia indonesiana	15 274,00
HUF	fiorini ungheresi	262,33	MYR	ringgit malese	4,5948
LTL	litas lituani	3,4528	PHP	peso filippino	62,230
LVL	lats lettони	0,7093	RUB	rublo russo	35,3395
PLN	zloty polacchi	3,8506	THB	baht thailandese	44,919
RON	leu rumeni	3,8435	BRL	real brasiliano	3,0390
SKK	corone slovacche	30,225	MXN	peso messicano	17,1610

<sup>(1)</sup> Fonte: tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

## V

(Avvisi)

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA  
COMMERCIALE COMUNE

## COMMISSIONE

**Avviso di apertura di un riesame intermedio parziale delle misure antidumping applicabili alle importazioni di alcuni tipi di elettrodi di tungsteno originari della Repubblica popolare cinese**

(2008/C 309/06)

La Commissione ha ricevuto una domanda di riesame intermedio parziale a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 384/96 del Consiglio, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea («il regolamento di base») <sup>(1)</sup>.

**1. Domanda di riesame**

La domanda è stata presentata dalla Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd («il richiedente»), un esportatore della Repubblica popolare cinese.

La domanda riguarda l'esame del dumping limitatamente a quanto concerne il richiedente.

**2. Prodotto**

Il prodotto oggetto del riesame è costituito da elettrodi per saldatura in tungsteno, comprese le barre e i profilati di tungsteno per elettrodi per saldatura, contenenti il 94 % o più in peso di tungsteno, diversi da quelli ottenuti semplicemente per sinterizzazione, tagliati o meno a misura, originari della Repubblica popolare cinese, attualmente classificabili ai codici NC ex 8101 99 10 ed ex 8515 90 00. I codici NC vengono forniti a titolo puramente informativo.

**3. Misure in vigore**

Le misure attualmente in vigore consistono in un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati elettrodi di tungsteno originari della Repubblica popolare cinese, istituito dal regolamento (CE) n. 260/2007 del Consiglio <sup>(2)</sup>.

**4. Motivazione del riesame**

La domanda, presentata a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, si basa su elementi di prova prima facie presentati dal richiedente

da cui risulta che le circostanze che hanno portato all'adozione delle misure sono cambiate e che tale cambiamento è definitivo.

Il richiedente ha fornito prove prima facie del fatto che, per eliminare il dumping, non è più necessario mantenere la misura al livello attuale. In particolare, il richiedente ha fornito elementi di prova prima facie per dimostrare che un confronto tra i propri valori normali costruiti (calcolati in base ai costi di produzione, alle spese generali, amministrative e di vendita e al profitto) e i propri prezzi all'esportazione nella Comunità indica che il margine di dumping sembra notevolmente più basso rispetto all'attuale livello della misura.

**5. Procedura per la determinazione del dumping**

Avendo stabilito, previa consultazione del comitato consultivo, che esistono elementi di prova sufficienti per l'apertura di un riesame intermedio parziale, la Commissione avvia un riesame a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento di base, al fine di accertare se le misure debbano essere abrogate o modificate in relazione al richiedente. In tal caso può essere necessario modificare l'aliquota del dazio attualmente applicabile alle importazioni del prodotto in esame effettuate da società non menzionate all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 260/2007.

**a) Questionari**

Per ottenere le informazioni ritenute necessarie ai fini dell'inchiesta la Commissione invierà un questionario al richiedente e una copia dello stesso alle autorità del paese esportatore interessato. Tali informazioni ed elementi di prova devono pervenire alla Commissione entro il termine di cui al punto 6, lettera a).

<sup>(1)</sup> GUL 56 del 6.3.1996, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GUL 72 del 13.3.2007, pag. 1.

b) *Raccolta delle informazioni e audizioni*

Tutte le parti interessate sono invitate a comunicare le loro osservazioni per iscritto, a fornire informazioni aggiuntive rispetto a quelle contenute nelle risposte ai questionari e a presentare elementi di prova. Tali informazioni ed elementi di prova devono pervenire alla Commissione entro il termine di cui al punto 6, lettera a).

La Commissione può inoltre procedere all'audizione delle parti interessate, a condizione che ne facciano richiesta e che dimostrino di avere particolari motivi per essere sentite. Tale richiesta va presentata entro il termine fissato al paragrafo 6, lettera a).

c) *Trattamento riservato alle imprese operanti in condizioni di economia di mercato/trattamento individuale*

Qualora il richiedente dimostri, fornendo sufficienti elementi di prova, di operare in condizioni di economia di mercato, cioè di soddisfare i criteri stabiliti all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base, il valore normale è determinato conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, lettera b), del regolamento di base. A tale scopo va presentata una richiesta debitamente motivata entro il termine specifico di cui al paragrafo 6, lettera b), del presente avviso. La Commissione invierà un modulo di richiesta alla società nonché una copia dello stesso alle autorità della Repubblica popolare cinese. Tale modulo di richiesta può inoltre essere usato dal richiedente per chiedere un trattamento individuale, dimostrando di soddisfare i criteri disposti dall'articolo 9, paragrafo 5, del regolamento di base.

d) *Scelta di un paese a economia di mercato*

Nel caso in cui l'impresa non ottenga il trattamento di impresa operante in condizioni di economia di mercato, ma soddisfi i requisiti per usufruire di un dazio individuale fissato in conformità dell'articolo 9, paragrafo 5, del regolamento di base, per determinare il valore normale relativo alla Repubblica popolare cinese verrà selezionato, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base, un paese ad economia di mercato appropriato. A tale scopo, come per l'inchiesta che ha portato all'imposizione delle attuali misure sulle importazioni del prodotto in esame originarie della Repubblica popolare cinese, la Commissione intende utilizzare nuovamente gli Stati Uniti d'America. Le parti interessate sono invitate a presentare osservazioni in merito all'opportunità di questa scelta entro il termine specifico di cui al paragrafo 6, lettera c), del presente avviso.

Inoltre, nel caso in cui all'impresa sia accordato il trattamento di impresa operante in condizioni di economia di mercato, la Commissione può utilizzare, ove occorra, risultati relativi al valore normale stabilito in un paese ad economia di mercato appropriato, ad esempio per sostituire eventuali elementi di costi o di prezzi necessari per fissare il valore normale, che risultano inattendibili o non siano disponibili nella Repubblica popolare cinese. Anche a tale scopo la Commissione intende utilizzare gli Stati Uniti d'America.

**6. Termini**a) *Termini generali*

- i) Termine entro il quale le parti devono manifestarsi, rispondere al questionario e fornire ogni altra informazione

Salvo altrimenti disposto, tutte le parti interessate devono manifestarsi contattando la Commissione, comunicare le loro osservazioni, presentare le risposte al questionario e fornire ogni altra informazione entro 40 giorni dalla pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, affinché tali osservazioni ed informazioni possano essere prese in considerazione nel corso dell'inchiesta. Si noti che l'esercizio della maggior parte dei diritti procedurali elencati nel regolamento di base è subordinato al rispetto di tale termine.

ii) *Audizioni*

Tutte le parti interessate possono inoltre chiedere di essere sentite dalla Commissione entro lo stesso termine di 40 giorni.

- b) *Termine specifico per chiedere il riconoscimento come impresa operante in condizioni di economia di mercato e/o un trattamento individuale*

La richiesta, debitamente motivata, relativa al trattamento riservato alle società operanti in condizioni di economia di mercato di cui al paragrafo 5, lettera c), del presente avviso, deve pervenire alla Commissione entro 15 giorni dalla pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

- c) *Termine specifico per la selezione del paese ad economia di mercato*

Le parti interessate all'inchiesta possono presentare osservazioni in merito all'opportunità di considerare gli Stati Uniti d'America come paese a economia di mercato [cfr. paragrafo 5, lettera d), del presente avviso] ai fini della determinazione del valore normale rispetto alla Repubblica popolare cinese. Tali osservazioni devono pervenire alla Commissione entro 10 giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

**7. Comunicazioni scritte, risposte al questionario e corrispondenza**

Tutte le comunicazioni e le richieste delle parti interessate vanno formulate per iscritto (non in formato elettronico, salvo altrimenti disposto), complete di nome, indirizzo, indirizzo e-mail e numeri di telefono e di fax della parte interessata. Tutte le comunicazioni scritte, comprese le informazioni richieste nel presente avviso, le risposte ai questionari e la corrispondenza fornite dalle parti interessate in via riservata recano la dicitura «Diffusione limitata»<sup>(1)</sup> e sono corredate, in conformità all'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento di base, di una versione non riservata, recante la dicitura «CONSULTABILE DALLE PARTI INTERESSATE».

<sup>(1)</sup> La dicitura significa che il documento è destinato unicamente a uso interno. Esso è protetto conformemente all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione (GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43). È un documento riservato ai sensi dell'articolo 19 del regolamento di base e dell'articolo 6 dell'accordo dell'OMC sull'applicazione dell'articolo VI del GATT 1994 (accordo antidumping).

Indirizzo della Commissione per la corrispondenza:

Commissione europea  
Direzione generale del Commercio  
Direzione H  
Ufficio: N 105 4/92  
B-1040 Bruxelles  
Fax (32-2) 295 65 05

#### 8. Omessa collaborazione

Qualora una parte interessata neghi l'accesso alle informazioni necessarie oppure non le comunichi entro i termini stabiliti oppure ostacoli gravemente lo svolgimento dell'inchiesta, possono essere tratte conclusioni, positive o negative, in base ai dati disponibili, in conformità all'articolo 18 del regolamento di base.

Se si accerta che una parte interessata ha fornito informazioni false o fuorvianti, non si terrà conto di tali informazioni e si potranno utilizzare i dati disponibili, in conformità all'articolo 18 del regolamento di base. Se una parte interessata non collabora o collabora solo parzialmente e si ricorre ai dati disponibili, l'esito dell'inchiesta potrà essere meno favorevole per tale parte rispetto alle conclusioni che sarebbero state raggiunte se essa avesse collaborato.

#### 9. Calendario dell'inchiesta

A norma dell'articolo 11, paragrafo 5, del regolamento di base, l'inchiesta si concluderà entro 15 mesi dalla data di

pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### 10. Trattamento dei dati personali

Si segnala che i dati personali raccolti nel corso della presente inchiesta saranno trattati in conformità del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati <sup>(1)</sup>.

#### 11. Consigliere-auditore

Si segnala che le parti interessate le quali ritengano di incontrare difficoltà nell'esercizio dei loro diritti di difesa possono chiedere l'intervento del consigliere-auditore della DG Commercio. Il consigliere-auditore rappresenta l'interfaccia tra le parti interessate e i servizi della Commissione e, se necessario, offre una mediazione su questioni procedurali relative alla tutela degli interessi delle parti nel presente procedimento, in particolare per quanto riguarda l'accesso al fascicolo, la riservatezza, la proroga dei termini e il trattamento delle osservazioni presentate in forma scritta e/o orale. Per ulteriori informazioni e le modalità di contatto, gli interessati possono consultare le pagine del sito Internet della DG Commercio (<http://ec.europa.eu/trade>).

---

<sup>(1)</sup> GUL 8 del 12.1.2001, pag. 1.

## PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

### COMMISSIONE

#### AIUTO DI STATO — DANIMARCA

#### Aiuto di Stato C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner

#### Invito a presentare osservazioni ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 309/07)

Con lettera del 10 settembre 2008 — riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi — la Commissione ha comunicato alle autorità danesi la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in relazione alla misura summenzionata.

Gli interessati possono presentare osservazioni entro il termine di un mese, a decorrere dalla data di pubblicazione della presente sintesi e della lettera che segue, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Direzione generale dell'Energia e dei trasporti  
Direzione A  
B-1049 Bruxelles  
Fax (32-2) 296 41 04

Dette osservazioni saranno comunicate alla Danimarca. Su richiesta scritta e motivata degli autori, la loro identità non sarà rivelata.

#### SINTESI

#### DESCRIZIONE DELLE MISURE

#### PROCEDIMENTO

Con lettera del 3 febbraio 2003 la Commissione ha ricevuto una prima denuncia relativa a un presunto aiuto concesso alla società Danske Statsbaner (in prosieguo «DSB»), per il trasporto ferroviario di passeggeri tra Copenhagen e Ystad. Detta denuncia ha dato luogo a numerosi scambi di lettere tra la Commissione e le autorità danesi ed è stata protocollata con il numero CP107/07.

Con lettera del 1° giugno 2006 la Commissione ha ricevuto una seconda denuncia relativa a un presunto aiuto concesso a DSB nel quadro di due contratti di servizio pubblico con il ministero danese dei Trasporti. Anche quest'ultima ha dato luogo a numerosi scambi di lettere tra la Commissione e le autorità danesi ed è stata protocollata con il numero CP124/2006.

Tenuto conto del fatto che le due denunce sono in parte relative agli stessi fatti, la Commissione ha deciso la loro trattazione congiunta.

Secondo le informazioni trasmesse dai denunciatori alla Commissione, i contratti di servizio pubblico conclusi tra il ministero danese dei Trasporti e l'impresa pubblica DSB potrebbero aver condotto alla concessione di aiuti di Stato.

#### *Contratti di servizio pubblico*

La presente decisione è relativa a due contratti di servizio pubblico conclusi tra il ministero danese dei Trasporti e DSB per i periodi, rispettivamente, 2000-2004 e 2005-2014. Detti contratti non hanno costituito oggetto di un procedimento di gara preliminare.

Essi prevedono la prestazione di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in Danimarca e alcuni obblighi in materia di regolarità, qualità del servizio o di tariffazione e l'acquisto di materiale rotabile ferroviario.

Ai sensi delle disposizioni contrattuali, DSB dispone di entrate derivanti dal servizio di biglietteria, fatte salve talune eccezioni. DSB riceve anche compensazioni mediante i pagamenti contrattuali il cui importo è fissato nel contratto.



## VALUTAZIONE DELLE MISURE

## TESTO DELLA LETTERA

## «1. SAGSFORLØB

*Presenza di un aiuto*

In questa fase del procedimento la Commissione non può escludere che sia stato versato un aiuto di Stato a DSB nel quadro dei contratti di servizio pubblico conclusi con il ministero danese dei Trasporti per i periodi 2000-2004 e 2005-2014. In particolare, la Commissione esprime dei dubbi in relazione al rispetto di tre dei quattro criteri stabiliti a tal fine dalla Corte di giustizia delle Comunità europee nella sentenza Altmark.

*Compatibilità*

Il contratto di servizio pubblico concluso tra il governo danese e DSB costituisce un contratto di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69, applicabile quindi al caso di specie.

La Commissione ritiene che ai sensi del regolamento (CEE) n. 1191/69 un aiuto contenuto nel prezzo delle prestazioni previste da un contratto di servizio pubblico può essere dichiarato compatibile dalla Commissione con il mercato comune. Tuttavia, in mancanza di precise condizioni fissate nel regolamento succitato, la compatibilità degli aiuti in questione deve essere valutata alla luce dei principi generali derivanti dal trattato, dalla giurisprudenza e dalla prassi amministrativa.

Questi principi sono stati riassunti in generale dalla Commissione nella «Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico»<sup>(1)</sup>.

La suddetta disciplina prevede al punto 14 i principi che permettono di stabilire la compatibilità degli aiuti contenuti nel prezzo pagato da un'amministrazione aggiudicatrice a un prestatario di un servizio pubblico. A tal fine deve essere dimostrato che l'importo della compensazione, vale a dire il prezzo pagato dal governo danese, si limita a quanto necessario per coprire i costi generati dall'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico.

La Commissione nutre dei dubbi sull'assenza di sovracompensazione nel caso di specie e sul fatto che il prelievo di dividendi da parte dello Stato danese sugli utili di DSB e la riduzione di pagamenti contrattuali annuali hanno permesso di evitare qualsiasi sovracompensazione.

Alla luce di quanto sopra la Commissione dubita della compatibilità dell'aiuto di Stato in questione.

Conformemente all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, qualsiasi aiuto illegale potrà formare oggetto di recupero presso il beneficiario.

<sup>(1)</sup> GU C 297 del 29.11.2005, pag. 4.

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<sup>(2)</sup>. DSB udfører nu kun personbefordring med jernbane og ydelser i tilknytning hertil<sup>(3)</sup>, 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<sup>(4)</sup> 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)<sup>(2)</sup>.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> DSB's godsbanevirksomhed blev solgt til Deutsche Bahn i 2001.

<sup>(4)</sup> 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 <sup>(5)</sup>.

### 3. DE VÆSENTLIGSTE KLAGEPUNKTER

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

#### 3.1. Den første klagers klagepunkter

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

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

<sup>(6)</sup> 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 <sup>(7)</sup>:
- 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.

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

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

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

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

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

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

#### 4.2. Kontrakten om offentlig service for perioden 2000-2004

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

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

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

##### 4.2.1. Kontraktens indhold (\*)

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

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

Togkilometerproduktion i kontraktperioden

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

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

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

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

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

vilkårene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

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

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

##### 4.2.2. Kontraktbetaling

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

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

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

## 40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

41. Kontraktbetalingen reguleres årligt ved stigningen i netto-prisindekset.
42. Kontraktbetalingen er fastsat med udgangspunkt i det 10-årsbudget for DSB-koncernen, som blev vedtaget den 11. juni 1999 og indeholder den langfristede 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 <sup>(9)</sup>**
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 <sup>(10)</sup>. Derudover modtager DSB en kontraktbetaling fra Transportministeriet for de ydelser, som er fastlagt i kontrakten.

<sup>(9)</sup> Kontrakten består af en indledning, 10 punkter og 9 bilag.

<sup>(10)</sup> 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<sup>(11)</sup>. 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<sup>(12)</sup> påpegede Førsteinstansretten i øvrigt<sup>(13)</sup>:

*»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*

<sup>(11)</sup> 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.

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

<sup>(13)</sup> 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.»<sup>(14)</sup>*

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 bane-strækningen passerer, og rabattilbud til visse bruger kategorier som f.eks. børn.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(\*) Omfattet af tavshedspligten.

<sup>(15)</sup> 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.«<sup>(16)</sup>.

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<sup>(17)</sup>

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

#### Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

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

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

»77. Artikel 1 i forordning (EØF) nr. 1191/69 indfører nemlig ifølge selve sin ordlyd en klar sondring mellem »de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser«, som de kompetente myndigheder skal ophæve (stk. 3) og »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.

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

<sup>(17)</sup> 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 <sup>(18)</sup>.

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 [...],

<sup>(18)</sup> 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<sup>(19)</sup>. 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«<sup>(20)</sup>. Om foreneligheden med det fælles marked af statsstøtte, der indeholdt i en pris, som en offentlig myndighed betaler en tjenesteyder for en offentlig service, fastsætter disse rammebestemmelser i punkt 14:

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

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

<sup>(19)</sup> 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

136. I Altmark-dommen konstaterede domstolen, at »traktatens artikel 77 [nu artikel 73] indfører på transportområdet en fravigelse fra de generelle statsstøtteregler, idet denne bestemmelse fastsætter, at støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med traktaten«<sup>(21)</sup>. Artikel 73 er således en speciel regel i forhold til artikel 86, stk. 2, hvorfor *lex specialis*-princippet, om at den specielle regel skal foretrækkes frem for den generelle regel, medfører, at artikel 86, stk. 2, ikke kan anvendes på landtransportsektoren<sup>(22)</sup>.

#### 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<sup>(23)</sup>. 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<sup>(24)</sup>.

#### 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.».

<sup>(21)</sup> Altmark-dommen, præmis 34.

<sup>(22)</sup> 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).

<sup>(23)</sup> Kommissionen har modtaget en klage og registreret den under nr. CP78/06.

<sup>(24)</sup> 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.

**Comunicato del governo del Regno Unito ai sensi della direttiva 94/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 309/08)

**Annuncio del Regno Unito in merito al rilascio di licenze straordinarie per la prospezione e la produzione petrolifera a terra per l'area costiera situata al di sopra del livello delle basse maree per la zona SU60 del piano catastale del Regno Unito**

**Department for Business, Enterprise & Regulatory Reform (ministero delle Attività economiche e delle riforme regolamentari)**

**The Petroleum Act 1998**

**Tornata di concessione di licenze di esplorazione a terra**

1. Il ministro delle Attività economiche e delle riforme regolamentari (*Secretary of State for Business, Enterprise and Regulatory Reform* — BERR) invita le persone interessate a presentare domanda per le licenze di esplorazione e sviluppo per il petrolio nell'area costiera situata al di sopra del livello delle basse maree per la zona SU60 del piano catastale del Regno Unito.

2. Una mappa dell'area in questione è depositata presso il ministero delle Attività economiche e delle riforme regolamentari (BERR), 1 Victoria Street, Londra, SW1H 0ET, Regno Unito. Questa mappa può essere consultata su appuntamento [tel. (44-207) 215 50 32, fax (44-207) 215 50 70] dal lunedì al venerdì tra le 9.15 e le 16.45 nel corso del periodo previsto dal presente annuncio. La mappa può essere consultata anche nella pagina «oil and gas» del sito del BERR (cfr. qui di seguito).

3. Tutti i dettagli sull'offerta, ivi compresa una mappa dell'area in questione e istruzioni riguardanti le licenze, le condizioni e i termini previsti per tali licenze e le modalità di presentazione delle domande sono disponibili nel sito web della *Energy Development Unit* (EDU — Unità di sviluppo dell'energia):

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

4. Tutte le domande saranno esaminate sulla base delle disposizioni dei *Petroleum (Production) (Landward Areas) Regulations 1995* (S.I. 1995 No 1436) e *Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995* (S.I. 1995 No 1434), e in funzione della costante necessità di una prospezione rapida, approfondita, efficace e sicura per individuare le risorse di petrolio e gas situate nel territorio della Gran Bretagna.

5. Le candidature saranno esaminate sulla base dei criteri seguenti:

- a) la sostenibilità finanziaria del richiedente e la sua capacità finanziaria per svolgere le attività oggetto della licenza nel corso del periodo iniziale, ivi compreso il programma di lavoro presentato per valutare il potenziale complessivo dell'area situata nella zona oggetto della domanda;
- b) la capacità tecnica del richiedente di svolgere le attività oggetto della licenza nel corso del periodo iniziale, ivi compresa la prospezione di idrocarburi nella zona oggetto della domanda; le capacità tecniche saranno valutate in parte in funzione della qualità dell'analisi della zona oggetto della domanda;
- c) le modalità secondo cui il richiedente intende svolgere le attività oggetto della licenza, compresa la qualità del programma di lavoro presentato per valutare il potenziale complessivo dell'area oggetto della domanda;
- d) se il richiedente è o è stato titolare di una licenza rilasciata ai sensi del *Petroleum Act* del 1998, eventuali inefficienze o carenze del senso di responsabilità dimostrate dal richiedente nel corso delle operazioni svolte nell'ambito di tale licenza.

6. Il ministro concederà una licenza solo se è disposto ad approvare nel contempo la scelta dell'operatore effettuata dal richiedente. Prima di approvare un operatore, il ministro deve accertarsi che quello proposto sia in grado di pianificare e gestire operazioni di perforazione in termini di organico, esperienza e formazione del suo personale, procedure e metodologie proposte, struttura del management, interfacce con i contraenti e strategia aziendale generale. Nell'esaminare la candidatura di un operatore proposto, il ministro terrà conto sia delle nuove informazioni contenute nella domanda sia dell'esperienza del candidato in qualità di operatore, nel Regno Unito e all'estero.

7. Una guida completa concernente l'offerta è disponibile nel sito web dell'*Energy Development Unit* (Unità di sviluppo dell'energia — EDU):

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

#### **Licenze**

8. Si fa presente ai richiedenti che il ministro ha facoltà di offrire licenze a condizioni diverse per tenere conto di circostanze particolari.

9. Qualora il ministro decida di assegnare una licenza a seguito del presente invito, l'offerta ha luogo entro dodici mesi dalla data del presente annuncio.

10. Il ministro declina qualsiasi responsabilità per le eventuali spese sostenute dai richiedenti in relazione alla loro candidatura.

#### **Valutazione ambientale strategica**

11. Il BERR ha effettuato una valutazione ambientale strategica di tutta l'area oggetto del presente avviso secondo i criteri fissati dalla direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente. Il risultato della valutazione può essere consultato nel sito web dell'EDU:

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

---

**Comunicazione del ministro degli Affari economici del Regno dei Paesi Bassi a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 94/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi**

(2008/C 309/09)

Il ministro degli Affari economici rende noto che è pervenuta una domanda di autorizzazione alla prospezione di idrocarburi.

L'area in questione si trova nella provincia Noord-Holland ed è delimitata come segue:

- a) la linea retta che parte dal vertice B e passa dal vertice A fino al punto di intersecazione di questa linea con la linea definita nell'allegato della *Mijnbouwwet* (legge sulle attività estrattive);
- b) la linea retta fra la coppia di vertici B-C;
- c) la linea lungo i piedi della diga marittima, attraverso i porti di Veerhaven e Nieuwe Haven di Den Helder, lungo i piedi delle dighe che dividono il Waddenzee dalla terraferma della provincia Noord-Holland fino al vertice D;
- d) le linee rette fra le coppie di vertici D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K e K-L. Il confine definito da questi segmenti di linee rette coincide con il confine del permesso di estrazione Slootdorp;
- e) le linee rette fra le coppie di vertici L-M ed M-N;
- f) e linee rette fra le coppie di vertici N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S ed S-T e la linea retta dal vertice T attraverso il vertice U fino al punto di intersecazione di questa linea con la linea definita nell'allegato della *Mijnbouwwet*. Il confine definito da queste porzioni di linee rette coincide con il confine del permesso di estrazione Middelie;
- g) dal punto di intersecazione di cui alla lettera f), come definito nell'allegato della *Mijnbouwwet*, fino al punto di intersecazione di cui alla lettera a).

Le coordinate dei vertici sono le seguenti:

Vertice	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

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

Le coordinate corrispondono al sistema usato dal *Rijks Driehoeksmeting*.

Sulla base di questa descrizione la superficie risulta di 576,4 km<sup>2</sup>.

Vista la direttiva summenzionata e considerato l'articolo 15 della *Mijnbouwwet* (Stb. 2002, 542), il ministro degli Affari economici indice un invito a presentare candidature in concorrenza per un'autorizzazione alla prospezione di idrocarburi per l'area delimitata dai vertici e dalle coordinate summenzionati.

L'autorità competente per la concessione dell'autorizzazione è il ministro degli Affari economici. I criteri, le condizioni e i requisiti, di cui all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva summenzionata, sono stabiliti nella *Mijnbouwwet* (Stb. 2002, 542).

Il termine per la presentazione delle domande è di 13 settimane dalla pubblicazione del presente invito nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Le domande devono essere inviate all'indirizzo seguente:

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

Le domande presentate successivamente a tale data non saranno prese in considerazione.

La decisione in merito alle domande sarà presa entro 12 mesi dalla data di cui sopra.

Per ulteriori informazioni telefonare al numero seguente: (31-70) 379 77 62 (persona di contatto: signor E.J. Hoppel).



**Comunicato del governo francese concernente la direttiva 94/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi <sup>(1)</sup>**

*(Avviso relativo alla richiesta di concessioni esclusive per la ricerca di miniere di idrocarburi liquidi o gassosi dette «Permis des Cévennes», «Permis d'Alès» e «Permis de Navacelles»)*

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2008/C 309/10)

Con domanda presentata il 6 dicembre 2007, e completata il 13 giugno 2008, la società Cevennes petroleum development Ltd, con sede sociale a Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex HA9 6DE (Regno Unito), ha fatto richiesta per una durata di cinque anni di una concessione esclusiva per la ricerca di idrocarburi liquidi o gassosi, detta «Permis des Cévennes» su una superficie di 4 323 chilometri quadrati circa, che si situa su parte dei dipartimenti dell'Ardèche, del Gard e dell'Hérault.

Con domanda datata 8 aprile 2008 la società Schuepbach Energy LLC, con sede sociale in 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX-75201 (Stati Uniti), ha fatto richiesta per una durata di tre anni di una concessione esclusiva per la ricerca di idrocarburi liquidi o gassosi, detta «Permis d'Alès», riguardante una superficie di circa 9 810 km quadrati che interessa una parte dei dipartimenti dell'Ardèche, dell'Aveyron, della Drome, del Gard, dell'Herault, della Lozère e del Vaucluse. Il perimetro di questa richiesta è parzialmente incluso in quello della richiesta delle Cévennes.

Con domanda presentata il 15 maggio 2008, le società Egdon Resources (New Ventures) Ltd, con sede sociale in Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (Regno Unito), Eagle Energy Limited, con sede sociale in 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (Regno Unito) e YCI Resources Ltd con sede sociale a Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (Regno Unito), hanno fatto richiesta per una durata di cinque anni di una concessione esclusiva per la ricerca di idrocarburi liquidi o gassosi detta «Permis de Navacelles», su una superficie di circa 576 chilometri quadrati che si situa su parte dei dipartimenti dell'Ardèche e del Gard. Il perimetro di questa domanda è incluso nelle domande summenzionate.

L'insieme di queste domande si inserisce in un perimetro delimitato dagli archi di meridiani e di paralleli che collegano in successione i vertici di seguito definiti dalle rispettive coordinate geografiche in gradi. Il meridiano assunto come riferimento è quello di Parigi.

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

(<sup>1</sup>) GUL 164 del 30.6.1994, pag. 3.

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

Vertice	Longitudine	Latitudine
AU	2,30 gr E	49,60 gr N
AV	2,30 gr E	49,70 gr N
AW	2,50 gr E	49,70 gr N
AX	2,50 gr E	49,80 gr N

#### **Presentazione delle domande e criteri di assegnazione del titolo**

I primi richiedenti e i richiedenti in concorrenza devono dimostrare di soddisfare le condizioni di cui agli articoli 4 e 5 del decreto n. 2006-648, del 2 giugno 2006, relativo ai titoli minerari e ai titoli di deposito sotterraneo (*Journal officiel de la République française* del 3 giugno 2006).

Le società interessate possono presentare domande in concorrenza entro un termine di 90 giorni a decorrere dalla pubblicazione del presente avviso, seguendo la procedura indicata nell'«Avviso relativo al rilascio di titoli minerari per idrocarburi in Francia» pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 374 del 30 dicembre 1994, pag. 11, e sancita dal decreto francese n. 2006-648 relativo ai titoli minerari e ai titoli di deposito sotterraneo. Le domande devono essere indirizzate al ministro competente per gli affari minerari, all'indirizzo sotto indicato.

Le decisioni sulla domanda iniziale e sulle domande in concorrenza applicheranno i criteri per l'assegnazione di un titolo minerario definiti all'articolo 6 del suddetto decreto e saranno adottate entro l'8 aprile 2010.

#### **Condizioni e requisiti concernenti l'esercizio e la cessazione dell'attività**

I richiedenti sono inviati a fare riferimento agli articoli 79 e 79.1 del codice minerario e al decreto n. 2006-649, del 2 giugno 2006, relativo alle attività minerarie, alle attività di stoccaggio sotterraneo e alla polizia delle miniere e degli stoccaggi sotterranei (*Journal officiel de la République française* del 3 giugno 2006).

Ulteriori informazioni possono essere richieste al seguente indirizzo: 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 Parigi Cedex 13 [tel. (33) 153 94 14 81, fax (33) 153 94 14 40].

Le disposizioni legislative e regolamentari summenzionate sono reperibili al seguente indirizzo Légifrance:

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

---

**NOTA PER IL LETTORE**

Le istituzioni hanno deciso di non fare più apparire nei loro testi la menzione dell'ultima modifica degli atti citati.

Salvo indicazione contraria, nei testi qui pubblicati il riferimento è fatto agli atti nella loro versione in vigore.