

# Il-Ġurnal Uffiċjali

# C 309

## ta' l-Unjoni Ewropea

**Volum 51**

Edizzjoni bil-Malti

### Informazzjoni u Avviżi

**4 ta' Diċembru 2008**
Avviż Nru

Werrej

Pagna

**I Riżoluzzjonijiet, Rakkomandazzjonijiet u Opinjonijiet**
**OPINJONIJIET**
**Kummissjoni**

2008/C 309/01	Opinjoni tal-Kummissjoni tas-27 ta' Novembru 2008 fl-applikazzjoni ta' l-Artikolu 7 tal-Parlament Ewropew u d-Direttiva tal-Kunsill 98/37/KE dwar miżura ta' projbizzjoni adottata mill-awtoritajiet Ungerizi fir-rigward ta' angle grinder bil-marka kummerċjali REDLINE MD-2007-137 <sup>(1)</sup> .....	1
2008/C 309/02	Opinjoni tal-Kummissjoni tas-27 ta' Novembru 2008 b'applikazzjoni ta' l-Artikolu 7 tal-Parlament Ewropew u d-Direttiva tal-Kunsill 98/37/KE fir-rigward ta' miżura ta' projbizzjoni adottata mill-awtoritajiet Ungerizi fir-rigward ta' trapan elettriku ta' l-impatt bil-marka REDLINE MD-2007-140 <sup>(1)</sup> .....	3

**II Komunikazzjonijiet**
**KOMUNIKAZZJONIJIET MINN ISTITUZZJONIJIET U KORPI TA' L-UNJONI EWROPEA**
**Kummissjoni**

2008/C 309/03	Awtorizzazzjoni ta' l-ghajnuna Statali fil-qafas tad-Dispożizzjonijiet ta' l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE — Fir-rigward ta' dawn il-kazijiet il-Kummissjoni ma tqajjimx oġġezzjonijiet <sup>(1)</sup> .....	5
2008/C 309/04	Ebda oppożizzjoni għal koncentrazzjoni notifikata (Każ COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) <sup>(1)</sup> .....	9

**MT**

IV *Informazzjoni*

## INFORMAZZJONI MINN ISTITUZZJONIJET U KORPI TA' L-UNJONI EWROPEA

**Kummissjoni**

2008/C 309/05	Rata tal-kambju ta' l-euro .....	10
---------------	----------------------------------	----

---

V *Avviżi*

## PROĊEDURI GHALL-IMPLIMENTAZZJONI TAL-POLITIKA KUMMERĊJALI KOMUNI

**Kummissjoni**

2008/C 309/06	Avviż ta' bidu ta' revizzjoni interim parzjali tal-miżuri antidumping applikabbli għal importazzjonijiet ta' ċerti elettrodi tungsten li joriġinaw mir-Repubblika tal-Poplu taċ-Ċina .....	11
---------------	--	----

## PROĊEDURI GHALL-IMPLIMENTAZZJONI TAL-POLITIKA TAL-KOMPETIZZJONI

**Kummissjoni**

2008/C 309/07	Għajnuniet mill-Istat — Id-Danimarka — Għajnuniet mill-Istat C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner — Stedina għall-preżentazzjoni ta' kummenti skont l-Artikolu 88(2) tat-Trattat tal-KE <sup>(1)</sup>	14
2008/C 309/08	Avviż mill-Gvern tar-Renju Unit dwar id-Direttiva 94/22/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar il-kundizzjonijiet għall-ghoti u l-użu ta' awtorizzazzjonijiet għall-prospettar, esplorazzjoni u produzzjoni ta' idrokarburi (idrokarbonji) <sup>(1)</sup> .....	27
2008/C 309/09	Komunikazzjoni mill-Ministru għall-Affarijiet Ekonomiċi tar-Renju tal-Olanda abbażi tal-Artikolu 3(2) tad-Direttiva 94/22/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar il-kundizzjonijiet għall-ghoti u l-użu ta' awtorizzazzjonijiet għall-ipprospettar, l-esplorazzjoni u l-produzzjoni tal-idrokarburi (idrokarbonji) .....	29
2008/C 309/10	Komunikazzjoni tal-Gvern Franċiż dwar id-Direttiva 94/22/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar il-kundizzjonijiet għall-ghoti u l-użu ta' awtorizzazzjonijiet għall-prospettar, l-esplorazzjoni u l-estrazzjoni tal-idrokarburi (Avviż dwar it-talbiet għall-permessi esklussivi għat-tiftix tal-minjieri tal-idrokarburi likwidi jew fil-forma ta' gass hekk imsejha "permis de Cévennes", "permis d'Alès" u "permis de Navacelles") <sup>(1)</sup>	31

---

**Nota lill-qarrej** (Ara pagna 3 tal-qoxra)



<sup>(1)</sup> Test b'rilevanza għaż-ŻEE

## I

(Riżoluzzjonijiet, Rakkomandazzjonijiet u Opinjonijiet)

## OPINJONIJIET

## KUMMISSJONI

## OPINJONI TAL-KUMMISSJONI

tas-27 ta' Novembru 2008

**fl-applikazzjoni ta' l-Artikolu 7 tal-Parlament Ewropew u d-Direttiva tal-Kunsill 98/37/KE dwar mizura ta' projbizzjoni adottata mill-awtoritajiet Ungerizi fir-rigward ta' angle grinder bil-marka kummerċjali REDLINE MD-2007-137**

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

(2008/C 309/01)

### 1. In-notifika mill-awtoritajiet Ungerizi

L-Artikolu 2(1) tad-Direttiva 98/37/KE dwar l-approssimazzjoni tal-ligijiet ta' l-Istati Membri fir-rigward ta' makkinarju, jistipula li l-Istati Membri għandhom jiehu l-mizuri kollha xierqa biex jiżguraw li l-makkinarju kopert mid-Direttiva jkun jista' jitqiegħed fis-suq u jintuza biss jekk ma jipperikolax is-saħħa u s-sikurezza tan-nies u, fejn xieraq, ta' l-annimali domestiċi jew tal-proprjetà, meta jkun installat u mizimum kif suppost u użat għall-iskop li għalih ikun mahsub.

L-Artikolu 7(1) tad-Direttiva jstipula li meta Stat Membru jaċċerta li makkinarju li juri l-marka CE, użat skond l-ghan li għalih ikun mahsub, jista' jipperikola s-sikurezza tan-nies u, skond il-każ, ta' l-annimali domestiċi jew tal-proprjetà, dan għandu jiehu l-mizuri kollha xierqa biex jirtira mis-suq makkinarju ta' dan it-tip, jipprojbixxi t-tqegħid tiegħu fis-suq, it-tħaddim jew l-użu tiegħu, jew jirrestringi l-moviment liberu tiegħu. L-Istat Membru għandu jgħarraf minnufih lill-Kummissjoni b'kull mizura ta' dan it-tip, filwaqt li jindika r-raġuni għad-deċiżjoni tiegħu.

Fit-23 ta' Lulju 2007, l-awtoritajiet Ungerizi nnotifikaw lill-Kummissjoni Ewropea b'mizura ta' projbizzjoni li tikkonċerna t-tqegħid fis-suq ta' angle grinder ta' l-idejn ta' l-elettriku li tista' tingarr, tal-marka REDLINE, tat-tip RL/AG0912-900. Il-magna giet manifatturata minn Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co. Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, iċ-Ċina, u d-distributtur kien Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118, l-Ungerija.

Il-fajl mgħoddi lill-Kummissjoni Ewropea inkluda d-dokumenti li ġejjin:

- iċ-Ċertifikat Nru JSH0408078, bid-data tat-12 ta' Awwissu 2004, u ċ-Ċertifikat Nru 431934, bid-data ta' l-1 ta' Lulju 2005, mahruġa lil Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, li jattestaw il-konformità mad-Direttivi dwar il-Makkinarju u LVD ta' angle grinder tat-tip S1M-MP2-125, mahruġ minn Intertek ETL SEMKO, Bini Nru 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, iċ-Ċina,
- iċ-Ċertifikat Nru 02SHS1067-04, bid-data tat-22 ta' Novembru 2005, mahruġ minn Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, għall-istess tip ta' angle grinder S1M-MP2-125, li kkonferixxa l-marka "GS",
- dikjarazzjoni minn Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co. Ltd, bid-data tat-12 ta' Lulju 2006; li tiddikjara li l-angle grinder tat-tip S1M-MP2-125 soġġett għaċ-ċertifikat 02SHS1067-04 huwa ekwivalenti għall-angle grinder tat-tip RL/AG0912-900,
- dikjarazzjoni ta' Konformità tal-KE mfassal minn Baumann Hungary Kft., bid-data tal-11 ta' Diċembru 2006, li tgħid li l-angle grinder tat-tip S1M-MP2-125 huwa ekwivalenti għall-angle grinder tat-tip RL/AG0912-900 soġġett għall-mizura Ungeriza.

Skond l-Artikolu 7(2) tad-Direttiva, il-Kummissjoni, wara li tikkonsulta mal-partijiet ikkonċernati, jehtigilha tiddikjara jekk issibx li miżura bhal din hijiex iġġustifikata jew le. Jekk il-miżura tinstab li hija gġustifikata, il-Kummissjoni għandha tinforma lill-Istati Membri biex dawn ikunu jistgħu jiehdu miżuri xierqa fir-rigward tal-makkinarju kkonċernat, skond l-obbligi tagħhom ta' l-Artikolu 2(1).

## 2. Ir-raġunijiet mogħtija mill-awtoritajiet ungeriżi

Il-miżura mehuda mill-awtoritajiet Ungerizi kienet ibbażata fuq in-nuqqas ta' konformità ta' l-angle grinder mar-rekwiżiti essenzjali tas-saħħa u s-sikurezza li ġejjin ta' l-Anness I għad-Direttiva 98/37/KE (b'referenza għall-ispeċifikazzjonijiet ta' l-istandards armonizzati Ewropej EN 50144-1:1998 *Sikurezza ta' għodod elettrici ta' l-id li jaħdmu bil-mutur* — Parti 1: *Rekwiżiti ġenerali* u EN 50144-2-3:2002 — *Is-sikurezza ta' l-għodod elettrici ta' l-id bil-mutur* — Parti 2-3: *Rekwiżiti partikolari għal grinders, u magni ta' l-ixkatlar tad-disk u lustraturi*, li għalihom hemm referenza fid-Dikjarazzjoni ta' konformità tal-KE tal-manifattur):

### 1.2.4. Mekkaniżmu għat-twaqqif

Waqt it-thaddim, is-swiċċ wehel qabel ma wasal fil-pożizzjoni maqfula, għalhekk il-mekkaniżmu ta' qofol ma ġiex rilaxxat bi pressjoni żgħira.

### 1.5.1. Provvista ta' l-elettriku

Waqt it-test tas-saħħa mekkanika, l-inserzjoni tal-plastik inqalghet minn ma' l-angle grinder u min-habba f'hekk saru aċċessibbli parts bl-elettriku għaddej minnhom.

### 1.5.6. Nar

Waqt l-ittestjar termali, il-makkinarju ha n-nar, minnu hareġ id-duħhan u fjamma, u mbagħad waqaf jaħdem.

### 1.7.3. Marki

L-isem u l-indirizz tal-manifattur ma kinux indikati u lanqas ma kienet indikata s-sena tal-manifattura. It-twissijiet jew is-simboli rilevanti ma kinux hemm lanqas.

### 1.7.4. Istruzzjonijiet

L-istruzzjonijiet għall-użu ma kienx fihom diversi struzzjonijiet meħtieġa għat-thaddim mingħajr periklu tal-makkinarju bhal regoli għas-sikurezza fir-rigward ta' l-elettriku, il-parametri marbuta ma' l-emissjonijiet ta' l-istorbju u l-vibrazzjonijiet, eċċ.

L-istruzzjonijiet għall-użu mogħtija bl-Ingliż kienu differenti minn dawk bl-Ungeriz.

## 3. L-opinjoni tal-Kummissjoni

Fil-15 ta' Novembru 2007, il-Kummissjoni kitbet lil Baumann Hungary Kft. biex tikkomunika l-kummenti tagħha dwar il-miżura li tteħdet mill-awtoritajiet Ungerizi.

Fil-15 ta' Novembru 2007, il-Kummissjoni kitbet ukoll lil Intertek ETL SEMKO, Shanghai, u lil Intertek Deutschland GmbH. li kienu harġu ċertifikati tal-konformità għal angle grinder tat-tip S1M-MP2-125 u li kien iddikjarat li kien ekwivalenti għall-angle grinder tat-tip RL/AG0912-900 soġġett għall-miżura Ungeriza.

Sal-lum, għadha ma waslet l-ebda tweġiba.

Fid-dawl tad-dokumentazzjoni disponibbli, il-Kummissjoni tqis li l-awtoritajiet Ungerizi wrew li l-makkinarju soġġett għall-miżura restrittiva ma jikkonformax mar-rekwiżiti essenzjali tas-saħħa u s-sikurezza msemmija fuq. Dawn in-nuqqasijiet ta' konformità huma ta' riskju serju għall-persuni li jużaw il-makkinarju msemmi.

Għaldaqstant, wara li segwiet il-proċedura mitluba, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-miżura mehuda mill-awtoritajiet Ungerizi hija gġustifikata.

Magħmula fi Brussell, 27 ta' Novembru 2008.

Għall-Kummissjoni  
Günter VERHEUGEN  
Viċi President

## OPINJONI TAL-KUMMISSJONI

tas-27 ta' Novembru 2008

**b'applikazzjoni ta' l-Artikolu 7 tal-Parlament Ewropew u d-Direttiva tal-Kunsill 98/37/KE fir-rigward ta' miżura ta' projbizzjoni adottata mill-awtoritajiet Ungerizi fir-rigward ta' trapan elettriku ta' l-impatt bil-marka REDLINE MD-2007-140**

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

(2008/C 309/02)

### 1. In-notifika mill-awtoritajiet Ungerizi

L-Artikolu 2(1) tad-Direttiva 98/37/KE dwar l-approssimazzjoni tal-liġijiet ta' l-Istati Membri dwar il-makkinarju jstipula li l-Istati Membri għandhom jiehdu l-miżuri kollha xierqa biex jiżguraw li l-makkinarju kopert mid-Direttiva jkun jista' jitqiegħed fis-suq u jithaddem biss jekk ma jipperikolax is-saħha u s-sikurezza tan-nies u, fejn xieraq, ta' l-annimali domestiċi jew tal-proprjetà, meta jkun installat u miżmum kif support u użat għall-ghan li għalih ikun mahsub.

L-Artikolu 7(1) tad-Direttiva jstipula li meta Stat Membru jaċċerta li makkinarju li juri l-marka CE użat skond l-ghan li għalih ikun mahsub jista' jipperikola s-sikurezza tan-nies, u, fejn xieraq, ta' l-annimali domestiċi jew tal-proprjetà, dan għandu jiehu l-miżuri xierqa kollha biex jirtira mis-suq makkinarju ta' dan it-tip, jipprojbixxi t-tqegħid tiegħu fis-suq, it-thaddim jew l-użu tiegħu, jew jirrestringi l-moviment liberu tiegħu. L-Istat Membru għandu jgħarraf minnufih lill-Kummissjoni b'kull miżura ta' dan it-tip, filwaqt li jindika r-raġuni tad-deċiżjoni tiegħu.

Fit-23 ta' Lulju 2007, l-awtoritajiet Ungerizi nnotifikaw lill-Kummissjoni Ewropea miżura ta' projbizzjoni fir-rigward tat-tqegħid fis-suq ta' trapan elettriku ta' l-impatt bil-marka REDLINE, tat-tip RL/ID0955-910. Il-makkinarju kien immanifatturat minn Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, iċ-Ċina, u ddistribwit minn Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118, l-Ungerija.

Il-fajl mgħoddi lill-Kummissjoni Ewropea kellu fih id-dokumenti li ġejjin:

- iċ-Ċertifikat Nru 04SHW2481-01 bid-data tal-15 ta' Diċembru 2004 mahruġ minn Intertek Deutschland GmbH għal tip ta' trapan ta' l-impatt Z1JE-KZ2-16B li jagħti l-marka "GS" għat-trapan ta' l-impatt,
- iċ-Ċertifikat Nru JSH0411181 bid-data ta' l-1 ta' Diċembru 2004 u ċ-Ċertifikat Nru 432960 bid-data tal-15 ta' Diċembru 2004 mahruġ minn Intertek ETL SEMKO, Shanghai, għall-istess tip ta' trapan ta' l-impatt Z1JE-KZ2-16B,
- dikjarazzjoni minn Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, bid-data tat-18 ta' Ġunju 2006 li tistqarr li t-tip ta' trapan ta' l-impatt Z1JE-KZ2-16B hu ekwivalenti għall-oġġett RL/ID0955-910 soġġett għall-miżura Ungeriza,
- dikjarazzjoni ta' Konformità tal-KE mahruġa minn Baumann Hungary Kft., bid-data tal-11 ta' Awwissu 2006 li tirreferi għaċ-Ċertifikat Nru JSH0411181.

Skond l-Artikolu 7(2) tad-Direttiva, il-Kummissjoni hija mitluba, wara li tikkonsulta mal-partijiet ikkonċernati, li tiddikjara jekk issibx li miżura bħal din hija ġġustifikata jew le. Jekk il-miżura tinstab li hija ġġustifikata, il-Kummissjoni għandha tinforma lill-Istati Membri biex dawn ikunu jistgħu jiehu miżuri xierqa fir-rigward tal-makkinarju kkonċernat, skond l-obbligi tagħhom mill-Artikolu 2(1).

### 2. Ir-raġunijiet mogħtija mill-awtoritajiet ungerizi

Il-miżura mehuda mill-awtoritajiet Ungerizi kienet ibbażata fuq in-nuqqas ta' konformità ta' l-angle grinder mar-rekwiżiti essenzjali ta' saħha u sikurezza li ġejjin ta' l-Anness I għad-Direttiva 98/37/KE (b'riferenza għall-ispeċifikazzjonijiet ta' l-istandards armonizzati Ewropej EN 60745-1:2003 — *L-ghodda ta' l-id bil-mutur* — Sikurezza — Parti 1: Rekwiżiti ġenerali, u EN 60745-2-1:2003 — *L-ghodda ta' l-id bil-mutur* — Sikurezza — Parti 2-1: Rekwiżiti partikolari għat-trapani u t-trapani ta' l-impatt):

#### 1.5.1. Il-provvista ta' l-elettriku u 1.5.6 — Nirien

Il-prodott jissogra li jiehu n-nar minhabba l-iwwajerjar intern mhux fiss, li jista' jikkawża xort.

#### 1.5.6. Nirien

Waqt l-ittestjar għas-shana, il-makkinarju ha n-nar, hareġ duhhan minnu u mbagħad waqaf.

### 3. L-opinjoni tal-Kummissjoni

Nhar il-15 ta' Novembru 2007, il-Kummissjoni kitbet lill-Baumann Hungary Kft. li ffirmat Dikjarazzjoni ta' Konformità tal-KE, filwaqt li talbitha tikkomunika l-kummenti tagħha dwar il-miżura mehuda mill-awtoritajiet Ungerizi.

Fil-15 ta' Novembru 2007, il-Kummissjoni kitbet ukoll lil Intertek ETL SEMKO, Shanghai, u lil Intertek Deutschland GmbH li harġu ċertifikati ta' konformità għat-tip ta' trapan ta' l-impatt ZIJE-KZ2-16B li stqarru li dan kien ekwivalenti għat-tip ta' trapan ta' l-impatt RL/ID0955-910 soġġett għall-miżura Ungeriza.

Sa llum, ma twasslet ebda tweġiba.

Fid-dawl tad-dokumentazzjoni disponibbli, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-awtoritajiet Ungerizi urew li l-makkinarju soġġett għall-miżura ta' restrizzjoni naqas li jikkonforma mar-rekwiżiti essenzjali tas-saħħa u s-sikurezza msemmija hawn fuq. Dawn in-nuqqasijiet ta' konformità huma ta' riskju serju għall-persuni li jużaw il-makkinarju msemmi.

Għaldaqstant, wara li segwiet il-proċedura mitluba, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-miżura mehuda mill-awtoritajiet Ungerizi hija ġġustifikata.

Magħmula fi Brussell, 27 ta' Novembru 2008.

*Għall-Kummissjoni*  
Günter VERHEUGEN  
*Viċi President*

---

## II

(Komunikazzjonijiet)

## KOMUNIKAZZJONIJIET MINN ISTITUZZJONIJIET U KORPI TA' L-UNJONI EWROPEA

## KUMMISSJONI

**Awtorizzazzjoni ta' l-ghajjuna Statali fil-qafas tad-Dispożizzjonijiet ta' l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE**

**Fir-rigward ta' dawn il-kazijiet il-Kummissjoni ma tqajjimx oġġezzjonijiet**

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

(2008/C 309/03)

Data ta' l-adozzjoni tad-deċizjoni	4.6.2008
Numru ta' referenza ta' l-ghajjuna	N 158/08
Stat Membru	Il-Polonja
Reġjun	Lubelskie
Titlu (u/jew isem il-benefiċjarju)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Bażi ġuridika	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)
Tip ta' miżura	Għajjuna għal investiment
Għan	Żvilupp settorjali
Tip ta' għajjuna	Għotja diretta, injezzjoni tal-kapital, kontribuzzjoni ta' l-art
Baġit	PLN 296,65 miljun (EUR 84,14 miljun)
Intensità	Madwar 76 %
Tul ta' zmien	L-ghajjuna se tingħata sat-30.12.2011
Setturi ekonomiċi	Trasport bl-ajru

Isem u indirizz ta' l-awtorità li tagħti l-ghajjnuna	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
Tagħrif ieħor	—

It-test tad-deċiżjoni fil-lingwa jew lingwi awtentika/awtentiċi, li minnu tnehhew il-partijiet kunfidenzjali kollha, jinsab fuq is-sit:

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

Data ta' l-adozzjoni tad-deċiżjoni	20.10.2008
Għajjnuna Nru	N 458/08
Stat Membru	Il-Ġermanja
Reġjun	—
Titolu (u/jew isem tal-benefiċjarju)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Il-bażi legali	— 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)
It-tip tal-miżura	Għajjnuna individwali
L-ghan	Ir-ristrutturar ta' impriži f'diffikultà
Il-forma ta' l-ghajjnuna	Garanzija
L-Estimi	Baġit globali: EUR 0,16 miljun
L-intensità	—
It-tul ta' żmien	—
Setturi ekonomiċi	L-industrija tal-manifattura



Isem u indirizz ta' l-awtorità responsabbli mill-ghajjnuna	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
Aktar informazzjoni	—

It-test tad-deċiżjoni fil-lingwa jew lingwi awtentika/awtentiċi, li minnu tnehhew il-partijiet kunfidenzjali kollha, jinsab fuq is-sit:

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

Data ta' l-adozzjoni tad-deċiżjoni	13.11.2008
Għajjnuna Nru	N 567/08
Stat Membru	Il-Finlandja
Reġjun	—
Titolu (u/jew isem tal-benefiċjarju)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Il-bażi legali	Valtioneuvoston paatos talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtiontakausten ehdoista; draft law
It-tip tal-miżura	Skema ta' għajjnuna
L-għan	Għajjnuna biex tirmidja tfixkil serju fl-ekonomija
Il-forma ta' l-għajjnuna	Garanzija
L-Estimi	Baġit globali: EUR 50 miljun
L-intensità	—
It-tul ta' żmien	10.2008-4.2009
Setturi ekonomiċi	L-intermedjazzjoni finanzjarja
Isem u indirizz ta' l-awtorità responsabbli mill-ghajjnuna	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Aktar informazzjoni	—

It-test tad-deċiżjoni fil-lingwa jew lingwi awtentika/awtentiċi, li minnu tnehhew il-partijiet kunfidenzjali kollha, jinsab fuq is-sit:

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

Data ta' l-adozzjoni tad-deċiżjoni	24.1.2008
Numru ta' referenza ta' l-ghajjnuna	N 696/06
Stat Membru	L-Italja
Reġjun	Molise
Titolu	Il-waqfien permanenti ta' l-attivitajiet tas-sajd u ta' l-immodernizzar tal-bastimenti tas-sajd
Bażi ġuridika	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Tip ta' miżura	Skema ta' ghajjnuna
Għan	Għajjnuna lis-settur tas-sajd
Forma ta' l-ghajjnuna	Għajjnuna diretta
Baġit	EUR 1 186 000
Intensità	Sa limitu ta' 40 %
Tul ta' żmien	Sena waħda
Setturi ekonomiċi	Is-Sajd
Isem u indirizz ta' l-awtorità li tagħti l-ghajjnuna	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
Informazzjoni oħra	—

It-test tad-deċiżjoni fil-lingwa jew lingwi awtentika/awtentici, li minnu tnehhew il-partijiet kunfidenzjali kollha, jinsab fuq is-sit:

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

**Ebda oppożizzjoni għal koncentrazzjoni notifikata**  
**(Każ COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)**

**(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)**

(2008/C 309/04)

Fil-31 ta' Ottubru 2008, il-Kummissjoni iddeċidiet li ma topponix il-koncentrazzjoni notifikata msemmija hawn fuq u li tiddikjaraha kompatibbli mas-suq komuni. Din id-deċiżjoni hi bbażata fuq l-Artikolu 6(1)(b) tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 139/2004. It-test kollu tad-deċiżjoni jinsab bl-Ingliż u se jkun ippubblikat wara li jkun mehlu minn kwalunkwe sigrieti tan-negozju li jista' jkun fih. Hu jinstab:

- mill-websajt tal-kompetizzjoni ta' l-Europa (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Dan il-websajt jipprovdi faċilitajiet varji biex jghinu jinstabu deċiżjonijiet individwali ta' fużjoni, inklużi l-kumpanija, in-numru tal-każ, id-data u indici settorali,
  - f'forma elettronika fil-websajt EUR-Lex fid-dokument numru 32008M5338. EUR-Lex hu l-aċċess fuq l-internet għal-liġi Ewropea (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

## IV

(Informazzjoni)

INFORMAZZJONI MINN ISTITUZZJONIJIET U KORPI TA'  
L-UNJONI EWROPEA

## KUMMISSJONI

**Rata tal-kambju ta' l-euro <sup>(1)</sup>****It-3 ta' Diċembru 2008**

(2008/C 309/05)

**1 euro =**

Munita	Rata tal-kambju	Munita	Rata tal-kambju		
USD	Dollaru Amerikan	1,2623	TRY	Lira Turka	1,9926
JPY	Yen Ġappuniż	117,39	AUD	Dollaru Awstraljan	1,9625
DKK	Krona Daniża	7,4505	CAD	Dollaru Kanadiż	1,5853
GBP	Lira Sterlina	0,85475	HKD	Dollaru ta' Hong Kong	9,7852
SEK	Krona Żvediza	10,4545	NZD	Dollaru tan-New Zealand	2,3804
CHF	Frank Żvizzeru	1,5332	SGD	Dollaru tas-Singapor	1,9315
ISK	Krona İzlandiża	290,00	KRW	Won tal-Korea t'Isfel	1 849,90
NOK	Krona Norveġiża	8,9050	ZAR	Rand ta' l-Afrika t'Isfel	13,0017
BGN	Lev Bulgaru	1,9558	CNY	Yuan ren-min-bi Ċiniż	8,6884
CZK	Krona Ċeka	25,636	HRK	Kuna Kroata	7,1913
EEK	Krona Estona	15,6466	IDR	Rupiah Indoneżjan	15 274,00
HUF	Forint Ungeriz	262,33	MYR	Ringgit Malażjan	4,5948
LTL	Litas Litwan	3,4528	PHP	Peso Filippin	62,230
LVL	Lats Latvjan	0,7093	RUB	Rouble Russu	35,3395
PLN	Zloty Pollakk	3,8506	THB	Baht Tajlandiż	44,919
RON	Leu Rumen	3,8435	BRL	Real Braziljan	3,0390
SKK	Krona Slovakka	30,225	MXN	Peso Messikan	17,1610

<sup>(1)</sup> Sors: rata tal-kambju ta' referenza ppubblikata mill-Bank Ċentrali Ewropew.

## V

(Avviżi)

PROCEDURI GHALL-IMPLIMENTAZZJONI TAL-POLITIKA KUMMERĊJALI  
KOMUNI

## KUMMISSJONI

## Avviż ta' bidu ta' reviżjoni interim parzjali tal-miżuri antidumping applikabbli għal importazzjonijiet ta' ċerti elettrodi tungsten li joriġinaw mir-Repubblika tal-Poplu taċ-Ċina

(2008/C 309/06)

Il-Kummissjoni rċeviet talba għal reviżjoni interim parzjali skont l-Artikolu 11(3) tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 384/96 dwar il-protezzjoni kontra l-importazzjonijiet li huma l-oġġett ta' dumping minn pajjiżi mhux membri tal-Komunità Ewropea ("ir-Regolament bażiku")<sup>(1)</sup>.

### 1. It-talba għal reviżjoni

It-talba tressqet minn Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Limited ("l-applikant"), esportatur mir-Repubblika tal-Poplu taċ-Ċina.

L-ambitu tat-talba huwa limitat għal eżami tad-dumping safejn għandu x'jaqsam l-applikant.

### 2. Il-prodott

Il-prodott li qed jiġi rivedut huwa elettrodi tungsten tal-iwweldjar, li jinkludi staneg u viereg tungsten biex jiwweldjaw elettrodi, li fih 94 % jew aktar bhala piż ta' tungsten, barra minn dak miksub sempliċiment minn tghaqqid bis-shana, maqtuġh għat-tul jew le, li joriġina mir-Repubblika tal-Poplu taċ-Ċina ("il-prodott ikkkonċernat"), attwalment ikklassifikat fil-kodiċi NM ex 8101 99 10 u ex 8515 90 00. Dawn il-kodiċi NM qed jin-għataw biss bhala tagħrif.

### 3. Il-miżuri eżistenti

Il-miżuri li bhalissa huma fis-seħh huma dazju anti-dumping definittiv impost mir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 260/2007<sup>(2)</sup> fuq l-importazzjonijiet ta' ċerti elettrodi tungsten li joriġinaw mir-Repubblika tal-Poplu taċ-Ċina.

### 4. Ir-raġunijiet għar-reviżjoni

It-talba skont l-Artikolu 11(3) hi bbażata fuq evidenza *prima facie*, pprovduta mill-applikant, li ċ-ċirkostanzi li fuqhom ġew

stabbiliti l-miżuri nbidlu u li dawn il-bidliet huma ta' natura permanenti.

L-applikant ipprova evidenza *prima facie* li ma għadx hemm il-bżonn li l-miżura tkompli tiġi applikata fil-livell attwali tagħha biex ikun ikkumpensat id-dumping. B'mod partikolari, l-applikant ipprova evidenza *prima facie* li turi li t-tqabbil tal-valuri normali kostrutti tiegħu (ikkalkulati fuq il-baži tal-ispejjeż tal-produzzjoni, il-bejgħ, l-ispejjeż ġenerali u amministrattivi u l-profit) u prezzijiet tal-esportazzjoni lill-Komunità jindika li l-marġni ta' dumping jidher li huwa sostanzjalment aktar baxx mil-livell attwali tal-miżura.

### 5. Il-proċedura għad-determinazzjoni tad-dumping

Wara li ġie ddeterminat, b'konsultazzjoni mal-Kumitat Konsultattiv, li teżisti biżżejjed evidenza biex tiġi ġustifika l-bidu ta' reviżjoni *interim* parzjali, il-Kummissjoni b'dan qiegħda tagħti bidu għal reviżjoni skont l-Artikolu 11(3) tar-Regolament bażiku bil-hsieb li tiddetermina jekk il-miżuri għandhomx jinehhew jew jiġu emendati għall-applikant. Jekk dan hu l-każ, jista' jkun neċessarju li tiġi emendata r-rata ta' dazju li bhalissa hija applikabbli għall-importazzjonijiet tal-prodott ikkkonċernat minn kumpaniji li mhumiex imsemmija b'mod speċifiku f'Artikolu 1(2) tar-Regolament (KE) Nru 260/2007.

#### (a) Il-kwestjonarji

Biex tikseb it-tagħrif li tqis neċessarju għall-investigazzjoni tagħha, il-Kummissjoni se tibgħat kwestjonarju lill-applikant u kopja lill-awtoritajiet tal-pajjiż esportatur ikkkonċernat. Dan it-tagħrif u l-evidenza ta' sostenn għandhom jaslu għand il-Kummissjoni fiż-żmien stabbilit fil-punt 6(a).

<sup>(1)</sup> ĠUL 56, 6.3.1996, p. 1.

<sup>(2)</sup> ĠUL 72, 13.3.2007, p. 1.

(b) *Il-ġbir ta' tagħrif u s-smiġh ta' seduti*

Il-partijiet kollha interessati qeghdin b'dan jiġu mistiedna jipprezentaw il-fehmiet tagħhom, jibagħtu tagħrif barra mit-twegibiet għall-kwestjonarju u jipprovdu evidenza ta' sosten. Dan it-tagħrif u l-evidenza ta' sosten għandhom jaslu għand il-Kummissjoni fiz-żmien stabbilit fil-punt 6(a).

Barra minn hekk, il-Kummissjoni tista' tisma' lill-partijiet interessati, bil-kundizzjoni li dawn jagħmlu talba fejn juru li hemm raġunijiet partikolari għaliex għandhom jinstemgħu. Din it-talba għandha ssir fiz-żmien stabbilit fil-punt 6(a).

(c) *Trattament tal-ekonomija tas-suq/ trattament individwali*

Jekk l-applikant jipprovdi evidenza suffiċjenti li turi li hu jopera taht kondizzjonijiet ta' ekonomija tas-suq, jiġifieri, li jissodisfa l-kriterji stipulati fl-Artikolu 2(7)(c) tar-Regolament bażiku, il-valur normali jkun iddeterminat skont l-Artikolu 2(7)(b) tar-Regolament bażiku. Għal dan l-ghan, għandha tintbagħat klejm issostanzjata kif jixraq fil-limitu taż-żmien speċifiku stabbilit fil-punt 6(b) ta' dan l-avviż. Il-Kummissjoni se tibgħat formola tal-klejm lill-kumpanija, kif ukoll kopja lill-awtoritajiet tar-Repubblika tal-Poplu taċ-Ċina. Din il-formola tal-klejm tista' tintuża ukoll mill-applikant biex jitlob trattament individwali, jiġifieri li hu jissodisfa l-kriterji stipulati fl-Artikolu 9(5) tar-Regolament bażiku.

(d) *Għażla ta' pajjiż b'ekonomija tas-suq*

Fl-eventwalità li l-kumpanija ma tingħatax trattament ta' ekonomija tas-suq imma tissodisfa r-rekwiżiti li jkollha dazju individwali stabbilit skont l-Artikolu 9(5) tar-Regolament bażiku, se jintuża pajjiż b'ekonomija tas-suq xierqa għall-fini li jiġi stabbilit valur normali fir-rigward tar-Repubblika tal-Poplu taċ-Ċina skont l-Artikolu 2(7)(a) tar-Regolament bażiku. Il-Kummissjoni bihsiebha terġa' tuża lill-Istati Uniti tal-Amerika għal dan il-ghan kif kien sar fl-investigazzjoni li wasslet għall-impożizzjoni tal-miżuri attwali fuq l-importazzjonijiet tal-prodott ikkonċernat mir-Repubblika tal-Poplu taċ-Ċina. Il-partijiet interessati huma hawnhekk mistiedna biex jikkumentaw dwar kemm hija xierqa l-għażla fil-limitu taż-żmien speċifikat stabbilit fil-punt 6(c) ta' dan l-avviż.

Barra minn hekk, fl-eventwalità li l-kumpanija tingħata trattament ta' ekonomija tas-suq, il-Kummissjoni tista', jekk huwa meħtieġ, tuża sejbiet li jikkonċernaw il-valur normali stabbilit f'pajjiż b'ekonomija tas-suq xierqa, eż., bl-ghan li jinbidel kull prezz jew element ta' prezz li mhux affidabbli fir-Repubblika tal-Poplu taċ-Ċina li huwa meħtieġ biex jiġi stabbilit il-valur normali, jekk mhijiex disponibbli dejta affidabbli meħtieġa fir-Repubblika tal-Poplu taċ-Ċina. Il-Kummissjoni bihsiebha tuża lill-Istati Uniti tal-Amerika għal dan il-ghan.

**6. Iż-żmien preskritt**(a) *Il-limiti ġenerali ta' żmien*

(i) Biex il-partijiet jipprezentaw ruhhom, jibagħtu t-twegibiet tal-kwestjonarju u kull informazzjoni oħra

Il-partijiet interessati kollha, jekk ir-rappreżentazzjonijiet tagħhom għandhom jitqiesu matul l-investigazzjoni,

għandhom jipprezentaw lilhom infushom billi jikkuntattjaw lill-Kummissjoni, jipprezentaw l-opinjoni tagħhom u jressqu t-twegibiet tal-kwestjonarju jew kwalunkwe informazzjoni oħra fi żmien 40 jum mid-data tal-pubblikazzjoni ta' dan l-avviż fil-*Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*, sakemm ma jkunx speċifikat mod ieħor. Qed tingħbed l-attenzjoni għall-fatt li l-eżerċizzju tal-biċċa l-kbira tad-drittijiet proċedurali stipulati fir-Regolament bażiku tiddependi fuq kemm il-parti tipprezenta ruħha matul il-perjodu msemmi qabel.

(ii) *Seduti ta' smiġh*

Il-partijiet interessati kollha jistgħu wkoll japplikaw biex jinstemgħu mill-Kummissjoni fl-istess limitu ta' żmien ta' 40 jum.

(b) *Żmien speċifiku biex jintbagħtu klejms għal trattament ta' ekonomija tas-suq u/jew trattament individwali*

Il-klejm tal-kumpanija ssostanzjata kif xieraq għal trattament ta' ekonomija tas-suq, kif imsemmi fil-punt 5(c) ta' dan l-avviż, għandha tasal għand il-Kummissjoni fi żmien 15-il jum mid-data tal-pubblikazzjoni ta' dan l-avviż fil-*Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

(c) *Il-limitu ta' żmien speċifiku għall-għażla tal-pajjiż b'ekonomija tas-suq*

Il-partijiet fl-investigazzjoni għandhom mnejn ikunu jixtiequ jikkumentaw dwar jekk l-Istati Uniti tal-Amerika humiex xierqa billi, kif imsemmi fil-punt 5(d) ta' dan l-avviż, dawn huma kkunsidrati bhala pajjiż b'ekonomija tas-suq għal skop li jiġi stabbilit il-valur normali fir-rigward tar-Repubblika tal-Poplu taċ-Ċina. Dawn il-kummenti għandhom jaslu għand il-Kummissjoni fi żmien għaxart ijiem mid-data tal-pubblikazzjoni ta' dan l-avviż fil-*Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

**7. Is-sottomissjonijiet bil-miktub, it-twegibiet għall-kwestjonarju u l-korrispondenza**

Is-sottomissjonijiet u t-talbiet kollha magħmula mill-partijiet interessati għandhom isiru bil-miktub (mhux b'format elettroniku, sakemm ma jkunx speċifikat mod ieħor) u għandhom jindikaw l-isem, l-indirizz, l-indirizz elettroniku, in-numri tat-telefown u tal-faks tal-parti interessata. Is-sottomissjonijiet bil-miktub kollha, inkluża l-informazzjoni mitluba f'dan l-avviż, it-twegibiet tal-kwestjonarju u l-korrispondenza mogħtija mill-partijiet interessati fuq bażi kunfidenzjali għandhom ikunu mmarkati bhala "Limitati" <sup>(1)</sup> u, skont l-Artikolu 19(2) tar-Regolament bażiku, għandhom ikunu akkumpanjati minn verżjoni mhux kunfidenzjali, li tkun immarkata "GĦAL ISPEZZJONI MILL-PARTIJET INTERESSATI".

<sup>(1)</sup> Dan ifisser li d-dokument ikun għal użu intern biss. Huwa protett skont l-Artikolu 4 tar-Regolament (KE) Nru 1049/2001 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill rigward l-aċċess pubbliku għal dokumenti tal-Parlament Ewropew, tal-Kunsill u tal-Kummissjoni (ĠU L 145, 31.5.2001, p. 43). Huwa dokument kunfidenzjali skont l-Artikolu 19 tar-Regolament bażiku u l-Artikolu 6 tal-Ftehim tad-WTO dwar l-Implimentazzjoni tal-Artikolu VI tal-GATT 1994 (Ftehim Anti-dumping).

L-indirizz għall-korrispondenza tal-Kummissjoni:

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

#### 8. In-nuqqas ta' kooperazzjoni

Fkażijiet fejn parti interessata tirrifjuta l-aċċess għat-tagħrif meħtieġ jew ma tipprovdiha fil-limiti ta' żmien jew tfixkel l-investigazzjoni b'mod sinifikanti, is-sejbiet, pożittivi jew negattivi, jistgħu jsiru skont l-Artikolu 18 tar-Regolament bażiku, fuq il-bażi tal-fatti disponibbli.

Fejn jinstab li xi parti interessata tkun tat informazzjoni falza jew qarrieqa, l-informazzjoni għandha titwarrab u jista' jsir użu mill-fatti disponibbli, skont l-Artikolu 18 tar-Regolament bażiku. Jekk parti interessata ma tikkooperax jew tikkoopera biss b'mod parzjali, u jsir użu mill-fatti disponibbli, ir-rizultat jista' jkun inqas favorevoli għal dik il-parti milli kieku kkooperat.

#### 9. L-iskeda tal-investigazzjoni

L-investigazzjoni se tiġi konkluziva, skont l-Artikolu 11(5) tar-Regolament bażiku, fi żmien 15-il xahar mid-data

tal-pubblikazzjoni ta' dan l-avviż fil-*Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

#### 10. L-ipproċessar ta' dejta personali

Ta' min jinnota li kull dejta personali miġbura f'din l-investigazzjoni se tiġi trattata skont ir-Regolament (KE) Nru 45/2001 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar il-harsien ta' individwi fir-rigward tal-ipproċessar ta' dejta personali mill-istituzzjonijiet u l-korpi tal-Komunità u dwar il-movement liberu ta' din id-dejta <sup>(1)</sup>.

#### 11. Uffiċjal għas-smigh.

Ta' min jinnota wkoll li jekk il-partijiet interessati jqisu li qegħdin jiltaqgħu ma' diffikultajiet biex jeżerċitaw id-drittijiet ta' difiża tagħhom, dawn ikunu jistgħu jitolbu l-intervent tal-Uffiċjal għas-Seduti tas-Smigh tad-DG Kummerċ. Dan iservi ta' medjatur bejn il-partijiet interessati u s-servizzi tal-Kummissjoni, li joffri, fejn ikun hemm bżonn, medjazzjoni dwar kwistjonijiet proċedurali li jaffettwaw il-harsien tal-interessi tagħhom f'dan il-proċediment, b'mod partikolari, fir-rigward ta' kwistjonijiet li jikkoncernaw l-aċċess għall-fajl, il-kunfidenzjalità, l-estensjoni tal-limiti taż-żmien u t-trattament ta' prezentazzjoni tal-fehmiet bil-fomm u/jew bil-miktub. Għal aktar tagħrif u dettalji ta' kuntatt, il-partijiet interessati jistgħu jikkonsultaw il-paġni fuq l-internet tal-Uffiċjal tas-Smigh fuq il-websajt tad-DG Kummerċ (<http://ec.europa.eu/trade>).

---

<sup>(1)</sup> ĠUL 8, 12.1.2001, p. 1.

## PROCĊEDURI GĦALL-IMPLIMENTAZZJONI TAL-POLITIKA TAL-KOMPETIZZJONI

### KUMMISSJONI

#### GĦAJNUNIET MILL-ISTAT — ID-DANIMARKA

#### Għajnuniet mill-Istat C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner

#### Stedina għall-prezentazzjoni ta' kummenti skont l-Artikolu 88(2) tat-Trattat tal-KE

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

(2008/C 309/07)

Permezz tal-ittra ta' l-10 ta' Settembru 2008 riprodotta bil-lingwa awtentika fil-paġni ta' wara din is-sintesi, il-Kummissjoni avżat lil Franza bid-deċiżjoni tagħha li tagħti bidu għall-proċedura prevista fl-Artikolu 88(2) tat-Trattat tal-KE fir-rigward tal-għajnunata/tal-miżura msemmija hawn fuq.

Il-partijiet interessati jistgħu jressqu l-kummenti tagħhom fi żmien xahar mid-data tal-pubblikazzjoni ta' din in-notifika u l-ittra li ssegwi, fl-indirizz li ġej:

Il-Kummissjoni Ewropea  
Direttorat Ġenerali għall-Energija u t-Trasport  
Direttorat A  
B-1049 Brussell  
Feks (32-2) 296 41 04

Dawn il-kummenti se jiġu komunikati lid-Danimarka. It-trattament kunfidenzjali tal-identità tal-parti interessata li tressaq il-kummenti jista' jintalab bil-miktub bir-raġunijiet inklużi.

#### TEST TAS-SOMMARJU

#### DESKRIZZJONI TAL-MIŻURI

#### PROCĊEDURA

Permezz tal-ittra tat-3 ta' Frar 2003, il-Kummissjoni rċeviet l-ewwel ilment rigward għajnunata li ġiet mogħtija allegatament lill-kumpanija **Danske Statsbaner** (minn hawn 'il quddiem imsemmija DSB) għat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri bejn Kopenhagen u Ystad. Dan l-ilment wassal għal bosta skambji ta' ittri bejn il-Kummissjoni u l-awtoritajiet Daniżi. Dan l-ilment ġie rreġistrat bin-numru CP 107/07.

Permezz ta' ittra ta' l-1 ta' Ġunju 2006, il-Kummissjoni waslilha t-tieni lment rigward għajnunata mogħtija allegatament lil DSB rigward żewġ kuntratti ta' servizz pubbliku mal-Ministru Daniż għat-Trasport. Dan l-ilment wassal ukoll għal bosta skambji ta' ittri bejn il-Kummissjoni u l-awtoritajiet Daniżi. L-ilment ġie rreġistrat bin-numru CP 124/2006.

Fid-dawl tal-fatt li ż-żewġ ilmenti jikkonċernaw, minn naha, l-istess fatti, il-Kummissjoni ddeċidiet li titrattahom flimkien.

Skont l-informazzjoni mwassla lill-Kummissjoni minn min qed jilmenta, il-kuntratti tas-servizz pubbliku bejn il-Ministru Daniż għat-trasport u l-intrapriża pubblika DSB setgħu wasslu għall-ghoti tal-għajnunata mill-Istat.

#### *Kuntratti ta' servizz pubbliku*

Din id-Deciżjoni tirrigwarda żewġ kuntratti ta' servizz pubbliku bejn il-Ministru Daniż għat-trasport u DSB għall-perjodi 2000-2004 u 2005-2014 rispettivament. Dawn il-kuntratti ma kinux sugġetti għal proċedura preliminarja ta' sejha għall-offerti.

Dawn il-kuntratti jipprovdu għat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri fid-Danimarka kif ukoll jimponu certi obbligi fir-rigward tar-regolarità, il-kwalità tas-servizz u l-iffissar tal-prezzijiet. Barra minn hekk, il-kuntratti jipprovdu għall-akkwist tal-materjal ferrovjarju fuq ir-roti.

Fid-dawl tad-dispożizzjonijiet tal-kuntratti, DSB iżzomm id-dhul mill-bejgħ tal-biljetti, sugġetti għal xi eċċezzjonijiet. DSB tirċievi wkoll il-kumpens permezz tal-hlasijiet kuntrattwali li tagħhom it-total huwa stipulat fil-kuntratt.



## VALUTAZZJONI TAL-MIŻURI

## TEST TA' L-ITTRA

## "1. SAGSFORLØB

*Preżenza tal-ghajnuna*

F'dan l-istadju, il-Kummissjoni ma tistax teskludi li l-ghajnuna mill-Istat inghatat lil DSB fir-rigward tal-kuntratti tas-servizz pubbliku konklużi mal-Ministru Daniž għat-trasport għall-perjodi 2000-2004 u 2005-2014. B'mod partikulari, il-Kummissjoni hija dubbjuża fir-rigward ta' tlieta minn erba' kriterji stipulati mill-Qorti fil-ġudizzju *Altmark* tagħha.

*Kompatibbiltà*

Il-kuntratt ta' servizz pubbliku konkluż bejn il-gvern Daniž u DSB huwa kuntratt ta' servizz pubbliku fis-sens tal-Artikolu 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, li għalhekk japplika għall-każ imsemmi.

Il-Kummissjoni tqis li, skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69, l-ghajnuna inkluża fl-ispejjeż tas-servizzi kif inhu previst f'kuntratt ta' servizz pubbliku, jista' jitqies kompatibbli mas-suq komuni. Madankollu, fl-assenza tal-kundizzjonijiet speċifiċi stipulati fir-Regolament (KEE) Nru 1191/69, il-kompatibbiltà ta' dawn l-ghajnuniet għandha tiġi vvalutata abbażi tal-prinċipji li jirriżultaw mit-Trattat, mill-każistika u l-prattiki tat-tehid ta' deċizzjonijiet.

Dawn il-prinċipji ngābru fsinteżi mill-Kummissjoni fil-Qafas Kommunitarju għall-ghajnuna mill-Istat fl-għamla ta' kumpensi ta' servizz pubbliku <sup>(1)</sup>.

Il-punt 14 ta' dan il-Qafas jistipula l-prinċipji għall-iżgurar tal-kompatibbiltà tal-ghajnuniet inklużi fil-prezz imħallas mill-awtorità pubblika lil fornitur ta' servizz pubbliku. Għal dan il-ghan, il-livell ta' kumpens, jiġifieri l-prezz imħallas mill-gvern Daniž, irid jidher li huwa limitat għall-ammont meħtieġ biex jiġu koperti l-ispejjeż involuti fil-provvediment tas-servizz pubbliku.

Madankollu, il-Kummissjoni għandha d-dubbi tagħha fuq in-nuqas tal-kumpens żejjed fil-każ imsemmi. Il-Kummissjoni għandha dubju wkoll dwar kemm it-tnaqqis tad-dividendi mill-Gvern Daniž fuq il-profitti ta' DSB u t-tnaqqis tal-hlasijiet kuntrattwali annwali setgħu wasslu biex jiġi evitat kwalunkwe riskju ta' kumpens żejjed.

Fid-dawl ta' dan t'hawn fuq, il-Kummissjoni hija dubbjuża fuq il-kompatibbiltà tal-ghajnuna mill-Istat imsemmija.

Skont l-Artikolu 14 tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999, kull ghajnuna illegali tista' tkun suġġetta għal irkupru mingħand il-benefiċjarju tagħha.

<sup>(1)</sup> ĠU C 297, 29.11.2005, p. 4.

1. Nærværende beslutning er truffet i anledning af to klager, dateret henholdsvis den 3. februar 2003 og den 1. juni 2006. De to klager førte til flere 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 <sup>(2)</sup>. DSB udfører nu kun personbefordring med jernbane og ydelser i tilknytning hertil <sup>(3)</sup>, og er derudover også aktiv gennem dets datterselskaber i navnlig Sverige, Norge og Det Forenede Kongerige.

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

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

## 2.2.2. DSB's etablering som en selvstændig offentlig virksomhed

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

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

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

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

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

### 3. DE VÆSENTLIGSTE KLAGEPUNKTER

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

#### 3.1. Den første klagers klagepunkter

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

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

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

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

#### 3.2. Den anden klagers klagepunkter

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

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

#### 4.1. Den danske retlige ramme for kontrakter om offentlig service

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

kårene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

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

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

##### 4.2.2. Kontraktbetaling

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

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

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

## 40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

<sup>(10)</sup> Jf. ovennævnte undtagelser.

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5. BEDØMMELSE AF BESTEMMELSERNE I KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG SERVICE

### 5.1. Er der tale om statsstøtte?

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

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

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

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

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

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

*Særlige forhold angående strækningen København — Ystad*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

97. Endelig har de danske myndigheder bekræftet, at Transportministeriet har tilført DSB midler til leje af materiel som led i en finansieringsaftale. Den finansielle analyse fra KPMG nævner en udbetaling på [...] (\*) DKK i 2005 og en forventet udbetaling i 2007-2010 på [...] (\*) DKK.
98. Herudover har de danske myndigheder underrettet Kommissionen om, at leverandøren af det rullende materiel, AnsaldoBreda, skal betale erstatning for forsinkelserne. Hvor stor erstatningen ville blive stod ikke klart, da KPMG udarbejdede sin analyse.
99. På denne baggrund står det ikke klart for Kommissionen, om udbetalingen af den del af kompensationsbeløbet, der er knyttet til rullende materiel i kontrakterne, har medført, at DSB har fået en fordel, i og med at de dermed forbundne omkostninger ikke forfaldt til betaling. På den anden side tvivler Kommissionen på, at reduktionen af udbetalingerne og opkrævningen af udbytte svarer præcist til de resultatforbedringer, der skyldes leveringsforsinkelserne. Kommissionens usikkerhed gælder også den kompensation, 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 kompensationer og erstatninger har medført, at DSB har fået en fordel, fordi leveringen af det rullende materiel, der var forudsat i kontrakterne om offentlig service, blev forsinket.
- iii) *Særlige forhold angående strækningen København — Ystad*
101. Kommissionen er også usikker på, om DSB har kunnet skaffe sig en fordel for at drive trafik på denne strækning. Usikkerheden bunder i to forhold:
102. På den ene side kan Kommissionen ikke udelukke, at DSB for perioden 2000-2004 har fået økonomisk støtte i form af tilskud via kontrakten om offentlig service, selvom strækningen var betjent uden forpligtelser til at yde offentlig service.
103. På den anden side sætter Kommissionen spørgsmålstegn ved omkostningerne ved hele strækningen København — Bornholm. De danske myndigheder har anført, at DSB tilbyder sine passagerer gennemgående billetter, inklusive færgeturen mellem Ystad og Rønne<sup>(15)</sup>. Færgeruten mellem disse to byer drives af en offentlig virksomhed, og derfor gælder det om at være sikker på, at den pris, hvor med færgeturen faktureres til DSB, ikke giver DSB en fordel i forhold til konkurrenternes busforbindelse, der også sælger gennemgående billetter. Det må med andre ord kontrolleres, om det selskab, der driver færgeruten, opkræver den samme pris af DSB og af det busselskab, der konkurrerer med DSB, og, hvis det ikke er tilfældet, om forskellen er forretningsmæssigt begrundet.
- 5.1.4. *Fastlægges størrelsen af den nødvendige 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 kompensation 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.

<sup>(15)</sup> Bornholmfærgens anløbshavn.



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

## 5.2. Forenelighed med det fælles marked

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

### 5.2.1. Forenelighed på grundlag af EF-traktatens artikel 73

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

#### 5.2.1.1. Altmark-dommen om anvendeligheden af artikel 73

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

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

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

#### 5.2.1.2. Forenelighed på grundlag af forordning (EØF) nr. 1191/69<sup>(17)</sup>

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

#### Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

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

120. Men i dommen **Danske Busvognmænd** (også kaldet **Combus-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 transportydelse »på grundlag af forpligtelser til offentlig tjeneste«, men dette er en åbenbar redaktionel fejl, som er i strid med den nye kontraktordning, da dette udtryk ikke genfindes i nogen af de øvrige sprogversioner.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

Kontrakten om offentlig tjeneste kan særligt omfatte:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

»Kompensationen kan ikke overstige, hvad der er nødvendigt til at dække omkostningerne ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, under hensyn til indtægterne heraf samt en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af disse forpligtelser. I kompensationen indregnes alle fordele ydet af staten eller med statsmidler af en hvilken som helst art. Den rimelige fortjeneste kan omfatte alle eller nogle af de produktivtgevinst, 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

- d) indtil fællesskabsbestemmelser om adgangen til transportmarkedet træder i kraft, når støtten undtagelsesvis og midlertidigt ydes med det formål som et led i en saneringsplan at fjerne en overkapacitet, som medfører alvorlige strukturelle vanskeligheder, og på denne måde bidrage til, at transportmarkedets behov bedre opfyldes.«

133. For det første ser Danske Statsbaner ud til at være omfattet af forordning (EØF) nr. 1192/69, hvorfor det ovenfor citerede litra a) næppe finder anvendelse. Dertil kommer, at den kompensation, som den danske stat udbetaler til DSB, som udgangspunkt ikke sigter mod at dække meromkostningerne ved at benytte jernbaneinfrastruktur set i forhold til andre transportformer. Litra b) ser således heller ikke ud til at finde anvendelse. Kommissionen noterer sig herefter, at kontrakten om offentlig service ingen bestemmelser indeholder om forskningsmæssige forsøg, hvorfor heller ikke litra c) kan finde anvendelse. Endelig har Danmark ikke anført, at DSB skulle befinde sig i alvorlige strukturelle vanskeligheder, og at det var hensigten at yde støtte som led i en saneringsplan. DSB's resultater viser tværtimod, at selskabet står stærkt både økonomisk og 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 offentligretlige enheder, og som angår:

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

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

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

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

#### 6. ANDRE FORHOLD, SOM KLAGERNE HAR FREMDRAGET

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

##### 6.1. Lønsumsafgift

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

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

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

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

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

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

#### 6.2. Renter og garantier

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

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

#### 7. SAMMENFATNING AF KOMMISSIONENS BETÆNKELIGHEDER

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

#### 8. BESLUTNING

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

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

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

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

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

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

**Avviż mill-Gvern tar-Renju Unit dwar id-Direttiva 94/22/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar il-kundizzjonijiet għall-ghoti u l-użu ta' awtorizzazzjonijiet għall-prospettar, esplorazzjoni u produzzjoni ta' idrokarburi (idrokarbonji)**

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

(2008/C 309/08)

**It-thabbir ta' offerta mhux komuni ta' mal-kosta tar-Renju Unit (lejn l-art) dwar iż-żona lejn l-art li tinsab 'il fuq mill-marka tal-livell baxx tal-ilma fil-blokka tal-Istharrig tal-Ordinanza SU60 tar-Renju Unit**

**Id-Dipartiment għan-Negozju, l-Intrapriża u r-Riforma Regulatorja**

**Il-“Petroleum Act tal-1998” (L-Att dwar iż-Żejt mhux raffinat)**

**Opportunità ta' Liċenzji għal mal-kosta**

1. Is-Segretarju tal-Istat għan-Negozju, l-Intrapriża u r-Riforma Regulatorja (il-BERR) jistieden lill-persuni interessati biex japplikaw għal Liċenzji għall-Esplorazzjoni u l-Iżvilupp taż-Żejt mhux raffinat fir-rigward taż-żona lejn l-art li tinsab 'il fuq mill-marka tal-livell baxx tal-ilma fil-blokka tal-istharrig tal-ordinanza SU60 tar-Renju Unit.

2. Mappa taż-żona li qed tiġi offruta giet iddepożitata għand il-BERR, 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET. Il-mappa tista' tiġi spezzjonata billi jsir appuntament minn qabel (in-nru tat-tel. (44-207) 215 50 32, in-nru tal-feks (44-207) 215 50 70) bejn id-9.15 a.m. u l-4.45 p.m. mit-Tnejn sal-Ġimgħa matul il-perjodu ta' dan l-avviż. Il-mappa hija disponibbli wkoll fuq is-sit tal-internet taż-zejt u tal-gass tal-BERR (ara hawn taht).

3. Id-dettalji shah tal-offerta, inklużi mappa tal-art li qed tiġi offruta u tagħrif dwar il-liċenzji, it-termini li se jinkludu dawk il-liċenzji, u kif wiehed għandu japplika, huma disponibbli fis-sit tal-internet tal-“Energy Development Unit” (l-Unità dwar l-Iżvilupp tal-Energija) (l-EDU):

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

4. L-applikazzjonijiet kollha se jiġu gġudikati skont il-“Petroleum (Production)(Landward Areas) Regulations” 1995 (S.I. 1995 Nru 1436) u l-“Hydrocarbons Licensing Directive Regulations” 1995 (S.I. 1995 Nru 1434), u fl-isfond tal-htieġa kontinwa għal esplorazzjoni bla telf ta' żmien, komprensiv, effiċjenti u sikur biex jiġu identifikati r-rizorsi taż-zejt u tal-gass fi hdan il-gżira ewlenija tar-Renju Unit.

5. L-applikazzjonijiet se jiġu gġudikati abbażi tal-kriterji li ġejjin:

- (a) il-vijabilità finanzjarja tal-applikant u l-kapaċità finanzjarja tiegħu li jwettaq l-attivitajiet li jkunu permessi skont il-liċenzja waqt il-perjodu inizjali, inkluż il-programm ta' hidma mressaq għall-evalwazzjoni tal-potenzjal shih taż-żona fi hdan il-blokka li saret l-applikazzjoni għalih;
- (b) il-kapaċità teknika tal-applikant li jwettaq attivitajiet li jkunu permessi skont il-liċenzja waqt il-perjodu inizjali, inkluż l-identifikazzjoni ta' prospetti ta' idrokarbonji fi hdan il-blokka li saret l-applikazzjoni għalih. Il-kapaċità teknika se tiġi vvalutata parzjalment fuq il-kwalità tal-analiżi relatata mal-blokka li saret l-applikazzjoni għalih.
- (c) il-mod li bih l-applikant jipproponi li jwettaq l-attivitajiet li jkunu permessi skont il-liċenzja, inkluż il-kwalità tal-programm ta' hidma imressaq għall-evalwazzjoni tal-potenzjal shih taż-żona li saret l-applikazzjoni għaliha;
- (d) fejn l-applikant ikollu jew kellu liċenzja mogħtija taht jew ittrattata daqslikieku nġhatat taht il-“Petroleum Act” tal-1998, kwalunkwe nuqqas ta' effiċjenza u ta' responsabbiltà murija mill-applikant foperazzjonijiet skont dik il-liċenzja.

6. Is-Segretarju tal-Istat mhuwiex se jagħti liċenzja jekk fl-istess hin ma jkunx lest japprova lill-operatur li jkun għażel l-applikant. Qabel ma japprova operatur, is-Segretarju tal-Istat għandu jkun sodisfatt li dak li ġie nnominat ikun kompetenti fl-ippjanar u fil-ġestjoni tal-operazzjonijiet ta' thaffir, ftermini tal-ghadd, tal-esperjenza u tat-taħriġ tal-persunal tiegħu, fil-proċeduri u l-metodoloġiji proposti, fit-tfassil tal-istruttura tal-kmand tiegħu, fir-relazzjonijiet mal-kuntratturi u fl-istrategija kumplessiva tal-kumpanija. Meta jkun qed jikkunsidra operatur propost, is-Segretarju tal-Istat se jqis kemm informazzjoni għida pprezentata fl-applikazzjoni kif ukoll ir-rekord ta' dak li ġie nnominat bhala operatur, kemm fi hdan ir-Renju Unit kif ukoll 'il barra minnu.

7. Wiehed jista' jara l-gwida komprensiva dwar din l-offerta fis-sit tal-internet tal-*Energy Development Unit* (l-Unità dwar l-Iżvilupp tal-Energija) (l-EDU):

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

#### **Il-liċenzji**

8. L-applikanti għandhom iqisu li s-Segretarju tal-Istat jista' joffri kwalunkwe liċenzja skont termini emendati biex tirrifletti ċirkustanzi partikolari.

9. F'każ fejn is-Segretarju tal-Istat joffri liċenzja skont din l-istedina, l-offerta se ssir fi żmien tmax-il xahar mid-data ta' dan l-Avviz.

10. Is-Segretarju tal-Istat ma jaċċetta l-ebda responsabbiltà għal kwalunkwe spejjeż imġarrba mill-applikant meta dan iqis l-applikazzjoni tiegħu jew meta japplika.

#### **Valutazzjoni Strateġika Ambjentali**

11. Il-BERR wettaq Valutazzjoni Strateġika Ambjentali li, fost zoni oħra, tkopri ż-żona li se tiġi offruta għall-istandard rikjest fid-Direttiva 2001/42/KE dwar il-Valutazzjoni tal-Effetti ta' Ċerti Pjanijiet u Programmi fuq l-Ambjent. Wiehed jista' jsib il-valutazzjoni fis-sit tal-internet tal-*Energy Development Unit* (l-Unità dwar l-Iżvilupp tal-Energija) (l-EDU):

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

---

**Komunikazzjoni mill-Ministru għall-Affarijiet Ekonomiċi tar-Renju tal-Olanda abbażi tal-Artikolu 3 (2) tad-Direttiva 94/22/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar il-kundizzjonijiet għall-ghoti u l-użu ta' awtorizzazzjonijiet għall-ipprospettar, l-esplorazzjoni u l-produzzjoni tal-idrokarburi (idrokarbonji)**

(2008/C 309/09)

Il-Ministru għall-Affarijiet Ekonomiċi b'dan qed javża li rċieva applikazzjoni dwar l-awtorizzazzjoni għall-ipprospettar tal-idrokarbonji.

Iż-zona koperta mill-applikazzjoni tinsab fil-provincja tat-Tramuntana tal-Olanda u hija ddemarkata kif ġej:

- (a) minn linja dritta mill-punt B għall-punt A li tasal sal-intersezzjoni ta' dik il-linja mal-linja stipulata fl-Anness għall-Att dwar il-Minjieri;
- (b) u mbagħad minn linja dritta bejn il-punti B u C;
- (c) u mbagħad minn linja tul il-baži tal-hajt tal-baħar, vija l-l-brejkwaters tal-Ferry Port (Veerhaven) u tan-New Port (Nieuwe Haven) ta' Den Helder b'mod konsekuttiv, tul il-baži tad-digi li jifirdu l-Baħar Wadden mill-art kontinentali tal-provincja tat-Tramuntana tal-Olanda sal-punt D;
- (d) imbagħad linja dritta bejn il-punti D u E, E u F, F u G, G u H, H u I, I u J, J u K, u K u L. Il-limitu ddefinit minn dawn il-linji jikkoinċidi mal-limitu tal-awtorizzazzjoni tal-estrazzjoni ta' Slootdorp;
- (e) imbagħad linja dritta bejn il-punti L u M u M u N;
- (f) imbagħad linja dritta bejn il-punti N u O, O u P, P u Q, Q u R, R u S, S u T u linja dritta mill-punt T sal-punt U li tasal sal-intersezzjoni ta' dik il-linja mal-linja stipulata fl-Anness għall-Att dwar il-Minjieri. Il-limitu ddefinit minn dawn il-linji jikkoinċidi mal-limitu tal-awtorizzazzjoni tal-estrazzjoni ta' Middelle;
- (g) imbagħad, mill-intersezzjoni msemija fil-punt f, il-linja stipulata fl-Anness għall-Att dwar il-Minjieri sal-intersezzjoni msemija fil-punt (a).

Il-koordinati tal-punti msemija huma kif ġejjin:

Il-punt	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

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

Il-koordinati huma espressi skont is-sistema ta' triangulazzjoni nazzjonali ("RD").

Abbażi ta' din id-deskrizzjoni tal-limiti, l-erja tal-wiċċ hija ta' 576,4 km<sup>2</sup>.

B'referenza għad-Direttiva msemmija fid-dahla u għall-Artikolu 15 tal-Att dwar il-Minjieri ("Mijnbouwwet") (il-Bullettin tal-Atti u tad-Digrieti ("Staatsblad") 2002, Nru 542), il-Ministru għall-Affarijiet Ekonomiċi b'dan jistieden lill-partijiet interessati sabiex iressqu applikazzjoni ta' kompetizzjoni għall-awtorizzazzjoni għall-ipprospettar tal-idrokarbonji fiż-żona ddemarkata mill-punti u l-koordinati msemmija hawn fuq.

Il-Ministru għall-Affarijiet Ekonomiċi huwa l-awtorità kompetenti għall-ghoti tal-awtorizzazzjonijiet. Il-kriterji, il-kundizzjonijiet u r-rekwiżiti msemmija fl-Artikoli 5(1), 5(2) u 6(2) tad-Direttiva msemmija hawn fuq huma mnizzlin fl-Att dwar il-Minjieri (il-Bullettin tal-Atti u tad-Digrieti 2002, Nru 542).

L-applikazzjonijiet jistgħu jitressqu fi żmien 13-il ġimgha mill-pubblikazzjoni ta' dan l-avviż fil-*Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* u għandhom jintbagħtu lil:

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

Applikazzjonijiet li jaslu wara tmiem dan il-perjodu mhux se jiġu kkunsidrati.

Deċiżjoni dwar l-applikazzjonijiet se tittiehed sa mhux aktar tard minn tmax-il xahar minn tmiem dan il-perjodu.

Għal aktar informazzjoni ċempel lis-Sur E.J. Hoppel fuq in-numru tat-telefon li ġej: (31-70) 379 77 62.



**Komunikazzjoni tal-Gvern Franciż dwar id-Direttiva 94/22/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar il-kundizzjonijiet għall-ghoti u l-użu ta' awtorizzazzjonijiet għall-prospettar, l-esplorazzjoni u l-estrazzjoni tal-idrokarburi <sup>(1)</sup>**

(Avviż dwar it-talbiet għall-permessi esklussivi għat-tiftix tal-minjieri tal-idrokarburi likwidi jew fil-forma ta' gass hekk imsejha "permis de Cévennes", "permis d'Alès" u "permis de Navacelles")

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

(2008/C 309/10)

Permezz ta' applikazzjoni tas-6 ta' Diċembru 2007, kompletata fit-13 ta' Ġunju 2008, il-kumpanija Cevennes petroleum development Ltd, li għandha s-sede tagħha f'Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex, HA9 6DE (ir-Renju Unit), talbet li, għal perjodu ta' hames snin, tinghata permess esklussiv ta' tiftix għall-idrokarburi likwidi jew fil-forma ta' gass, imsejjah "Permis des Cévennes", fuq medda ta' madwar 4 323 kilometru kwadru, f'parti mid-Dipartimenti ta' Ardèche, Gard u Hérault.

Permezz ta' applikazzjoni tat-8 ta' April 2008, il-kumpanija Schuepbach Energy LLC, li għandha s-sede tagħha f'2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX 75201 (l-Istati Uniti), talbet li, għal perjodu ta' tliet snin, tinghata permess esklussiv ta' tiftix għall-idrokarburi likwidi jew fil-forma ta' gass, imsejjah "Permis d'Alès", fuq medda ta' madwar 9 810 kilometru kwadru, f'parti mid-Dipartimenti ta' Ardèche, Aveyron, Drome, Gard, Hérault, Lozère u Vaucluse. Il-perimetru ta' din l-applikazzjoni huwa parzjalment inkluż f'dak tal-applikazzjoni ta' Cévennes.

Permezz ta' applikazzjoni tal-15 ta' Mejju 2008, il-kumpaniji Egdon Resources (New Ventures) Ltd, li għandha s-sede tagħha fi Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (ir-Renju Unit), Eagle Energy Limited, li għandha s-sede tagħha f'21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (ir-Renju Unit) u YCI Resources Ltd, li għandha s-sede tagħha fi Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (ir-Renju Unit) talbu li, għal perjodu ta' hames snin, jinghataw permess esklussiv ta' tiftix għall-idrokarburi likwidi jew fil-forma ta' gass imsejjah "Permis de Navacelles", fuq medda ta' madwar 576 kilometru kwadru, li tinfirex fuq partijiet mid-dipartimenti ta' Ardèche u Gard. Il-perimetru ta' din l-applikazzjoni huwa inkluż fl-applikazzjonijiet li ġejjin.

Dawn l-applikazzjonijiet kollha għal permessi jagħtu f'perimetru kkostitwit mill-arki tal-meridjani u l-paralleli li jgħaqqdu suċċessivament il-punti definiti hawn taht mill-koordinati ġeografici tagħhom fi gradi, bil-meridjan oriġinali li huwa dak ta' Pariġi.

Punti	Longitudni gradi Lvant	Latitudni gradi Tramuntana
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

(<sup>1</sup>) ĠUL 164, 30.6.1994, p. 3.

Punti	Longitudni gradi Lvant	Latitudni gradi Tramuntana
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

Punti	Longitudni gradi Lvant	Latitudni gradi Tramuntana
AU	2,30	49,60
AV	2,30	49,70
AW	2,50	49,70
AX	2,50	49,80

#### **It-tressiq tal-applikazzjonijiet u l-kriterji tal-ghoti tad-dritt minerarju**

Dawk li jressqu l-applikazzjoni inizjali u l-applikazzjonijiet kompetittivi għandhom jagħtu prova li jissodisfaw il-kundizzjonijiet definiti fl-Artikoli 4 u 5 tal-Liġi Nru 2006-648 tat-2 ta' Ġunju 2006 dwar id-drittijiet minerarji u d-drittijiet tal-ħżin taht l-art (*Journal officiel de la République française* tat-3 ta' Ġunju 2006).

Il-kumpaniji interessati jistgħu jipprezentaw applikazzjoni kompetittiva fi żmien disghin jum mill-pubblikazzjoni ta' dan l-avviż, f'konformità mal-proċedura miġbura fl-"Avviż dwar il-ksib ta' drittijiet minerarji għall-idrokarburi fi Franza", ippubblikat fil-*Ġurnal Uffiċjali tal-Komunitajiet Ewropej* C 374 tat-30 ta' Diċembru 1994, paġna 11, u stabbiliti bil-Liġi Nru 2006-648 dwar id-drittijiet minerarji u l-ħżin taht l-art. L-applikazzjonijiet kompetittivi għandhom ikunu indirizzati lill-ministru inkarigat mill-minjieri, fl-indirizz li jingħata hawn taht.

Id-deċizzjonijiet dwar l-applikazzjoni inizjali u l-applikazzjonijiet kompetittivi isiru bl-applikazzjoni tal-kriterji għall-ghoti ta' dritt minerarju definiti fl-Artikolu 6 tal-liġi msemmija, u jsiru sa mhux aktar tard mit-8 ta' April 2010.

#### **Il-kundizzjonijiet u rekwiżiti għall-eżerċizzju tal-attività u d-deċizzjoni relattiva**

L-applikanti huma mistiedna jirreferu għall-Artikoli 79 u 79.1 tal-kodiċi minerarju u għal-Liġi Nru 2006-649 tat-2 ta' Ġunju 2006 rigward il-ftuh ta' xogħlijiet minerarji, il-ħżin taht l-art u l-pulizija tal-minjieri u l-ħażniet taht l-art (*Journal officiel de la République française* tat-3 ta' Ġunju 2006).

Aktar tagħrif jista' jinkiseb mill-Ministeru tal-Ekoloġija, l-Energija, l-Iżvilupp Sostenibbli u l-Użu tal-Artijiet (Direttorat Ġenerali tal-Energija u l-Klima, Direttorat tal-Energija, Sottodirettorat tas-Sigurtà tal-Provvista u tal-Prodotti Godda tal-Energija, Uffiċċju tal-Esplorazzjoni u l-Produzzjoni tal-Idrokarburi), 41, boulevard Vincent Auriol, F-75703 Paris Cedex 13 (tel. (33) 153 94 14 81, feks (33) 153 94 14 40).

Id-dispożizzjonijiet regolamentari u leġiżlattivi msemmija hawn fuq jinsabu fis-sit:

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

**NOTA LILL-QARREJ**

L-istituzzjonijiet iddeċidew li ma jikkwotawx aktar fit-testi tagħhom l-aħhar emenda ta' l-atti kkwotati. Sakemm mhux indikat mod iehor, l-atti mmsemija fit-testi ppubblikati hawn jirreferu għall-atti li bħalissa huma fis-seħh.