

<u>Paziņojums Nr.</u>	Saturs	Lappuse
I <i>Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi</i>		
ATZINUMI		
Komisija		
2008/C 309/01	Komisijas atzinums (2008. gada 27. novembris), piemērojot 7. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 98/37/EK par aizliegumu, ko Ungārijas iestādes ir noteikušas attiecībā uz leņķa slīpmašīnu, kuras preču zīme ir REDLINE MD-2007-137 ⁽¹⁾	1
2008/C 309/02	Komisijas atzinums (2008. gada 27. novembris), piemērojot 7. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 98/37/EK par aizliegumu, ko Ungārijas iestādes ir noteikušas attiecībā uz elektrisko triecienurbjmašīnu, kuras preču zīme ir REDLINE MD-2007-140 ⁽¹⁾	3
II <i>Paziņojumi</i>		
EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI		
Komisija		
2008/C 309/03	Valsts atbalsts ir atļauts saskaņā ar EK līguma 87. un 88. panta noteikumiem — Gadījumi, pret kuriem Komisijai nav iebildumu ⁽¹⁾	5
2008/C 309/04	Iebildumu necelšana pret paziņoto koncentrāciju (Lieta COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) ⁽¹⁾	9

IV Informācija

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTA INFORMĀCIJA

Komisija

2008/C 309/05	Euro maiņas kurss	10
---------------	-------------------------	----

V Atzinumi

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KOPĒJĀS TIRDZNIECĪBAS POLITIKAS ĪSTENOŠANU

Komisija

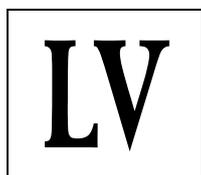
2008/C 309/06	Paziņojums par procedūras sākšanu saistībā ar daļēju starposma pārskatīšanu attiecībā uz antidempinga pasākumiem, ko piemēro konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes volframa elektrodu importam	11
---------------	---	----

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

Komisija

2008/C 309/07	Valsts atbalsts — Dānija — Valsts atbalsts C 41/08 (NN 35/08) — <i>Danske Statsbaner</i> — Uzaicinājums iesniegt apsvērumus saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktu ⁽¹⁾	14
2008/C 309/08	Apvienotās Karalistes valdības paziņojums saistībā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 94/22/EK par atļauju piešķiršanas un izmantošanas noteikumiem ogļūdeņražu meklēšanai, izpētei un ieguvei ⁽¹⁾	27
2008/C 309/09	Nīderlandes Karalistes ekonomikas ministra paziņojums atbilstīgi 3. panta 2. punktam Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 94/22/EK par atļauju piešķiršanas un izmantošanas noteikumiem ogļūdeņražu meklēšanai, izpētei un ieguvei	29
2008/C 309/10	Francijas valdības paziņojums saistībā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 94/22/EK par atļauju piešķiršanas un izmantošanas noteikumiem ogļūdeņražu meklēšanai, izpētei un ieguvei (<i>Paziņojums par pieteikumiem ekskluzīvu atļauju "Permis de Cévennes", "Permis d'Alès" un "Permis de Navacelles" saņemšanai, lai veiktu šķidro vai gāzveida ogļūdeņražu raktuvju izpēti</i>) ⁽¹⁾	31

Piezīme lasītājam (sk. aizmugurējā vāka iekšpusē)



⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

I

(Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi)

ATZINUMI

KOMISIJA

KOMISIJAS ATZINUMS

(2008. gada 27. novembris),

piemērojot 7. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 98/37/EK par aizliegumu, ko Ungārijas iestādes ir noteikušas attiecībā uz leņķa slīpmašīnu, kuras preču zīme ir REDLINE MD-2007-137

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/C 309/01)

1. Ungārijas iestāžu paziņojums

Direktīvas 98/37/EK par dalībvalstu normatīvo un administratīvo aktu tuvināšanu attiecībā uz mašīnām 2. panta 1. punktā noteikts, ka dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu direktīvā noteikto mašīnu laišanu tirgū un nodošanu ekspluatācijā tikai tad, ja, pareizi uzstādot, uzturot darba kārtībā, kā arī izmantojot atbilstīgi paredzētajam mērķim, tās neapdraud cilvēku un attiecīgā gadījumā arī mājdzīvnieku veselību un drošību, kā arī neapdraud īpašuma drošību.

Direktīvas 7. panta 1. punktā paredzēts, ka tad, ja dalībvalsts konstatē, ka, atbilstīgi paredzētajam mērķim lietojot mašīnas ar CE marķējumu, tās var apdraudēt cilvēku un attiecīgos gadījumos mājdzīvnieku un īpašuma drošību, dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai tādas mašīnas izņemtu no tirgus, aizliegtu to laišanu tirgū, nodošanu ekspluatācijā un lietošanu vai ierobežotu to brīvu apriti. Dalībvalsts nekavējoties informē Komisiju par jebkuru šādu pasākumu, norādot lēmuma iemeslus.

Ungārijas iestādes 2007. gada 23. jūlijā paziņoja Eiropas Komisijai par to, ka aizliedz laist tirgū pārnēsājamu RL/AG0912-900 tipa elektrisko rokas leņķa slīpmašīnu, kuras preču zīme ir REDLINE. Mašīnas ražotājs ir Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd., Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, Ķīna, un izplatītājs — Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118, Ungārija.

Dokumentācijā, ko nosūtīja Eiropas Komisijai, bija iekļauti šādi dokumenti:

- 2004. gada 12. augusta sertifikāts Nr. JSH0408078 un 2005. gada 1. jūlija sertifikāts Nr. 431934, kas izdots uzņēmumam Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd., ar ko apstiprina S1M-MP2-125 tipa leņķa slīpmašīnas atbilstību mašīnai un LVD direktīvām (izdots Intertek ETL SEMKO, Building No. 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, Ķīnā).
- 2005. gada 22. novembra sertifikāts Nr. 02SHS1067-04, kuru izdeva uzņēmums Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, tādām pašām leņķa slīpmašīnas tipam S1M-MP2-125, piešķirot tai "GS" zīmi.
- Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd., 2006. gada 12. jūlija deklarācija, ar ko apliecina, ka S1M-MP2-125 tipa leņķa slīpmašīna, uz ko attiecas sertifikāts Nr. 02SHS1067-04, ir līdzvērtīga RL/AG0912-900 tipa leņķa slīpmašīnai.
- EK 2006. gada 11. decembra atbilstības deklarācija, kuru izrakstīja uzņēmums Baumann Hungary Kft., ar ko arī apliecina, ka S1M-MP2-125 tipa leņķa slīpmašīna ir līdzvērtīga RL/AG0912-900 tipa leņķa slīpmašīnai, uz ko attiecas Ungārijas pasākumi.

Saskaņā ar minētās direktīvas 7. panta 2. punktu Komisijai pēc apspriešanās ar iesaistītajām personām ir jāpaziņo, vai tā atzīst aizliegumu par pamatotu. Ja atzīts, ka aizliegums ir pamatots, Komisija informē dalībvalstis, lai tās atbilstīgi 2. panta 1. punktā minētajiem pienākumiem attiecībā uz konkrēto mašīnu varētu veikt visus vajadzīgos pasākumus.

2. Ungārijas iestāžu norādītie iemesli

Aizliegums, ko noteica Ungārijas iestādes, tika pamatots ar to, ka leņķa slīpmašīna neatbilst šādām būtiskām veselības aizsardzības un drošības prasībām, kas izklāstītas Direktīvas 98/37/EK I pielikumā (saistībā ar atsauci uz specifikācijām saskaņotajos Eiropas standartos EN 50144-1:1998 *Ar elektromotoru darbināmu rokas darbarīku drošība — 1. daļa: Vispārīgas prasības* un EN 50144-2-3:2002 *Ar elektromotoru darbināmie rokas darbarīki. Drošums — 2-3. daļa: Īpašās prasības slīpēšanas, asināšanas un pulēšanas mašīnām*, kuras ir minētas ražotāja EK atbilstības deklarācijā):

1.2.4. Apturēšanas ierīce

Darbinot, slēdzis iestrēga, pirms tika panākts bloķēts stāvoklis, tāpēc bloķēšanas mehānisms neatbrīvojās, viegli uzspiežot.

1.5.1. Elektroenerģijas pievads

Mehāniskā pretestības testa laikā plastmasas ieliktnis atdalījās no leņķa slīpmašīnas, tādējādi korpusa detaļas kļuva pieejamas.

1.5.6. Ugunsdrošība

Termālās testēšanas laikā mašīna aizdegās, radīja dūmus un liesmas un tad pārstāja darboties.

1.7.3. Marķējums

Nebija norādīts ražotāja nosaukums un adrese, kā arī izgatavošanas gads. Nebija norādīti arī brīdinājumi vai attiecīgie simboli.

1.7.4. Instrukcijas

Lietošanas instrukcijā nebija iekļauti norādījumi, kas ir vajadzīgi drošam darbam ar mašīnu, piemēram, elektrodrošības noteikumi, trokšņu emisijas un vibrācijas parametri.

Instrukcija angļu valodā atšķīrās no sniegtās instrukcijas ungāru valodā.

3. Komisijas atzinums

Komisija, 2007. gada 15. novembrī nosūtot vēstuli uzņēmumam *Baumann Hungary Kft.*, aicināja paziņot apsvērumus par Ungārijas iestāžu noteikto aizliegumu.

Komisija 2007. gada 15. novembrī rakstiski informēja arī *Intertek ETL SEMKO*, Šanhaja, un *Intertek Deutschland GmbH*, kas ir izsniegušas atbilstības sertifikātus S1M-MP2-125 tipa leņķa slīpmašīnai, par kuru apgalvots, ka tā ir līdzvērtīga RL/AG0912-900 tipa leņķa slīpmašīnai, uz ko attiecas Ungārijas pasākumi.

Līdz šim atbilde nav saņemta.

Ievērojot pieejamo dokumentāciju, Komisija uzskata, ka Ungārijas iestādes ir pierādījušas, ka mašīna, uz kuru attiecas ierobežojoši pasākumi, neatbilst iepriekšminētajām būtiskajām veselības aizsardzības un drošības prasībām. Šīs neatbilstības rada pamatu nopietniem to personu apdraudējumiem, kuras lieto attiecīgo mašīnu.

Tādēļ pēc vajadzīgās procedūras izpildes Komisija atzīst, ka Ungārijas iestāžu noteiktais aizliegums ir pamatots.

Briselē, 2008. gada 27. novembrī

Komisijas vārdā —
priekšsēdētāja vietnieks
Günter VERHEUGEN

KOMISIJAS ATZINUMS**(2008. gada 27. novembris),****pieņemot 7. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 98/37/EK par aizliegumu, ko Ungārijas iestādes ir noteikušas attiecībā uz elektrisko triecienu mašīnu, kuras preču zīme ir REDLINE MD-2007-140****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2008/C 309/02)

1. Ungārijas iestāžu paziņojums

Direktīvas 98/37/EK par dalībvalstu normatīvo un administratīvo aktu tuvināšanu attiecībā uz mašīnām 2. panta 1. punktā noteikts, ka dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu direktīvā noteikto mašīnu laišanu tirgū un nodošanu ekspluatācijā tikai tad, ja, pareizi uzstādot, uzturot darba kārtībā, kā arī izmantojot atbilstīgi paredzētajam mērķim, tās neapdraud cilvēku un attiecīgā gadījumā arī mājdzīvnieku veselību un drošību, kā arī neapdraud īpašuma drošību.

Direktīvas 7. panta 1. punktā paredzēts, ka tad, ja dalībvalsts konstatē, ka, atbilstīgi paredzētajam mērķim lietojot mašīnas ar CE marķējumu, tās var apdraudēt cilvēku un attiecīgos gadījumos mājdzīvnieku un īpašuma drošību, dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai tādas mašīnas izņemtu no tirgus, aizliegtu to laišanu tirgū, nodošanu ekspluatācijā un lietošanu vai ierobežotu to brīvu apriti. Dalībvalsts nekavējoties informē Komisiju par jebkuru šādu pasākumu, norādot lēmuma iemeslus.

Ungārijas iestādes 2007. gada 23. jūlijā paziņoja Eiropas Komisijai par to, ka tās aizliedz laist tirgū pārnēsājamu RL/ID0955-910 tipa elektrisko rokas triecienu mašīnu, kuras preču zīme ir REDLINE. Triecienu mašīnas ražotājs ir *Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd.*, *Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, Ķīna*, un izplatītājs — *Baumann Hungary Kft.*, *H-1162 Budapest, János utca 118, Ungārija*.

Dokumentācijā, ko nosūtīja Eiropas Komisijai, bija iekļauti šādi dokumenti:

- 2004. gada 15. decembra sertifikāts Nr. 04SHW2481-01, kuru izsniedza *Intertek Deutschland GmbH* Z1JE-KZ2-16B tipa triecienu mašīnai, piešķirot tai "GS" zīmi;
- 2004. gada 1. decembra sertifikāts Nr. JSH0411181 un 2004. gada 15. decembra sertifikāts Nr. 432960, kuru izsniedza *Intertek ETL SEMKO*, Šanhaja, tādām pašām triecienu mašīnām tipam (Z1JE-KZ2-16B).
- *Yongkang Zhengda Industrial Co.* 2006. gada 18. jūnija deklarācija, ar ko apliecina, ka Z1JE-KZ2-16B tipa triecienu mašīna ir līdzvērtīga RL/ID0955-910 tipa ražojumam, uz ko attiecas Ungārijas pasākumi.
- EK 2006. gada 11. augusta atbilstības deklarācija, kuru izrakstīja *Baumann Hungary Kft.*, atsaucoties uz sertifikātu Nr. JSH0411181.

Saskaņā ar minētās direktīvas 7. panta 2. punktu Komisijai pēc apspriešanās ar iesaistītajām personām ir jāpaziņo, vai tā atzīst aizliegumu par pamatotu. Ja atzīts, ka aizliegums ir pamatots, Komisija informē dalībvalstis, lai tās atbilstīgi 2. panta 1. punktā minētajiem pienākumiem attiecībā uz konkrēto mašīnu varētu veikt visus vajadzīgos pasākumus.

2. Ungārijas iestāžu norādītie iemesli

Aizliegums, ko noteica Ungārijas iestādes, tika pamatots ar to, ka triecienu mašīna neatbilst šādām būtiskām veselības aizsardzības un drošības prasībām, kas izklāstītas Direktīvas 98/37/EK I pielikumā (saistībā ar atsauci uz specifikācijām saskaņotajos Eiropas standartos EN 60745-1:2003 — *Ar elektromotoru darbināmi rokas darbarīki — Drošība — 1. daļa: Vispārīgas prasības* un EN 60745-2-1:2003 — *Ar elektromotoru darbināmi rokas darbarīki — Drošība — 2-1. daļa: Īpašas prasības urbjmašīnām un triecienu mašīnām*):

1.5.1. Elektroenerģijas pievads un 1.5.6. — Ugunsdrošība

Ražojums rada ugunsdrošības risku nenostiprinātas iekšējās elektroinstalācijas dēļ, kas var izraisīt issavienojumu.

1.5.6. Ugunsdrošība

Termālās testēšanas laikā mašīna aizdegās, radīja dūmus un tad pārstāja darboties.

3. Komisijas atzinums

Komisija, 2007. gada 15. novembrī nosūtot vēstuli uzņēmumam *Baumann Hungary Kft.*, kas bija parakstījis EK atbilstības deklarāciju, aicināja paust nostāju par Ungārijas iestāžu noteikto aizliegumu.

Komisija 2007. gada 15. novembrī rakstiski informēja arī *Intertek ETL SEMKO, Šanhaja, un Intertek Deutschland GmbH*, kas ir izsnieguši atbilstības sertifikātus Z1JE-KZ2-16B tipa triecienurbjmašīnai, par kuru apgalvots, ka tā ir līdzvērtīga RL/ID0955-910 tipa triecienurbjmašīnai, uz ko attiecas Ungārijas pasākumi.

Līdz šim atbilde nav saņemta.

Ievērojot pieejamo dokumentāciju, Komisija uzskata, ka Ungārijas iestādes ir pierādījušas ka mašīna, uz kuru attiecas ierobežojoši pasākumi, neatbilst iepriekšminētajām būtiskajām veselības aizsardzības un drošības prasībām. Šīs neatbilstības rada pamatu nopietniem to personu apdraudējumiem, kuras lieto attiecīgo mašīnu.

Tādēļ pēc vajadzīgās procedūras izpildes Komisija atzīst, ka Ungārijas iestāžu noteiktais aizliegums ir pamatots.

Briselē, 2008. gada 27. novembrī

*Komisijas vārdā —
priekšsēdētāja vietnieks
Günter VERHEUGEN*

II

(Paziņojumi)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

KOMISIJA

Valsts atbalsts ir atļauts saskaņā ar EK līguma 87. un 88. panta noteikumiem**Gadījumi, pret kuriem Komisijai nav iebildumu****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2008/C 309/03)

Lēmuma pieņemšanas datums	4.6.2008.
Atbalsta Nr.	N 158/08
Dalībvalsts	Polija
Reģions	Lubelskie
Nosaukums (un/vai atbalsta saņēmēja nosaukums)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Juridiskais pamats	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)
Pasākuma veids	Ieguldījumu atbalsts
Mērķis	Nozares attīstība
Atbalsta veids	Tiešs piešķirums, kapitāla ieguldījums, zemes piešķiršana
Budžets	PLN 296,65 miljoni (EUR 84,14 miljoni)
Intensitāte	Aptuveni 76 %
Atbalsta ilgums (periods)	Atbalstu piešķirs līdz 30.12.2011.
Attiecīgās nozares	Gaisa transports

Piešķirējas iestādes nosaukums un adrese	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
Cita informācija	—

Lēmuma autentiskais teksts, no kura ir izņemta visa konfidenciālā informācija, atrodams tīmekļa vietnē:

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

Lēmuma pieņemšanas datums	20.10.2008.
Atbalsta Nr.	N 458/08
Dalībvalsts	Vācija
Reģions	—
Nosaukums (un/vai saņēmējs)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Juridiskais pamats	— 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)
Pasākuma veids	Individuāls atbalsts
Mērķis	Grūtībās nonākušu uzņēmumu pārstrukturēšana
Atbalsta forma	Garantija
Budžets	Kopējais plānotais atbalsta apjoms: EUR 0,16 milj
Atbalsta intensitāte	—
Atbalsta ilgums	—
Tautsaimniecības nozares	Ražojošā rūpniecība

Piešķirējstādes nosaukums un adrese	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
Papildu informācija	—

Lēmuma autentiskais teksts, no kura ir izņemta visa konfidenciālā informācija, atrodams tīmekļa vietnē:

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

Lēmuma pieņemšanas datums	13.11.2008.
Atbalsta Nr.	N 567/08
Dalībvalsts	Somija
Reģions	—
Nosaukums (un/vai saņēmējs)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Juridiskais pamats	Valtioneuvoston paatos talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtiantakausten ehdoista; draft law
Pasākuma veids	Atbalsta shēma
Mērķis	Atbalsts nopietnu ekonomikas traucējumu kompensēšanai
Atbalsta forma	Garantija
Budžets	Kopējais plānotais atbalsta apjoms: EUR 50 milj
Atbalsta intensitāte	—
Atbalsta ilgums	10.2008-4.2009
Tautsaimniecības nozares	Finanšu starpniecība
Piešķirējstādes nosaukums un adrese	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Papildu informācija	—

Lēmuma autentiskais teksts, no kura ir izņemta visa konfidenciālā informācija, atrodams tīmekļa vietnē:

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

Lēmuma pieņemšanas datums	24.1.2008.
Atbalsta Nr.	N 696/06
Dalībvalsts	Itālija
Reģions	Molise
Nosaukums	Zvejas darbības izbeigšana un zvejas kuģu modernizēšana
Juridiskais pamats	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Pasākuma veids	Atbalsta shēma
Mērķis	Atbalsts zivsaimniecības nozarei
Atbalsta veids	Tiešais atbalsts
Budžets	EUR 1 186 000
Atbalsta intensitāte	Līdz 40 %
Ilgums	1 gads
Tautsaimniecības nozares	Zivsaimniecība
Piešķirējas iestādes nosaukums un adrese	MI.P.A.A.F. – Dipartimento delle Filiere Agricole e dell'Agroalimentari Direzione Generale della Pesca Marittima e dell'Acquacoltura Viale dell'Arte n. 16 I-00144 Roma
Cita informācija	—

Lēmuma autentiskais teksts, no kura ir izņemta visa konfidenciālā informācija, atrodams tīmekļa vietnē:
http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Iebildumu necelšana pret paziņoto koncentrāciju
(Lieta COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/C 309/04)

2008. gada 31. oktobrī Komisija nolēma necelt iebildumus pret augstāk paziņoto koncentrāciju un paziņo, ka tā ir saderīga ar kopējo tirgu. Šis lēmums ir balstīts uz Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 6. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Lēmuma pilns teksts ir pieejams vienīgi angļu un tiks publicēts pēc tam, kad tiks noskaidrots, vai tas ietver jebkādus komercnoslēpumus. Tas būs pieejams:

- Eiropas konkurences tīmekļa vietnē (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Šī tīmekļa vietne nodrošina dažādas iespējas, lai palīdzētu ievietot individuālos apvienošanās lēmumus, norādot arī uzņēmuma nosaukumu, lietas numuru, datumu un sektorālo indeksu;
 - elektroniskā veidā EUR-Lex tīmekļa vietnē ar dokumenta numuru 32008M5338. EUR-Lex ir tiešsaite piekļūšanai Eiropas Kopienas likumdošanas datorizētai dokumentācijas sistēmai. (<http://eur-lex.europa.eu>)
-

IV

(Informācija)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTA
INFORMĀCIJA

KOMISIJA

Euro maiņas kurss ⁽¹⁾**2008. gada 3. decembris**

(2008/C 309/05)

1 euro =

Valūta	Maiņas kurss	Valūta	Maiņas kurss		
USD	ASV dolārs	1,2623	TRY	Turcijas lira	1,9926
JPY	Japānas jēna	117,39	AUD	Austrālijas dolārs	1,9625
DKK	Dānijas krona	7,4505	CAD	Kanādas dolārs	1,5853
GBP	Lielbritānijas mārciņa	0,85475	HKD	Hongkongas dolārs	9,7852
SEK	Zviedrijas krona	10,4545	NZD	Jaunzēlandes dolārs	2,3804
CHF	Šveices franks	1,5332	SGD	Singapūras dolārs	1,9315
ISK	Islandes krona	290,00	KRW	Dienvīdkorejas vons	1 849,90
NOK	Norvēģijas krona	8,9050	ZAR	Dienvīdāfrikas rands	13,0017
BGN	Bulgārijas leva	1,9558	CNY	Ķīnas jauna renminbi	8,6884
CZK	Čehijas krona	25,636	HRK	Horvātijas kuna	7,1913
EEK	Igaunijas krona	15,6466	IDR	Indonēzijas rūpija	15 274,00
HUF	Ungārijas forints	262,33	MYR	Malaizijas ringits	4,5948
LTL	Lietuvas lits	3,4528	PHP	Filipīnu peso	62,230
LVL	Latvijas lats	0,7093	RUB	Krievijas rublis	35,3395
PLN	Polijas zlots	3,8506	THB	Taizemes bats	44,919
RON	Rumānijas leja	3,8435	BRL	Brazīlijas reāls	3,0390
SKK	Slovākijas krona	30,225	MXN	Meksikas peso	17,1610

⁽¹⁾ Datu avots: atsaucies maiņas kursu publicējusi ECB.

V

(Atzinumi)

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KOPĒJĀS TIRDZNICĪBAS POLITIKAS
ĪSTENOŠANU

KOMISIJA

Paziņojums par procedūras sākšanu saistībā ar daļēju starpposma pārskatīšanu attiecībā uz antidempinga pasākumiem, ko piemēro konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes volframa elektrodu importam

(2008/C 309/06)

Komisija ir saņēmusi pieprasījumu par daļējas starpposma pārskatīšanas veikšanu atbilstīgi 11. panta 3. punktam Padomes Regulā (EK) Nr. 384/96 par aizsardzību pret importu par dempinga cenām no valstīm, kas nav Eiropas Kopienas dalībvalstis ("pamatregula")⁽¹⁾.

1. Pārskatīšanas pieprasījums

Pieprasījumu iesniedza *Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd* ("pieteikuma iesniedzējs"), kas ir eksportētājs Ķīnas Tautas Republikā.

Pieprasījumā dempinga tiek pārbaudīts tikai tiktāl, ciktāl tas skar pieteikuma iesniedzēju.

2. Ražojums

Ražojums, par kuru veic pārskatīšanu, ir Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes volframa elektrodu (ieskaitot volframa stieņus un stieņus elektrodu metināšanai), kuru sastāvā pēc svara ir 94 % volframa vai vairāk, izņemot ar vienkāršu saķepināšanu iegūtos, sagriezti vajadzīgajā garumā vai ne, ("attiecīgais ražojums"), patlaban tos deklarē ar KN kodiem ex 8101 99 00 un ex 8515 90 90. Šie KN kodi ir norādīti vienīgi informācijai.

3. Spēkā esošie pasākumi

Pašlaik ir spēkā galīgais antidempinga maksājums, kas konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes volframa elektrodu importam noteikts ar Padomes Regulu (EK) Nr. 260/2007⁽²⁾.

4. Pārskatīšanas pamatojums

Pieprasījums saskaņā ar 11. panta 3. punktu ir sagatavots, balstoties uz pieprasījuma iesniedzēja sniegtiem *prima facie* pierādījumiem par to, ka ir mainījušies apstākļi, uz kuru pamata tika noteikti spēkā esošie pasākumi, un ka šīs izmaiņas ir ilglaicīgas.

Pieteikuma iesniedzējs sniedzis *prima facie* pierādījumus par to, ka pasākuma turpmāka piemērošana pašreizējā līmenī, lai neitralizētu dempingu, vairs nav nepieciešama. Konkrēti pieteikuma iesniedzējs ir sniedzis *prima facie* pierādījumus, kas liecina, ka saliktās normālās vērtības (aprēķināta, pamatojoties uz ražošanas izmaksām, pārdošanas, vispārīgajām un administratīvajām izmaksām un peļņu) salīdzinājums ar eksporta cenām Kopienā norāda, ka dempinga starpība šķiet ievērojami mazāka, nekā pašreizējais pasākuma līmenis.

Pēc apspriešanās ar padomdevēju komiteju konstatējusi, ka ir pietiekami pierādījumi, lai sāktu daļēju starpposma pārskatīšanu, Komisija ar šo sāk pārskatīšanu saskaņā ar pamatregulas 11. panta 3. punktu, lai noteiktu, vai pasākumi attiecībā uz pieteikuma iesniedzēju jāatceļ vai jāgroza. Šādā gadījumā, iespējams, būs jāgroza maksājuma likme, ko patlaban piemēro attiecīgā ražojuma importam no uzņēmumiem, kas nav konkrēti minēti Regulas (EK) Nr. 206/2007 1. panta 2. punktā.

5. Dempinga noteikšanas procedūra

Pēc apspriešanās ar padomdevēju komiteju konstatējusi, ka ir pietiekami pierādījumi, lai sāktu daļēju starpposma pārskatīšanu, Komisija ar šo sāk pārskatīšanu saskaņā ar pamatregulas 11. panta 3. punktu, lai noteiktu, vai pasākumi attiecībā uz pieteikuma iesniedzēju jāatceļ vai jāgroza. Šādā gadījumā, iespējams, būs jāgroza maksājuma likme, ko patlaban piemēro attiecīgā ražojuma importam no uzņēmumiem, kas nav konkrēti minēti Regulas (EK) Nr. 206/2007 1. panta 2. punktā.

a) Anketas

Lai iegūtu informāciju, ko tā uzskata par vajadzīgu izmeklēšanā, Komisija nosūtīs anketu pieprasījuma iesniedzējam un kopiju attiecīgās eksportētājvalsts iestādēm. Šai informācijai un apstiprinātiem pierādījumiem jānonāk Komisijā šā paziņojuma 6. punkta a) apakšpunktā noteiktajā termiņā.

⁽¹⁾ OVL 56, 6.3.1996., 1. lpp.

⁽²⁾ OVL 72, 13.3.2007., 1. lpp.

b) *Informācijas vākšana un uzklaušanās*

Ar šo visas ieinteresētās personas ir aicinātas izteikt viedokli, iesniegt informāciju, kas nav iekļauta anketā, un apstiprināt pierādījumus. Šai informācijai un apstiprinātiem pierādījumiem jānonāk Komisijā šā paziņojuma 6. punkta a) apakšpunktā noteiktajā termiņā.

Turklāt Komisija var uzklaut ieinteresētās personas, ja tās to pieprasa, norādot konkrētus iemeslus, kāpēc tās būtu jāuzklaut. Šis pieprasījums jāiesniedz šā paziņojuma 6. punkta a) apakšpunktā noteiktajā termiņā.

c) *Tirgus ekonomikas režīms/atsevišķs režīms*

Ja pieteikuma iesniedzējs sniedz pietiekamus pierādījumus tam, ka tas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, t. i., atbilst pamatregulas 2. panta 7. punkta c) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem, normālo vērtību noteiks saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punkta b) apakšpunktu. Šim nolūkam konkrētajā termiņā, kas noteikts šā paziņojuma 6. punkta b) apakšpunktā, jāiesniedz pienācīgi pamatoti pieprasījumi. Komisija nosūtīs uzņēmumam un Ķīnas Tautas Republikas iestādēm pieprasījuma veidlapu. Pieteikuma iesniedzējs var izmantot minēto pieprasījuma veidlapu, lai pieprasītu atsevišķu režīmu, t. i., ka tas atbilst pamatregulas 9. panta 5. punktā noteiktajiem kritērijiem.

d) *Tirgus ekonomikas valsts izvēle*

Ja uzņēmumam nepiešķir tirgus ekonomikas režīmu, bet tas izpilda prasības, kas ir obligātas, lai varētu noteikt individuālu maksājumu saskaņā ar pamatregulas 9. panta 5. punktu, tiks izraudzīta atbilstoša tirgus ekonomikas valsts, lai noteiktu normālo vērtību attiecībā uz Ķīnas Tautas Republiku saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punkta a) apakšpunktu. Komisija paredz šim nolūkam atkārtoti izmantot Amerikas Savienotās Valstis, kā iepriekšējā izmeklēšanā, kuras rezultātā tika ieviesti pasākumi, kuru patlaban piemēro attiecīgā ražojuma importam no Ķīnas Tautas Republikas. Ar šo ieinteresētās personas ir aicinātas izteikt apsvērumus par šīs izvēles atbilstību, ievērojot šā paziņojuma 6. punkta c) apakšpunktā noteikto termiņu.

Turklāt ja uzņēmumam piešķir tirgus ekonomikas režīmu, Komisija vajadzības gadījumā var arī izmantot iegūtos datus par normālo vērtību, kas noteikta atbilstošajā tirgus ekonomikas valstī, piemēram, lai aizstātu kādu no Ķīnas Tautas Republikas izmaksu vai cenu elementiem, kas nav ticami un ir nepieciešami normālās vērtības noteikšanai, ja Ķīnas Tautas Republikā nav pieejami ticami nepieciešamie dati. Komisija šim nolūkam apsver izmantot Amerikas Savienotās Valstis.

6. Termiņia) *Vispārēji termiņi*

- i) Termiņš, kurā ieinteresētās personas var pieteikties, iesniegt atbildes uz anketas jautājumiem un visu citu informāciju

Lai izmeklēšanā ņemtu vērā sniegto informāciju, visām ieinteresētajām personām 40 dienu laikā pēc šā paziņojuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, ja vien nav noteikts citādi, jāpiesakās, sazinoties ar Komisiju, jādara zināms savs viedoklis un jāiesniedz atbildes uz anketas jautājumiem vai jebkura cita informācija. Jāpievērš uzmanība tam, ka vairuma pamatregulā noteikto procesuālo tiesību īstenošana ir atkarīga no tā, vai ieinteresētā persona piesakās iepriekš minētajā termiņā.

ii) *Uzklaušanās*

Visas ieinteresētās personas tajā pašā 40 dienu termiņā var arī pieprasīt, lai Komisija tās uzklautu.

- b) *Konkrēts termiņš pieprasījumu iesniegšanai par tirgus ekonomikas režīmu un/vai atsevišķa režīma piemērošanu*

Uzņēmuma pienācīgi pamatotam tirgus ekonomikas režīma pieprasījumam, kas minēts šā paziņojuma 5. punkta c) apakšpunktā, jānonāk Komisijā 15 dienu laikā pēc šā paziņojuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

- c) *Konkrēts termiņš, kurā izraudzīties tirgus ekonomikas valsti*

Izmeklēšanā iesaistītās personas var izteikt apsvērumus par Amerikas Savienoto Valstu atbilstību, ko saskaņā ar šā paziņojuma 5. punkta d) apakšpunktu paredzēts izmantot par tirgus ekonomikas valsti, lai noteiktu normālo vērtību attiecībā uz Ķīnas Tautas Republiku. Šie apsvērumi Komisijai jāsaņem 10 dienu laikā no šā paziņojuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

7. Rakstiski iesniegtā informācija, atbildes uz anketas jautājumiem un sarakste

Ieinteresētajām personām visa informācija un pieprasījumi jāiesniedz rakstiski (nevis elektroniski, ja vien nav noteikts citādi), un tajos jānorāda ieinteresētās personas nosaukums/vārds, uzvārds, adrese, elektroniskā pasta adrese, tālrunis un faksa numurs. Visai rakstveidā iesniegtajai informācijai, tostarp šajā paziņojumā pieprasītajai informācijai, atbildēm uz anketas jautājumiem un sarakstei, ko ieinteresētās personas iesniedz konfidenciali, jābūt ar norādi "Limited" ⁽¹⁾, un saskaņā ar pamatregulas 19. panta 2. punktu šiem dokumentiem jābūt pievienotai nekonfidencialai versijai ar norādi "FOR INSPECTION BY INTERESTED PARTIES".

⁽¹⁾ Tas nozīmē, ka dokuments paredzēts tikai iekšējai lietošanai. Tas ir aizsargāts atbilstīgi 4. pantam Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1049/2001 par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem (OV L 145, 31.5.2001., 43. lpp.). Tas ir konfidenciali dokuments saskaņā ar pamatregulas 19. pantu un 6. pantu PTO Nolīgumā par VVTT 1994 VI panta īstenošanu (Antidempinguma nolīgums).

Komisijas adrese sarakstei

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

8. Nesadarbošanās

Gadījumos, kad ieinteresētā persona atsakās darīt pieejamu nepieciešamo informāciju vai nesniedz to paredzētajos termiņos, vai arī ievērojami kavē izmeklēšanu, pozitīvus vai negatīvus secinājumus var izdarīt saskaņā ar pamatregulas 18. pantu, balstoties uz pieejamajiem faktiem.

Ja konstatē, ka ieinteresētā persona ir sniegusi nepareizu vai maldinošu informāciju, šo informāciju neņem vērā un saskaņā ar pamatregulas 18. pantu var izmantot pieejamos faktus. Ja kāda ieinteresētā persona nesadarbojas vai sadarbojas tikai daļēji un tādēļ tiek izmantoti pieejamie fakti, rezultāts attiecībā uz minēto personu var būt nelabvēlīgāks nekā tad, ja tā būtu sadarbojusies.

9. Izmeklēšanas grafiks

Saskaņā ar pamatregulas 11. panta 5. punktu izmeklēšana tiks pabeigta 15 mēnešu laikā pēc šā paziņojuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

10. Personas datu apstrāde

Jāņem vērā, ka šajā izmeklēšanā iegūtos personas datus apstrādās saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ĒK) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti⁽¹⁾.

11. Uzklaušanās amatpersona

Turklāt jānorāda, ka gadījumā, ja ieinteresētās personas uzskata, ka tām radušās grūtības izmantot tiesības uz aizstāvību, tās var pieprasīt, lai procedūrā iesaistītos Tirdzniecības ģenerāldirektora uzklaušanās amatpersona. Tā darbojas kā vidutājs starp ieinteresētajām personām un Komisijas dienestiem, vajadzības gadījumā piedāvājot būt par vidutāju procedūras jautājumos, kas skar to interešu aizstāvību lietas izskatīšanā, īpaši jautājumos par piekļuvi lietai, konfidencialitāti, termiņu pagarināšanu un viedokļu rakstisku un/vai mutisku iesniegšanu. Papildu informācija un kontaktinformācija atrodama uzklaušanās amatpersonas tīmekļa lapās Tirdzniecības ģenerāldirektorāta tīmekļa vietnē (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

KOMISIJA

VALSTS ATBALSTS — DĀNIJA

Valsts atbalsts C 41/08 (NN 35/08) — *Danske Statsbaner*

Uzaicinājums iesniegt apsvērumus saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/C 309/07)

Ar 2008. gada 10. septembra vēstuli, kas autentiskā valodā ir pievienota šim kopsavilkumam, Komisija paziņoja Dānijai lēmumu uzsākt EK līguma 88. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz minēto atbalstu/pasākumu.

Mēneša laikā pēc šā kopsavilkuma un tam pievienotās vēstules publicēšanas ieinteresētās personas var iesniegt savus apsvērumus, nosūtot tos uz šādu adresi:

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

Šie apsvērumi tiks paziņoti Dānijai. Ieinteresētā persona, kas iesniedz apsvērumus, var rakstveidā pieprasīt, lai tās identitāte netiktu atklāta, norādot šādas prasības iemeslus.

KOPSAVILKUMS

noslēgtie sabiedrisko pakalpojumu līgumi varētu būt par iemeslu valsts atbalsta piešķiršanai.

PROCEDŪRA

Ar 2003. gada 3. februāra vēstuli Komisija saņēma pirmo sūdzību par atbalstu uzņēmumam *Danske Statsbaner* (turpmāk — "DSB"), kurš tam iespējami piešķirts dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem starp Kopenhāģenu un *Ystad*. Šī sūdzība bija par iemeslu vairāku vēstuļu apmaiņai starp Komisiju un Dānijas iestādēm. Sūdzība tika reģistrēta ar numuru Nr. CP107/07.

Ar 2006. gada 1. jūnija vēstuli Komisija saņēma otro sūdzību par iespējami piešķirtu atbalstu DSB saistībā ar diviem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem ar Dānijas Transporta ministriju. Šī sūdzība bija par iemeslu vairāku vēstuļu apmaiņai starp Komisiju un Dānijas iestādēm. Tā tika reģistrēta ar numuru CP124/2006.

Ņemot vērā to, ka abas sūdzības daļēji attiecas uz tiem pašiem faktiem, Komisija nolēma tās izskatīt kopā.

PASĀKUMU APRAKSTS

Saskaņā informāciju, kuru Komisijai sniedza sūdzību iesniedzēji, starp Dānijas Transporta ministriju un valsts uzņēmumu DSB

Sabiedrisko pakalpojumu līgumi

Šis lēmums attiecas uz diviem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas ir noslēgti starp Dānijas Transporta ministriju un DSB laika posmam attiecīgi no 2000. līdz 2004. gadam un no 2005. līdz 2014. gadam. Šie līgumi nebija iegūti iepriekšējās konkursa procedūras rezultātā.

Šie līgumi paredz dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu Dānijā, kā arī nosaka dažas saistības attiecībā uz pārvadājumu regularitāti, pakalpojumu kvalitāti vai cenām. Turklāt šajos līgumos ir paredzēta dzelzceļa ritošā sastāva iegāde.

Saskaņā ar līgumu noteikumiem DSB saņem ienākumus no biļešu pārdošanas, izņemot atsevišķus gadījumus. DSB arī saņem kompensācijas saskaņā ar līgumsaistību maksājumiem, kuru apjoms ir noteikts līgumā.

PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

VĒSTULES TEKSTS

Atbalsta esamība

Komisija šajā lietas izskatīšanas posmā nevar izslēgt to, ka DSB ir ticis piešķirts valsts atbalsts saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kuri ir noslēgti starp šo uzņēmumu un Dānijas Transporta ministriju laika posmam no 2000. līdz 2004. gadam un no 2005. līdz 2014. gadam. Īpaši Komisijai ir šaubas par to, vai ir ievēroti trīs no četriem kritērijiem, kurus Tiesa šajā saistībā noteica spriedumā *Altmark* lietā.

Saderība

Sabiedrisko pakalpojumu līgums, kas ir noslēgts starp Dānijas valdību un DSB, ir sabiedrisko pakalpojumu līgums Regulas Nr. 1191/69 14. panta izpratnē, kurš tātad ir piemērojams šajā lietā.

Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz Regulu Nr. 1191/69, atbalstu, kas iekļauts sabiedrisko pakalpojumu līgumā paredzētajā pakalpojumu cenā, tā var atzīt par saderīgu ar kopējo tirgu. Tomēr, ņemot vērā to, ka Regulā Nr. 1191/69 nav noteikti precīzi nosacījumi, tad šādu atbalstu saderība ir jānovērtē, vadoties no pamatprincipiem, kas izriet no Līguma, judikatūras un Komisijas lēmumu pieņemšanas prakses.

Komisija vispārējā veidā šos principus ir apkopojusi "Kopienas nostādņēs valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu" ⁽¹⁾.

Šo nostādņu 14. punktā ir paredzēti principi, kas ļauj noteikt tāda valsts atbalsta saderību, kurš ir ietverts cenā, ko valsts iestāde maksā sabiedriska pakalpojuma sniedzējam. Šajā nolūkā ir jāpierāda, ka kompensācijas summa, proti, Dānijas valdības maksātā cena, nav lielāka par summu, kas nepieciešama, lai segtu izmaksas, kas rodas, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.

Tomēr Komisijai ir šaubas par pārmērīgas kompensācijas neesamību šajā lietā. Komisijai ir arī šaubas par to, vai Dānijas valdības veiktā dividenžu atskaitīšana no DSB peļņas, kā arī ikgadējo līgumsaistību maksājumu samazināšana deva iespēju izvairīties no jebkāda pārmērīgas kompensācijas riska.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisijai ir šaubas par attiecīgā valsts atbalsta saderību.

Saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 14. pantu jebkuru nelikumīgu atbalstu var atgūt no tā saņēmēja.

⁽¹⁾ OVC 297, 29.11.2005., 4. lpp.

"1. SAGSFORLØB

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

2. DE KLAGENDE PARTER OG STØTTEMODTAGEREN

2.1. De klagende parter

2.1.1. Den første klager

2. Den første klager er et privatejet busselskab.

2.1.2. Den anden klager

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

2.2. Støttemodtager: Danske Statsbaner

2.2.1. Den forhenværende monopolvirksomhed i Danmark

4. Danske Statsbaner (DSB) er det historiske jernbaneselskab i Danmark.

5. DSB ejes fuldt ud af den danske stat ⁽²⁾. DSB udfører nu kun personbefordring med jernbane og ydelser i tilknytning hertil ⁽³⁾, og er derudover også aktiv gennem dets datterselskaber i navnlig Sverige, Norge og Det Forenede Kongerige.

6. I 1998 vedtog Folketinget en lov, som yderligere adskilte jernbaneinfrastrukturen ⁽⁴⁾ fra DSB's togdrift.

7. DSB havde ca. 9 200 medarbejdere i 2007. I 2006 var DSB's indtægter på ca. 10,7 mia. DKK (1,43 mia. EUR).

2.2.2. DSB's etablering som en selvstændig offentlig virksomhed

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

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

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

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

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

3. DE VÆSENTLIGSTE KLAGEPUNKTER

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

3.1. Den første klagers klagepunkter

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

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

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

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

3.2. Den anden klagers klagepunkter

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

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

4.1. Den danske retlige ramme for kontrakter om offentlig service

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

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

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

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

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

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

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

4.2. Kontrakten om offentlig service for perioden 2000-2004

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

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

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

4.2.1. Kontraktens indhold (*)

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

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

Togkilometerproduktion i kontraktperioden

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

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

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

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

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

vilkårene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

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

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

4.2.2. Kontraktbetaling

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

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

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

40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

⁽¹⁰⁾ Jf. ovennævnte undtagelser.

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. BEDØMMELSE AF BESTEMMELSERNE I KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG SERVICE

5.1. Er der tale om statsstøtte?

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

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

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

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

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

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

Særlige forhold angående strækningen København — Ystad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Omfattet af tavshedspligten.

⁽¹⁵⁾ Bornholmfærgens anløbshavn.

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

5.2. Forenelighed med det fælles marked

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

5.2.1. Forenelighed på grundlag af EF-traktatens artikel 73

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

5.2.1.1. Altmark-dommen om anvendeligheden af artikel 73

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

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

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

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

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

Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

119. Ifølge forordning (EØF) nr. 1191/69, artikel 17, stk. 2, gælder det, at »med hensyn til 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 »transportydelse«, som de kompetente myndigheder er berettiget til at garantere ved indgåelse af »kontrakter om offentlig tjeneste« (stk. 4), idet det præciseres, at de kompetente myndigheder »[dog kan] opretholde eller pålægge de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er omhandlet i artikel 2« (stk. 5). Kun i det sidstnævnte tilfælde skal der anvendes de fælles kompensationsmetoder, som navnlig er fastsat i afdeling IV i forordning (EØF) nr. 1191/69, dvs. i artikel 10-13. Hvad angår dette punkt bestemmes det ganske vist i den tyske version af artikel 1, stk. 4, i forordning (EØF) nr. 1191/69, at de kompetente myndigheder er berettiget til at indgå kontrakter vedrørende transportydelser »på grundlag af forpligtelser til offentlig tjeneste«, men dette er en åbenbar redaktionel fejl, som er i strid med den nye kontraktordning, da dette udtryk ikke genfindes i nogen af de øvrige sprogversioner.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

Kontrakten om offentlig tjeneste kan særligt omfatte:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- enten 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«⁽²¹⁾. Artikel 73 er således en speciel regel i forhold til artikel 86, stk. 2, hvorfor *lex specialis*-princippet, om at den specielle regel skal foretrækkes frem for den generelle regel, medfører, at artikel 86, stk. 2, ikke kan anvendes på landtransportsektoren⁽²²⁾.

6. ANDRE FORHOLD, SOM KLAGERNE HAR FREMDRAGET

137. Klagerne har også peget på andre foranstaltninger, som kunne indeholde elementer af statsstøtte.

6.1. Lønsumsafgift

138. Private danske virksomheder, der opererer i momsfrigatte sektorer som kollektiv transport, skal betale en særlig lønskat: lønsumsafgiften. Men den skat skal offentlige virksomheder som DSB ikke betale.

139. Ifølge den anden klager kan fritagelsen af de offentlige virksomheder for denne skat være en konkurrencefordel for dem.

140. Klageren anførte i sin klage, at han var orienteret om, at Kommissionen var i færd med at undersøge lønsumsafgiften i en anden sammenhæng⁽²³⁾. Klageren

henviste på dette punkt til et parlamentarikerspørgsmål og til Neelie Kroes' svar på Kommissionens vegne.

141. De danske myndigheder har underrettet Kommissionen om, at ændringer af denne afgift var på vej, og at disse ændringer kunne medføre afskaffelse af fritagelsen for lønsumsafgift.

142. På denne baggrund tages der ikke i denne beslutning stilling til lønsumsafgiftsordningen.

6.2. Renter og garantier

143. Den anden klager mener, at DSB's status som statsejet selskab betyder, at DSB får lån på gunstigere vilkår, f.eks. til lavere renter, end private virksomheder.

144. Denne klager hævder dog ikke, at DSB er omfattet af en udtrykkelig eller stiltiende garanti fra den danske stat. Kommissionen har heller ikke fundet tegn på, at en sådan garanti eksisterer. Derfor har dette spørgsmål, som det også fremgår af retspraksis, ingen betydning i forbindelse med reglerne om statsstøtte⁽²⁴⁾.

7. SAMMENFATNING AF KOMMISSIONENS BETÆNKELIGHEDER

145. Kommissionen stiller sig af de ovenfor anførte grunde tvivlende til, om den kontrakt om offentlig service, der er indgået mellem den danske stat og DSB opfylder Altmark-dommens kriterier 2, 3 og 4. Hvis kontrakten ikke opfylder mindst et af de fire kumulative kriterier, der opstilles i denne dom, og således er ulovlig statsstøtte, stiller Kommissionen sig tvivlende til muligheden af at erklære denne støtte forenelig med det fælles marked på grundlag af artikel 14 i forordning (EØF) nr. 1191/69 og/eller artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1107/70.

8. BESLUTNING

146. På denne baggrund opfordrer Kommissionen under henvisning til proceduren i EF-traktatens artikel 88, stk. 2, Danmark til senest en måned efter at have modtaget dette brev at fremsætte sine bemærkninger og forelægge alle oplysninger af betydning for vurderingen af støtten/foranstaltningen. De danske myndigheder opfordres endvidere til straks at sende den potentielle støttemodtager en kopi af dette brev.

147. Kommissionen meddeler Danmark, at den til orientering for andre interesserede agter at offentliggøre denne skrivelse og et resumé af den i *Den Europæiske Unions Tidende*. Den vil også offentliggøre en meddelelse i EØS-tillægget til EU-tidende til orientering for interesserede i de EFTA-lande, der har undertegnet EØS-aftalen, og sende EFTA-tilsynsmyndigheden en kopi af skrivelserne. Alle ovennævnte berørte parter opfordres til at fremsætte deres bemærkninger senest en måned efter offentliggørelsesdatoen for denne meddelelse.”

⁽²¹⁾ Altmark-dommen, præmis 34.

⁽²²⁾ Betragtning 17 i Kommissionens beslutning af 28. november 2005 om anvendelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 312 af 29.11.2005, s. 67-73).

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

⁽²⁴⁾ I en lignende situation nåede Førsteinstansretten frem til en lignende konklusion i dommen af 26. juni 2008 i sag T-442/03, præmis 121 til 127.

Apvienotās Karalistes valdības paziņojums saistībā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 94/22/EK par atļauju piešķiršanas un izmantošanas noteikumiem ogļūdeņražu meklēšanai, izpētei un ieguvei

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/C 309/08)

Apvienotās Karalistes paziņojums par ārpuskārtas licenču piešķiršanu naftas izpētei un ieguvei uz sauszemes piekrastes zonā, kura atrodas virs paisuma līnijas un reģistrēta Apvienotās Karalistes kadastrāla plāna blokā SU60

Uzņēmējdarbības, uzņēmumu un regulatīvās reformas ministrija (BERR)

1998. gada likums par naftu [*The Petroleum Act 1998*]

Licenču piešķiršana naftas izpētei un ieguvei uz sauszemes

1. Uzņēmējdarbības, uzņēmumu un regulatīvās reformas ministrs uzaicina ieinteresētās personas pieteikties naftas izpētes un attīstības licenču [*Petroleum Exploration and Development Licences*] saņemšanai attiecībā uz piekrastes zonu, kura atrodas virs paisuma līnijas un reģistrēta Apvienotās Karalistes kadastrāla plāna blokā SU60.

2. Uzaicinājumā minētās zonas karte atrodas Uzņēmējdarbības, uzņēmumu un regulatīvās reformas ministrijā (adrese: 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET). Šo karti, iepriekš vienojoties par tikšanos (tālrunis: (44-207) 215 50 32, fakss: (44-207) 215 50 70), (44-207) 215 50 70), var apskatīt šā paziņojuma spēkā esības laikā no pirmdienas līdz piektdienai plkst. 9.15–16.45. Karte ir pieejama arī Uzņēmējdarbības, uzņēmumu un regulatīvās reformas ministrijas naftas un gāzes [*Oil and gas*] tīmekļa vietnē (skat. tālāk).

3. Visa informācija par uzaicinājumu, tostarp piedāvātās platības karte, kā arī norādījumi par licenču saņemšanu, minētajās licencēs ietvertie nosacījumi un pieteikšanās kārtība ir pieejama *Energy Development Unit (EDU)* tīmekļa vietnē:

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

4. Visus pieteikumus vērtēs saskaņā ar 1995. gada noteikumiem par naftas ieguvu uz sauszemes [*the Petroleum (Production)(Landward Areas) Regulations 1995 (S.I. 1995 No. 1436)*] un 1995. gada noteikumiem par ogļūdeņražu ieguves licencēšanu [*Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995 (S.I. 1995., Nr. 1434)*], kā arī ņemot vērā pastāvīgo vajadzību pēc ātras, padziļinātas, efektīvas un drošas izpētes, lai apzinātu Lielbritānijas naftas un gāzes resursus.

5. Pieteikumus vērtēs, ņemot vērā šādus kritērijus:

- a) pieteikuma iesniedzēja finansiālo dzīvotspēju un finansiālās iespējas veikt licencē sākotnējā periodā atļautās darbības, tostarp darba programmu, kas iesniegta, lai novērtētu pilnīgu teritorijas potenciālu blokā, par kuru iesniegts pieteikums;
- b) pieteikuma iesniedzēja tehniskās iespējas veikt licencē sākotnējā periodā atļautās darbības, jo īpaši iespējamo ogļūdeņraža identifikāciju blokā, par kuru iesniegts pieteikums. Tehniskās spējas daļēji novērtēs, ņemot vērā analīzes kvalitāti attiecībā uz bloku, par kuru iesniegts pieteikums;
- c) veidu, kā pieteikuma iesniedzējs ierosina veikt licencē atļautās darbības, tostarp kvalitāti darba programmai, kas iesniegta, lai pilnībā novērtētu tās teritorijas potenciālu, par kuru iesniegts pieteikums;
- d) ja pieteikuma iesniedzējam ir (vai bijusi izsniegta) licence atbilstīgi 1998. gada Likumam par naftu, vai, ja pieteikuma iesniedzēju piedzina šādas licences saņēmējiem, — pieteikuma iesniedzēja efektivitātes un atbildības trūkumus darbībās, kuras veiktas atbilstoši šai licencei.

6. Ministrs izsniegs licenci tikai tad, ja tam būs iespēja vienlaicīgi apstiprināt arī pieteikuma iesniedzēja izraudzīto operatoru. Pirms apstiprināt operatoru, ministram jāpārlicinās, ka operatora kandidāts ir kompetents plānot un vadīt urbšanas darbības, ņemot vērā tā darbinieku skaitu, pieredzi un apmācību, piedāvātās procedūras un metodes, vadības struktūru, sadarbību ar līgumslēdzējiem un vispārējo uzņēmējdarbības stratēģiju. Apsverot piedāvātā operatora kandidatūru, ministrs ņems vērā gan jauno informāciju, kas norādīta pieteikumā, gan operatora kandidāta darbības rezultātus Apvienotajā Karalistē un ārvalstīs.

7. Plašākus norādījumus attiecībā uz šo uzaicinājumu var apskatīt *Energy Development Unit (EDU)* tīmekļa vietnē:

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

Licences

8. Pieteikumu iesniedzējiem jāņem vērā tas, ka ministram ir tiesības piedāvāt licenci, pamatojoties uz grozītiem noteikumiem, kuros ņemti vērā īpaši apstākļi.

9. Ja ministrs piedāvās licenci saskaņā ar šo uzaicinājumu, piedāvājums tiks izdarīts divpadsmit mēnešu laikā no šā paziņojuma publicēšanas dienas.

10. Ministrs neuzņemas atbildību par izmaksām, kas pieteikuma iesniedzējam radušās, apsverot vai iesniedzot savu pieteikumu.

Stratēģiskais vides novērtējums

11. Uzņēmējdarbības, uzņēmumu un regulatīvās reformas ministrija attiecībā uz piedāvāto teritoriju cita starpā ir veikusi stratēģisko vides novērtējumu atbilstīgi standartiem, kas paredzēti Direktīvā 2001/42/EK par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu. Ar novērtējumu var iepazīties *Energy Development Unit (EDU)* tīmekļa vietnē:

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

Nīderlandes Karalistes ekonomikas ministra paziņojums atbilstīgi 3. panta 2. punktam Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 94/22/EK par atļauju piešķiršanas un izmantošanas noteikumiem ogļūdeņražu meklēšanai, izpētei un ieguvei

(2008/C 309/09)

Nīderlandes Karalistes ekonomikas ministrs paziņo, ka ir saņemts pieteikums atļaujai veikt ogļūdeņražu ieguvi.

Apgabals, uz kuru attiecas pieteikums, atrodas Ziemeļholandes provincē, un tā robežas ir šādas.

- a) Taisna līnija no punkta B caur punktu A līdz šīs līnijas krustpunktam ar līniju, kas noteikta Likuma par derīgo izrakteņu ieguvi [Mijnbouwwet] pielikumā;
- b) taisna līnija starp punktu B un punktu C;
- c) līnija gar piekrastes aizsargvaļņa pakāji pāri Den Helderas prāmju ostas [Veerhaven] un pēc tam Jaunās ostas [Nieuwe Haven] moliem, gar dambju pakāji, kuri atdala plūdmaiņu zonu [Waddenzee] no Ziemeļholandes provinces cietzemes, līdz punktam D;
- d) taisna līnija starp punktu pāriem D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K un K-L. Robeža, ko veido šīs līnijas, atbilst Sloodorp ieguves atļaujas apgabalam;
- e) taisna līnija starp punktu pāriem L-M un M-N;
- f) taisna līnija starp punktu pāriem N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T un taisna līnija no punkta T caur punktu U līdz šīs līnijas krustpunktam ar līniju, kas noteikta Likuma par derīgo izrakteņu ieguvi pielikumā. Robeža, ko veido šīs līnijas, atbilst Middelle ieguves atļaujas apgabalam;
- g) no f apakšpunktā minētā krustpunkta līnija, kas noteikta Likuma par derīgo izrakteņu ieguvi pielikumā, līdz turpmāk minētajam krustpunktam.

Minēto punktu koordinātas ir šādas.

Punkts	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

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

Koordinātas ir norādītas saskaņā ar *Rijksdriehoeksmeting (RD)* sistēmu.

Saskaņā ar šo robežu aprakstu attiecīgā teritorija ir 576,4 km².

Ekonomikas ministrs ar šo aicina iesniegt konkurējošus pieteikumus atļaujai veikt ogļūdeņražu meklēšanu apgabalā, ko ierobežo minētie punkti un koordinātas, norādot uz iepriekš minētās direktīvas ievada daļu un Likuma par derīgo izrakteņu ieguvu (*Mijnbouwwet — Staatsblad 2002.*, Nr. 542) 15. pantu.

Par atļauju izsniegšanu atbildīgā iestāde ir Ekonomikas ministrija. Kritēriji, noteikumi un prasības, kuras paredzētas minētās direktīvas 5. panta 1. un 2. punktā un 6. panta 2. punktā, ir iekļauti Likumā par derīgo izrakteņu ieguvu (*Mijnbouwwet — Staatsblad 2002.*, Nr. 542).

Pieteikumus var iesniegt 13 nedēļu laikā pēc šā paziņojuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, nosūtot tos Ekonomikas ministrijai uz šādu adresi:

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

Pēc norādītā termiņa beigām saņemtie pieteikumi netiks izskatīti.

Lēmumu par pieteikumiem pieņem divpadsmit mēnešu laikā pēc minētā termiņa beigām.

Sīkāku informāciju iespējams saņemt no *E.J. Hoppel*, zvanot pa tālruņa numuru: (31-70) 379 77 62.

Francijas valdības paziņojums saistībā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 94/22/EK par atļauju piešķiršanas un izmantošanas noteikumiem ogļūdeņražu meklēšanai, izpētei un ieguvei ⁽¹⁾

(Paziņojums par pieteikumiem ekskluzīvu atļauju "Permis de Cévennes", "Permis d'Alès" un "Permis de Navacelles" saņemšanai, lai veiktu šķidro vai gāzveida ogļūdeņražu raktuvju izpēti)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/C 309/10)

Ar 2007. gada 6. decembra pieteikumu uzņēmums "Cevennes petroleum development Ltd", kura juridiskā adrese ir *Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex HA9 6DE* (Apvienotā Karaliste), lūdza uz pieciem gadiem piešķirt ekskluzīvu atļauju "Permis des Cévennes", lai veiktu šķidro vai gāzveida ogļūdeņražu izpēti aptuveni 4 323 kvadrātkilometru platībā, kas ir daļa no Ardešas [Ardèche], Gāras [Gard] un Ero [Hérault] departamenta teritorijas.

Ar 2008. gada 8. aprīļa pieteikumu uzņēmums "Schuepbach Energy LLC", kura juridiskā adrese ir *2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX 75201 (ASV)*, lūdza uz pieciem gadiem piešķirt ekskluzīvu atļauju "Permis d'Alès", lai veiktu šķidro vai gāzveida ogļūdeņražu izpēti aptuveni 9 810 kvadrātkilometru platībā, kas ir daļa no Ardešas [Ardèche], Averonas [Aveyron], Dromas [Drôme], Gāras [Gard], Ero [Hérault], Lozēras [Lozère] un Voklīzas [Vaucluse] departamenta teritorijas. Šim pieteikumam atbilstīgās teritorijas perimetrs ir daļēji iekļauts pieteikumā "Permis des Cévennes" saņemšanai.

Ar 2008. gada 15. maija pieteikumu, uzņēmums "Egdon Resources (New Ventures) Ltd", kura juridiskā adrese ir *Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP* (Apvienotā Karaliste), uzņēmums "Eagle Energy Limited", kura juridiskā adrese ir *21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW 1 2PY* (Apvienotā Karaliste) un uzņēmums "YCI Resources Ltd", kura juridiskā adrese ir *Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW* (Apvienotā Karaliste), lūdza uz pieciem gadiem piešķirt ekskluzīvu atļauju "Permis de Navacelles", lai veiktu šķidro vai gāzveida ogļūdeņražu izpēti aptuveni 576 kvadrātkilometru platībā, kas ir daļa no Ardešas [Ardèche] un Gāras [Gard] departamenta teritorijas. Šim pieteikumam atbilstīgās teritorijas perimetrs ir iekļauts iepriekš minētajos pieteikumos.

Visiem šiem atļauju pieteikumiem atbilstīgās teritorijas perimetru veido meridiāni un paralēles, kas secīgi savieno punktus, kuru ģeogrāfiskās koordinātas noteiktas turpmāk tabulā, par pamatu ņemot Parīzes meridiānu.

Punkts	Austrumu garums	Ziemeļu platums
A	2°90'	49°80'
B	2°90'	49°50'
C	2°80'	49°50'
D	2°80'	49°40'
E	2°70'	49°40'
F	2°70'	49°30'
G	2°60'	49°30'
H	2°60'	49°20'
I	2°50'	49°20'
J	2°50'	49°10'
K	2°40'	49°10'
L	2°40'	48°80'
M	2°30'	48°80'

(1) OVL 164, 30.6.1994., 3. lpp.

Punkts	Austrumu garums	Ziemeļu platums
N	2°30'	48°70'
O	2°20'	48°70'
P	2°20'	48°60'
Q	2°10'	48°60'
R	2°10'	48°50'
S	1°60'	48°50'
T	1°60'	48°30'
U	1°40'	48°30'
V	1°40'	48°40'
W	1°20'	48°40'
X	1°20'	48°60'
Y	0°90'	48°60'
Z	0°90'	48°70'
AA	0°80'	48°70'
AB	0°80'	48°80'
AC	0°70'	48°80'
AD	0°70'	49°00'
AE	0°80'	49°00'
AF	0°80'	49°40'
AG	1°40'	49°40'
AH	1°40'	49°10'
AI	1°20'	49°10'
AJ	1°20'	48°90'
AK	1°70'	48°90'
AL	1°70'	49°10'
AM	1°80'	49°10'
AN	1°80'	49°20'
AO	1°90'	49°20'
AP	1°90'	49°40'
AQ	2°00'	49°40'
AR	2°00'	49°50'
AS	2°10'	49°50'
AT	2°10'	49°60'

Punkts	Austrumu garums	Ziemeļu platums
AU	2°30'	49°60'
AV	2°30'	49°70'
AW	2°50'	49°70'
AX	2°50'	49°80'

Pieteikumu iesniegšana un atļaujas piešķiršanas kritēriji

Sākotnējo pieteikumu un konkurējošo pieteikumu iesniedzējiem ir jāatbilst prasībām atļaujas saņemšanai, kas noteiktas 4. un 5. pantā 2006. gada 2. jūnija Dekrētā Nr. 2006-648 par kalnrūpniecības atļaujām un uzglabāšanas tiesībām pazemē (Francijas Republikas Oficiālais Vēstnesis [Journal officiel de la République française], 2006. gada 3. jūnijā).

Ieinteresētie uzņēmumi deviņdesmit dienu laikā no šā paziņojuma publicēšanas dienas var iesniegt konkurējošu pieteikumu saskaņā ar procedūru, kas īsumā aprakstīta "Paziņojumā par kalnrūpniecības atļauju saņemšanu ogleņudeņražu meklēšanai, izpētei un ieguvei Francijā", kurš publicēts Eiropas Kopienu Oficiālā Vēstnesī C 374, 1994. gada 30. decembrī, 11. lpp., un kas noteikta Dekrētā Nr. 2006-648 par kalnrūpniecības atļaujām un uzglabāšanas tiesībām pazemē. Konkurējošie pieteikumi jānosūta kalnrūpniecības lietu ministram uz turpmāk norādīto adresi.

Lēmumus attiecībā uz sākotnējo pieteikumu un konkurējošajiem pieteikumiem pieņem saskaņā ar iepriekš minētā dekrēta 6. pantā noteiktajiem kritērijiem kalnrūpniecības atļauju piešķiršanai vēlākais līdz 2010. gada 8. aprīlim.

Nosacījumi un prasības attiecībā uz darbības veikšanu un tās pārtraukšanu

Pieteikumu iesniedzēji sīkāku informāciju var iegūt, iepazīstoties ar Kalnrūpniecības kodeksa 79. un 79.1. pantu un 2006. gada 2. jūnija Dekrētu Nr. 2006-649 par kalnrūpniecības un apakšzemes darbiem un raktuvju un apakšzemes krātuvju pārvaldi (Francijas Republikas Oficiālais Vēstnesis [Journal officiel de la République française], 2006. gada 3. jūnijā).

Papildu informāciju var saņemt šādā iestādē: *Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (direction générale de l'énergie et climat, direction de l'énergie, Sous-direction de la Sécurité d'Approvisionnement et des Nouveaux Produits Énergétiques, bureau exploration production des hydrocarbures)*, 41, boulevard Vincent Auriol, Télédoc 133, F-75703 Paris Cedex 13 (tālrunis: (33) 153 94 14 81, fakss: (33) 153 94 14 40).

Ar iepriekš minētajiem tiesību un administratīvajiem aktiem var iepazīties Légifrance tīmekļa vietnē:

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

PIEZĪME LASĪTĀJAM

Iestādes ir nolēmušas savos tekstos turpmāk nenorādīt jaunākos tiesību aktu grozījumus.

Ja vien nav noteikts citādi, par tiesību aktiem, kuri ir norādīti šeit publicētajos tekstos, uzskatāmi tiesību akti to spēkā esošajā redakcijā.