

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 309

51e jaargang

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

4 december 2008

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
I	<i>Resoluties, aanbevelingen en adviezen</i>	
	ADVIEZEN	
	Commissie	
2008/C 309/01	Advies van de Commissie van 27 november 2008 krachtens artikel 7 van Richtlijn 98/37/EG van het Europees Parlement en de Raad, over een verbodsmaatregel van de Hongaarse autoriteiten met betrekking tot een hoekslijpmachine van het merk REDLINE MD-2007-137 ⁽¹⁾	1
2008/C 309/02	Advies van de Commissie van 27 november 2008 krachtens artikel 7 van Richtlijn 98/37/EG van het Europees Parlement en de Raad, over een verbodsmaatregel van de Hongaarse autoriteiten met betrekking tot een elektrische slagboormachine van het merk REDLINE MD-2007-140 ⁽¹⁾	3
II	<i>Mededelingen</i>	
	MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN EN ORGANEN VAN DE EUROPESE UNIE	
	Commissie	
2008/C 309/03	Goedkeuring van de steunmaatregelen van de staten in het kader van de bepalingen van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag — Gevallen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt ⁽¹⁾	5
2008/C 309/04	Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie (Zaak COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) ⁽¹⁾	9

IV *Informatie*

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN EN ORGANEN VAN DE EUROPESE UNIE

Commissie

2008/C 309/05	Wisselkoersen van de euro	10
---------------	---------------------------------	----

V *Bekendmakingen*PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE
HANDELSPOLITIEK**Commissie**

2008/C 309/06	Bericht van opening van een gedeeltelijk tussentijds nieuw onderzoek van de antidumpingmaatregelen die van toepassing zijn op de invoer van bepaalde wolframelektroden van oorsprong uit de Volksrepubliek China	11
---------------	--	----

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK
MEDEDINGINGSBELEID**Commissie**

2008/C 309/07	Steunmaatregelen van de staten — Denemarken — Steunmaatregel C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner — Uitnodiging om overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag opmerkingen te maken ⁽¹⁾	14
2008/C 309/08	Kennisgeving van het Verenigd Koninkrijk betreffende Richtlijn 94/22/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voorwaarden voor het verlenen en het gebruik maken van vergunningen voor de prospectie, de exploratie en de productie van koolwaterstoffen ⁽¹⁾	27
2008/C 309/09	Mededeling van de Minister van Economische Zaken van het Koninkrijk der Nederlanden op grond van artikel 3, lid 2, van Richtlijn 94/22/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voorwaarden voor het verlenen en het gebruik maken van vergunningen voor de prospectie, de exploratie en de productie van koolwaterstoffen	29
2008/C 309/10	Mededeling van de Franse regering in verband met Richtlijn 94/22/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voorwaarden voor het verlenen en het gebruik maken van vergunningen voor de prospectie, de exploratie en de productie van koolwaterstoffen (<i>Bericht betreffende de aanvraag voor een exclusieve opsporingsvergunning voor vloeibare of gasvormige koolwaterstoffen genaamd „Permis des Cévennes”, „Permis d'Alès” en „Permis de Navacelles”</i>) ⁽¹⁾	31

Bericht aan de lezer (zie bladzijde 3 van de omslag)



⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

I

(Resoluties, aanbevelingen en adviezen)

ADVIEZEN

COMMISSIE

ADVIES VAN DE COMMISSIE

van 27 november 2008

krachtens artikel 7 van Richtlijn 98/37/EG van het Europees Parlement en de Raad, over een verbodsmaatregel van de Hongaarse autoriteiten met betrekking tot een hoekslijpmachine van het merk REDLINE MD-2007-137

(Voor de EER relevante tekst)

(2008/C 309/01)

1. Kennisgeving door de Hongaarse autoriteiten

In artikel 2, lid 1, van Richtlijn 98/37/EG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende machines is bepaald dat de lidstaten alle dienstige maatregelen moeten treffen om ervoor te zorgen dat de machines waarop die richtlijn van toepassing is, uitsluitend in de handel kunnen worden gebracht en in bedrijf kunnen worden gesteld indien zij, wanneer zij op passende wijze zijn geïnstalleerd en onderhouden en overeenkomstig hun bestemming worden gebruikt, geen gevaar opleveren voor de veiligheid en de gezondheid van personen en, in voorkomend geval, van huisdieren of voor de veiligheid van goederen.

Ingevolge artikel 7, lid 1, van de richtlijn moet een lidstaat die vaststelt dat machines die voorzien zijn van de CE-markering bij gebruik overeenkomstig hun gebruiksdoel de veiligheid van personen en, in voorkomend geval, van huisdieren of goederen in gevaar dreigen te brengen, alle nodige maatregelen nemen om de machines uit de handel te nemen, het in de handel brengen en in bedrijf stellen te verbieden of het vrije verkeer ervan te beperken. De lidstaat stelt de Commissie onmiddellijk van deze maatregel in kennis en geeft de redenen van zijn besluit aan.

Op 23 juli 2007 hebben de Hongaarse autoriteiten de Europese Commissie in kennis gesteld van een verbodsmaatregel betreffende het in de handel brengen van een draagbare elektrische hoekslijpmachine, merk REDLINE, type RL/AG0912-900. De machine was vervaardigd door Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co. Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, China, en verhandeld door Baumann Hungary Ltd, H-1162 Boedapest, János utca 118.

Het bij de Europese Commissie ingediende dossier omvatte de volgende documenten:

- certificaat nr. JSH0408078 van 12 augustus 2004 en certificaat nr. 431934 van 1 juli 2005, afgegeven aan Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, houdende een verklaring dat de hoekslijpmachine van het type S1M-MP2-125, op de markt gebracht door Intertek ETL SEMKO, Building No. 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, China, voldoet aan de richtlijnen „machines” en „laagspanning”;
- certificaat nr. 02SHS1067-04, van 22 november 2005, afgegeven door Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, waarmee aan hetzelfde type hoekslijpmachine S1M-MP2-125 het „GS”-merkteken wordt toegekend;
- een verklaring van Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd van 12 juli 2006, waarin staat dat de hoekslijpmachine van het type S1M-MP2-125, waarvoor certificaat 02SHS1067 is afgegeven, gelijk is aan de hoekslijpmachine van het type RL/AG0912-900;
- een EG-verklaring van overeenstemming, opgesteld door Baumann Hungary Kft. van 11 december 2006, waarin eveneens staat dat de hoekslijpmachine van het type S1M-MP2-125 gelijk is aan de hoekslijpmachine van het type RL/AG0912-900, waarop de Hongaarse maatregel betrekking heeft.

Overeenkomstig artikel 7, lid 2, van de richtlijn spreekt de Commissie zich na overleg met de betrokken partijen uit over de vraag of een dergelijke maatregel gerechtvaardigd is. Indien de Commissie de maatregel gerechtvaardigd acht, stelt zij de lidstaten daarvan in kennis zodat zij, overeenkomstig hun verplichtingen krachtens artikel 2, lid 1, alle dienstige maatregelen met betrekking tot de machine in kwestie kunnen nemen.

2. Door de Hongaarse autoriteiten opgegeven redenen

De maatregel van de Hongaarse autoriteiten was gebaseerd op het feit dat de hoekslijpmachine niet voldeed aan de volgende fundamentele veiligheids- en gezondheidseisen in bijlage I bij Richtlijn 98/37/EG (onder verwijzing naar de specificaties in de geharmoniseerde Europese normen EN 50144-1:1998 — *Veiligheid van handgereedschap met elektrische aandrijving — Deel 1: Algemene eisen* en EN 50144-2-3:2002 — *Veiligheid van handgereedschap met elektrische aandrijving — Deel 2-3: Bijzondere eisen voor slijpmachines, polijstmachines en schijf-schuurmachines*, waarnaar in de EG-verklaring van overeenstemming van de fabrikant wordt verwezen):

1.2.4. Stopinrichting

Tijdens de werking raakte de schakelaar klem voordat deze de „uit”-stand bereikte; het blokkerings-mechanisme trad dan ook niet in werking door lichte druk.

1.5.1. Elektriciteitstoevoer

Bij de mechanische-sterktetest raakte het plastic inzetstuk los van de hoekslijpmachine, waardoor bewegende delen bloot kwamen te liggen.

1.5.6. Brandgevaar

Tijdens de thermische test vatte de machine vlam en begon te roken, waarna zij afsloeg.

1.7.3. Merktekens

De naam en het adres van de fabrikant waren niet vermeld en ook het fabricagejaar ontbrak. Bovendien ontbraken de waarschuwingen of de desbetreffende symbolen.

1.7.4. Gebruiksaanwijzing

In de gebruiksaanwijzing ontbraken verscheidene noodzakelijke instructies voor een veilig gebruik van de machine, zoals instructies voor de elektrische veiligheid, de parameters voor geluidsemissie en trillingen, enz.

De gebruiksaanwijzing in het Engels week af van de Hongaarse versie.

3. Advies van de Commissie

Op 15 november 2007 heeft de Commissie Baumann Hungary Kft. schriftelijk verzocht zijn opmerkingen over de maatregel van de Hongaarse autoriteiten mee te delen.

Op 15 november 2007 heeft de Commissie ook Intertek ETL SEMKO, Sjanghai, en Intertek Deutschland GmbH aangeschreven, die conformiteitscertificaten hadden afgegeven voor een hoekslijpmachine van het type S1M-MP2-125 waarvan werd gesteld dat deze gelijk was aan de hoekslijpmachine van het type RL/AG0912-900 ten aanzien waarvan de Hongaarse maatregel is genomen.

Tot op heden is geen antwoord ontvangen.

Op basis van de beschikbare documentatie is de Commissie van oordeel dat de Hongaarse autoriteiten hebben aangetoond dat de machine waarop de beperkende maatregel betrekking heeft, niet voldoet aan bovengenoemde fundamentele veiligheids- en gezondheidseisen. Deze gebreken aan overeenstemming leiden tot ernstige risico's voor de gebruikers van de machine in kwestie.

Na de vereiste procedure te hebben gevolgd, is de Commissie bijgevolg van mening dat de door de Hongaarse autoriteiten genomen maatregel gerechtvaardigd is.

Gedaan te Brussel, 27 november 2008.

Voor de Commissie
Günter VERHEUGEN
Vicevoorzitter

ADVIES VAN DE COMMISSIE**van 27 november 2008****krachtens artikel 7 van Richtlijn 98/37/EG van het Europees Parlement en de Raad, over een verbodsmaatregel van de Hongaarse autoriteiten met betrekking tot een elektrische slagboormachine van het merk REDLINE MD-2007-140****(Voor de EER relevante tekst)**

(2008/C 309/02)

1. Kennisgeving door de Hongaarse autoriteiten

In artikel 2, lid 1, van Richtlijn 98/37/EG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende machines is bepaald dat de lidstaten alle dienstige maatregelen moeten treffen om ervoor te zorgen dat de machines waarop die richtlijn van toepassing is, uitsluitend in de handel kunnen worden gebracht en in bedrijf kunnen worden gesteld indien zij, wanneer zij op passende wijze zijn geïnstalleerd en onderhouden en overeenkomstig hun bestemming worden gebruikt, geen gevaar opleveren voor de veiligheid en de gezondheid van personen en, in voorkomend geval, van huisdieren of voor de veiligheid van goederen.

Ingevolge artikel 7, lid 1, van de richtlijn moet een lidstaat die vaststelt dat machines die voorzien zijn van de CE-markering bij gebruik overeenkomstig hun gebruiksdoel de veiligheid van personen en, in voorkomend geval, van huisdieren of goederen in gevaar dreigen te brengen, alle nodige maatregelen nemen om de machines uit de handel te nemen, het in de handel brengen en in bedrijf stellen te verbieden of het vrije verkeer ervan te beperken. De lidstaat stelt de Commissie onmiddellijk van deze maatregel in kennis en geeft de redenen van zijn besluit aan.

Op 23 juli 2007 hebben de Hongaarse autoriteiten de Europese Commissie in kennis gesteld van een verbodsmaatregel betreffende het in de handel brengen van een draagbare elektrische slagboormachine, merk REDLINE, type RL/ID0955-910. De machine was vervaardigd door Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, China, en verhandeld door Baumann Hungary Kft., H-1162 Boedapest, János utca 118.

Het bij de Europese Commissie ingediende dossier omvatte de volgende documenten:

- certificaat nr. 04SHW2481-01 van 15 december 2004 waarmee Intertek Deutschland GmbH het „GS”-merkteken verleent voor een slagboormachine van het type Z1JE-KZ2-16B;
- certificaat nr. JSH0411181 van 1 december 2004 en certificaat nr. 432960 van 15 december 2004 voor hetzelfde type slagboormachine Z1JE-KZ2-16B, afgegeven door Intertek ETL SEMKO, Sjanghai;
- een verklaring van Yongkang Zhengda Industrial Co. van 18 juni 2006, waarin staat dat de slagboormachine van het type Z1JE-KZ2-16B gelijkwaardig is aan type RL/ID0955-910 waarop de Hongaarse maatregel betrekking heeft;
- een EG-verklaring van overeenstemming, opgesteld door Baumann Hungary Kft. van 11 augustus 2006, waarin verwezen wordt naar certificaat nr. JSH0411181.

Overeenkomstig artikel 7, lid 2, van de richtlijn spreekt de Commissie zich na overleg met de betrokken partijen uit over de vraag of een dergelijke maatregel gerechtvaardigd is. Indien de Commissie de maatregel gerechtvaardigd acht, stelt zij de lidstaten daarvan in kennis zodat zij, overeenkomstig hun verplichtingen krachtens artikel 2, lid 1, alle dienstige maatregelen met betrekking tot de machine in kwestie kunnen nemen.

2. Door de Hongaarse autoriteiten opgegeven redenen

De maatregel van de Hongaarse autoriteiten was gebaseerd op het feit dat de slagboormachine niet voldeed aan de volgende fundamentele veiligheids- en gezondheidseisen in bijlage I bij Richtlijn 98/37/EG (onder verwijzing naar de specificaties in de geharmoniseerde Europese normen EN 60745-1:2003 — *Handgereedschap met elektrische aandrijving — Veiligheid* — Deel 1: *Algemene eisen* en EN 60745-2-1:2003 — *Handgereedschap met elektrische aandrijving — Veiligheid* — Deel 2-1: *Speciale eisen voor boren en slagboormachines*):

1.5.1. Elektriciteitstoevoer en 1.5.6 — Brandgevaar

Het product levert brandgevaar op doordat de interne bedrading niet is vastgemaakt, hetgeen tot kortsluiting kan leiden.

1.5.6. Brandgevaar

Tijdens de thermische test vatte de machine vlam en begon te roken, waarna zij afsloeg.

3. Advies van de Commissie

Op 15 november 2007 heeft de Commissie Baumann Hungary Kft. — die de EG-verklaring van overeenstemming ondertekende — schriftelijk verzocht zijn opmerkingen over de maatregel van de Hongaarse autoriteiten mee te delen.

Op 15 november 2007 heeft de Commissie ook Intertek ETL SEMKO, Sjanghai, en Intertek Deutschland GmbH aangeschreven, die conformiteitscertificaten hadden afgegeven voor een slagboormachine van het type Z1JE-KZ2-16B waarvan werd gesteld dat deze gelijk was aan de slagboormachine van het type RL/ID0955-910 waarop de Hongaarse maatregel betrekking heeft.

Tot op heden is geen antwoord ontvangen.

Op basis van de beschikbare documentatie is de Commissie van oordeel dat de Hongaarse autoriteiten hebben aangetoond dat de machine ten aanzien waarvan de beperkende maatregel werd genomen, niet voldoet aan bovengenoemde fundamentele veiligheids- en gezondheidseisen. Deze gebreken aan overeenstemming leiden tot ernstige risico's voor de gebruikers van de machine in kwestie.

Na de vereiste procedure te hebben gevolgd, is de Commissie bijgevolg van mening dat de door de Hongaarse autoriteiten genomen maatregel gerechtvaardigd is.

Gedaan te Brussel, 27 november 2008.

Voor de Commissie
Günter VERHEUGEN
Vicevoorzitter

II

(Mededelingen)

MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN EN ORGANEN VAN DE EUROPESE
UNIE

COMMISSIE

**Goedkeuring van de steunmaatregelen van de staten in het kader van de bepalingen van de
artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag****Gevallen waartegen de Commissie geen bezwaar maakt**

(Voor de EER relevante tekst)

(2008/C 309/03)

Datum waarop het besluit is genomen	4.6.2008
Nummer van de steunmaatregel	N 158/08
Lidstaat	Polen
Regio	Lubelskie
Benaming (en/of naam van de begunstigde)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Rechtsgrondslag	Ustawa budżetowa na rok 2007 z dnia 25 stycznia 2007 r.; załącznik II, część 83 budżetu państwa — Rezerwy celowe (Dz.U. z 2007 r. 15, poz. 90). Kontrakt Wojewódzki dla Województwa Lubelskiego na lata 2007–2008. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 grudnia 2007 r. (Dz.U. 241, poz. 1760)
Type maatregel	Investeringssteun
Doelstelling	Sectorale ontwikkeling
Vorm	Directe subsidie, kapitaalinjectie, bijdrage locatie
Begrotingsmiddelen	296,65 mln PLN (84,14 mln EUR)
Steunintensiteit	Ongeveer 76 %
Looptijd	De steun wordt verleend voor 30.12.2011
Betrokken economische sectoren	Luchtvervoer

Naam en adres van de autoriteit die de steun verleent	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
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen	20.10.2008
Nummer van de steunmaatregel	N 458/08
Lidstaat	Duitsland
Regio	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Götzke Natursteinwerk GmbH
Rechtsgrondslag	— Haushaltsgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern in der jeweils gültigen Fassung, insb. § 14 Abs. 1 Landeshaushaltsordnung und dazu erlassene Verwaltungsvorschriften, insb. § 39 LHO — Haushaltsgesetz 2008/2009 (Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Mecklenburg-Vorpommern für die Haushaltsjahre 2008 und 2009 und die Festlegung der Verbundquoten des Kommunalen Finanzausgleichs in den Jahren 2008 und 2009)
Type maatregel	Individuele steun
Doelstelling	Herstructurering van ondernemingen in moeilijkheden
Vorm van de steun	Garantie
Begrotingsmiddelen	Totaal van de voorziene steun: 0,16 mln EUR
Maximale steunintensiteit	—
Looptijd	—
Economische sectoren	Beperkt tot de be- en verwerkende industrie

Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	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
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen	13.11.2008
Nummer van de steunmaatregel	N 567/08
Lidstaat	Finland
Regio	—
Benaming van de steunregeling en/of naam van de begunstigde	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Rechtsgrondslag	Valtioneuvoston päätös talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtioneuvoston ehdoista; draft law
Type maatregel	Steunregeling
Doelstelling	Opheffing van een ernstige verstoring van de economie
Vorm van de steun	Garantie
Begrotingsmiddelen	Totaal van de voorziene steun: 50 000 mln EUR
Maximale steunintensiteit	—
Looptijd	10.2008-4.2009
Economische sectoren	Beperkt tot de financiële dienstverlening
Naam en adres van de steunverlenende autoriteit	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Datum waarop het besluit is genomen	24.1.2008
Nummer van de steunmaatregel	N 696/06
Lidstaat	Italië
Regio	Molise
Benaming (en/of naam van de begunstigde)	Definitieve beëindiging van visserijactiviteiten en modernisering van visserij-schepen
Rechtsgrond	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Aard van de maatregel	Steunregeling
Doelstelling	Steun voor de visserijsector
Vorm waarin de steun wordt verleend	Rechtstreekse steun
Begrotingsmiddelen	1 186 000 EUR
Steunintensiteit	Tot 40 %
Looptijd	Een jaar
Betrokken economische sector(en)	Visserijsector
Naam en adres van de autoriteit die de steun verleent	MLP.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
Andere informatie	—

De tekst van de beschikking in de authentieke ta(a)l(en), waaruit de vertrouwelijke gegevens zijn geschrapt, is beschikbaar op site:

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

Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie**(Zaak COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)****(Voor de EER relevante tekst)**

(2008/C 309/04)

Op 31 oktober 2008 heeft de Commissie besloten geen bezwaar aan te tekenen tegen bovenvermelde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad. De volledige tekst van de beschikking is slechts beschikbaar in het Engels en zal openbaar worden gemaakt na verwijdering van eventuele bedrijfsgeheimen. De tekst is beschikbaar:

- op de website „concurrentie” van de Europese Commissie (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Deze website biedt verschillende mogelijkheden om individuele concentratiebeschikkingen op te zoeken, onder meer op bedrijfsnaam, nummer van de zaak, datum en sector;
 - in elektronische vorm op de EUR-Lex website onder documentnummer 32008M5338. EUR-Lex is het geïnformatiseerde documentatiesysteem voor de communautaire wetgeving (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Informatie)

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN EN
ORGANEN VAN DE EUROPESE UNIE

COMMISSIE

Wisselkoersen van de euro ⁽¹⁾

3 december 2008

(2008/C 309/05)

1 euro =

Munteenheid			Koers			Munteenheid			Koers		
USD	US-dollar		1,2623			TRY	Turkse lira		1,9926		
JPY	Japanse yen		117,39			AUD	Australische dollar		1,9625		
DKK	Deense kroon		7,4505			CAD	Canadese dollar		1,5853		
GBP	Pond sterling		0,85475			HKD	Hongkongse dollar		9,7852		
SEK	Zweedse kroon		10,4545			NZD	Nieuw-Zeelandse dollar		2,3804		
CHF	Zwitserse frank		1,5332			SGD	Singaporese dollar		1,9315		
ISK	IJslandse kroon		290,00			KRW	Zuid-Koreaanse won		1 849,90		
NOK	Noorse kroon		8,9050			ZAR	Zuid-Afrikaanse rand		13,0017		
BGN	Bulgaarse lev		1,9558			CNY	Chinese yuan renminbi		8,6884		
CZK	Tsjechische koruna		25,636			HRK	Kroatische kuna		7,1913		
EEK	Estlandse kroon		15,6466			IDR	Indonesische roepia		15 274,00		
HUF	Hongaarse forint		262,33			MYR	Maleisische ringgit		4,5948		
LTL	Litouwse litas		3,4528			PHP	Filipijnse peso		62,230		
LVL	Letlandse lat		0,7093			RUB	Russische roebel		35,3395		
PLN	Poolse zloty		3,8506			THB	Thaise baht		44,919		
RON	Roemeense leu		3,8435			BRL	Braziliaanse real		3,0390		
SKK	Slowaakse koruna		30,225			MXN	Mexicaanse peso		17,1610		

⁽¹⁾ Bron: door de Europese Centrale Bank gepubliceerde referentiekosten.

V

(Bekendmakingen)

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN DE
GEMEENSCHAPPELIJKE HANDELSPOLITIEK

COMMISSIE

**Bericht van opening van een gedeeltelijk tussentijds nieuw onderzoek van de antidumping-
maatregelen die van toepassing zijn op de invoer van bepaalde wolfraamelektroden van oorsprong
uit de Volksrepubliek China**

(2008/C 309/06)

De Commissie heeft op grond van artikel 11, lid 3, van Verordening (EG) nr. 384/96 van de Raad betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap ⁽¹⁾ („de basisverordening”) een verzoek ontvangen om een gedeeltelijk tussentijds nieuw onderzoek te openen.

1. Verzoek om een nieuw onderzoek

Het verzoek werd ingediend door Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd („de indiener van het verzoek”), een exporteur in de Volksrepubliek China.

Het betreft alleen een onderzoek naar dumping door de indiener van het verzoek.

2. Product

Het gedeeltelijk tussentijds nieuw onderzoek heeft betrekking op laselektroden van wolfram, met inbegrip van wolframstaven en -stiften voor laselektroden (met ten minste 94 gewichtspereenten wolfram), andere dan enkel door sinteren verkregen, al dan niet op lengte gesneden, van oorsprong uit de Volksrepubliek China („het betrokken product”), momenteel ingedeeld onder de GN-codes ex 8101 99 10 en ex 8515 90 00. Deze GN-codes worden slechts ter informatie vermeld.

3. Geldende maatregelen

Momenteel is op bepaalde wolfraamelektroden van oorsprong uit de Volksrepubliek China een definitief antidumpingrecht van toepassing, dat is ingesteld bij Verordening (EG) nr. 260/2007 van de Raad ⁽²⁾.

4. Motivering van het nieuwe onderzoek

De indiener van het verzoek heeft bij zijn verzoek op grond van artikel 11, lid 3, voorlopig bewijsmateriaal verstrekt waaruit

blijkt dat de omstandigheden waarop de maatregelen waren gebaseerd, zijn gewijzigd en dat deze wijzigingen van blijvende aard zijn.

Uit dit voorlopig bewijsmateriaal blijkt dat handhaving van de maatregel op het huidige niveau niet langer noodzakelijk is om de gevolgen van dumping te neutraliseren. De indiener van het verzoek heeft voorlopig bewijsmateriaal verstrekt: uit een vergelijking van zijn berekende normale waarden (berekend op basis van productiekosten, verkoopkosten, algemene kosten, administratiekosten en winst) en zijn prijzen bij uitvoer naar de Gemeenschap blijkt dat de dumpingmarge aanzienlijk lager is dan het huidige niveau van de maatregel.

5. Procedure voor het vaststellen van dumping

Daar de Commissie na overleg in het Raadgevend Comité tot de conclusie is gekomen dat er voldoende bewijsmateriaal is om een procedure voor een gedeeltelijk tussentijds nieuw onderzoek in te leiden, opent zij hierbij overeenkomstig artikel 11, lid 3, van de basisverordening een onderzoek om te bepalen of de maatregel ten aanzien van de indiener van het verzoek moet worden ingetrokken of gewijzigd. Zo ja, kan het noodzakelijk zijn het recht te wijzigen dat momenteel van toepassing is op het betrokken product afkomstig van niet in artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 260/2007 vermelde ondernemingen.

a) Vragenlijsten

Om de informatie te verkrijgen die zij voor het onderzoek nodig acht, zal de Commissie een vragenlijst toezenden aan de indiener van het verzoek, en een kopie daarvan aan de autoriteiten van het betrokken land van uitvoer. De Commissie moet deze informatie en het bewijsmateriaal binnen de in punt 6, onder a), vermelde termijn ontvangen.

⁽¹⁾ PBL 56 van 6.3.1996, blz. 1.

⁽²⁾ PBL 72 van 13.3.2007, blz. 1.

b) Schriftelijk en mondeling verstrekken van informatie

Alle belanghebbenden wordt verzocht hun standpunt schriftelijk uiteen te zetten en ook andere informatie dan de antwoorden op de vragenlijst, alsmede bewijsmateriaal te verstrekken. De Commissie moet deze informatie en het bewijsmateriaal binnen de in punt 6, onder a), vermelde termijn ontvangen.

Bovendien kan de Commissie belanghebbenden horen indien zij hierom verzoeken en kunnen aantonen dat er bijzondere redenen zijn om hen te horen. Dit verzoek moet binnen de in punt 6, onder a), vermelde termijn worden ingediend.

c) Behandeling als marktgerichte onderneming/individuele behandeling

De normale waarde wordt overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder b), van de basisverordening vastgesteld indien de indiener van het verzoek voldoende bewijsmateriaal verstrekt waaruit blijkt dat hij op marktvoorwaarden opereert, dat wil zeggen indien hij voldoet aan de criteria van artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening. Hiertoe moet hij een met bewijsmateriaal gestaafd verzoek indienen binnen de in punt 6, onder b), van dit bericht vermelde bijzondere termijn. De Commissie zal een aanvraagformulier toezenden aan de onderneming, en een kopie daarvan aan de autoriteiten van de Volksrepubliek China. Wanneer de aanvrager voldoet aan de criteria in artikel 9, lid 5, van de basisverordening, kan dit aanvraagformulier ook worden gebruikt om een individuele behandeling aan te vragen.

d) Selectie van een land met een markteconomie

Indien de onderneming geen behandeling als marktgerichte onderneming wordt toegekend, maar zij wel voor een individuele behandeling in aanmerking komt overeenkomstig artikel 9, lid 5, van de basisverordening, zal, overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening, een geschikt derde land met een markteconomie worden gekozen om de normale waarde voor de Volksrepubliek China vast te stellen. De Commissie overweegt hiervoor de Verenigde Staten van Amerika te gebruiken, zoals bij het onderzoek dat heeft geleid tot het instellen van de thans geldende maatregelen voor het betrokken product uit de Volksrepubliek China. Opmerkingen over deze selectie moeten binnen de in punt 6, onder c), van dit bericht vermelde bijzondere termijn worden toegezonden.

Indien de onderneming een behandeling als marktgerichte onderneming wordt toegekend, kan de Commissie de bevindingen over de normale waarde in het geschikte land met een markteconomie zo nodig voor haar gebruiken, bijvoorbeeld indien in de Volksrepubliek China geen betrouwbare gegevens beschikbaar zijn over kosten of prijzen voor de vaststelling van de normale waarde. De Commissie overweegt hiervoor de Verenigde Staten te gebruiken.

6. Termijnen**a) Algemene termijnen****i) Aanmelding en toezending van antwoorden op de vragenlijst en van andere informatie**

Belanghebbenden die wensen dat bij het onderzoek met hun opmerkingen rekening wordt gehouden, moeten, tenzij anders vermeld, binnen 40 dagen na de bekendmaking van dit bericht in het *Publicatieblad van de Europese Unie* contact met de Commissie opnemen, hun standpunt uiteenzetten en hun antwoorden op de vragenlijst en eventuele andere informatie verstrekken. De aandacht wordt erop gevestigd dat de meeste in de basisverordening vermelde procedurele rechten slechts kunnen worden uitgeoefend indien de betrokkene zich binnen de bovengenoemde termijn bij de Commissie kenbaar maakt.

ii) Om een mondeling onderhoud aan te vragen

Binnen dezelfde termijn van veertig dagen kunnen belanghebbenden ook vragen door de Commissie te worden gehoord.

b) Bijzondere termijn voor de indiening van verzoeken om behandeling als marktgerichte onderneming en/of een individuele behandeling

Het met bewijsmateriaal gestaafd verzoek om als marktgerichte onderneming te worden behandeld, als bedoeld in punt 5, onder c), van dit bericht, moet binnen 15 dagen na de bekendmaking van dit bericht in het *Publicatieblad van de Europese Unie* door de Commissie zijn ontvangen.

c) Bijzondere termijn voor de selectie van het land met een markteconomie

De belanghebbenden kunnen opmerkingen maken over de selectie van de Verenigde Staten van Amerika als geschikt land met een markteconomie om de normale waarde voor de Volksrepubliek China vast te stellen (zie punt 5, onder d), van dit bericht). Deze opmerkingen moeten uiterlijk tien dagen na de bekendmaking van dit bericht in het *Publicatieblad van de Europese Unie* in het bezit zijn van de Commissie.

7. Schriftelijke opmerkingen, antwoorden op de vragenlijst en correspondentie

Alle opmerkingen en verzoeken moeten schriftelijk (niet elektronisch, tenzij anders vermeld) worden toegezonden onder opgave van naam, adres, e-mailadres en telefoon- en faxnummer van de belanghebbende. Alle schriftelijke opmerkingen, met inbegrip van de in dit bericht gevraagde informatie, antwoorden op de vragenlijst en correspondentie die op vertrouwelijke basis worden verstrekt, moeten van het opschrift „Limited” (!) zijn voorzien en moeten overeenkomstig artikel 19, lid 2, van de basisverordening vergezeld gaan van een niet-vertrouwelijke versie met de vermelding „FOR INSPECTION BY INTERESTED PARTIES”.

(!) Dit betekent dat het document uitsluitend voor intern gebruik bestemd is. Het document is beschermd krachtens artikel 4 van Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie (PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43). Het document is vertrouwelijk in de zin van artikel 19 van de basisverordening en artikel 6 van de WTO-overeenkomst betreffende de toepassing van artikel VI van de GATT 1994 (antidumpingovereenkomst).

Correspondentieadres van de Commissie:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Handel
Directoraat H
Kamer: N 105 4/92
B-1040 Brussel
Fax (32-2) 295 65 05

8. Niet-medewerking

Indien een belanghebbende binnen de vastgestelde termijnen toegang tot de nodige gegevens weigert, deze niet verstrekt of het onderzoek aanmerkelijk belemmert, kunnen overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening aan de hand van de beschikbare gegevens conclusies worden getrokken, zowel in positieve als in negatieve zin.

Wanneer blijkt dat een belanghebbende onjuiste of misleidende inlichtingen heeft verstrekt, worden deze buiten beschouwing gelaten en kan overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening gebruik worden gemaakt van de beschikbare gegevens. Indien een belanghebbende geen of slechts gedeeltelijk medewerking verleent en gebruik wordt gemaakt van de beschikbare gegevens, kunnen de resultaten voor deze belanghebbende minder gunstig zijn dan wanneer hij wel medewerking had verleend.

9. Tijdschema voor het onderzoek

Het onderzoek zal overeenkomstig artikel 11, lid 5, van de basisverordening binnen 15 maanden na de bekendmaking

van dit bericht in het *Publicatieblad van de Europese Unie* worden afgesloten.

10. Verwerking van persoonsgegevens

Persoonsgegevens die in het kader van dit onderzoek worden verzameld, zullen worden behandeld in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ⁽¹⁾.

11. Hoorder

Indien belanghebbenden van mening zijn dat zij bij de uitoefening van hun recht van verweer moeilijkheden ondervinden, kunnen zij vragen dat de hoorder van DG Handel wordt ingeschakeld. Hij fungeert als tussenpersoon tussen de belanghebbenden en de diensten van de Commissie en kan zo nodig aanbieden te bemiddelen over procedurele kwesties aangaande de bescherming van de belangen van de belanghebbenden tijdens de procedure, met name voor kwesties inzake toegang tot het dossier, vertrouwelijkheid, verlenging van termijnen en behandeling van schriftelijke en/of mondelinge opmerkingen. Belanghebbenden die contact willen opnemen, vinden de nodige gegevens en nadere informatie op de webpagina's van de hoorder op de website van DG Handel (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET
GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

COMMISSIE

STEUNMAATREGELEN VAN DE STATEN — DENEMARKEN

Steunmaatregel C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner

Uitnodiging om overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag opmerkingen te maken

(Voor de EER relevante tekst)

(2008/C 309/07)

De Commissie heeft Denemarken bij schrijven van 10 september 2008, dat na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van de bovengenoemde steunmaatregel.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen kenbaar maken door deze binnen een maand vanaf de datum van deze bekendmaking te zenden aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Energie en Vervoer
Directoraat A
B-1049 Brussel
Fax (32-2) 296 41 04

Deze opmerkingen zullen ter kennis van Denemarken worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

TEKST VAN DE SAMENVATTING

PROCEDURE

Bij schrijven van 3 februari 2003 heeft de Commissie een eerste schriftelijke klacht ontvangen over vermeende steun die verleend zou zijn aan de onderneming **Danske Statsbaner** (hierna „DSB”), voor railvervoer van passagiers tussen Kopenhagen en Ystad. Deze klacht gaf aanleiding tot een briefwisseling tussen de Commissie en de Deense autoriteiten. De klacht werd geregistreerd onder nummer CP107/07.

Bij schrijven van 1 juni 2006 heeft de Commissie een tweede klacht ontvangen met betrekking tot vermeende steun die aan DSB zou zijn verleend in het kader van twee openbare-dienstcontracten met het Deense ministerie van vervoer. Deze klacht gaf eveneens aanleiding tot een briefwisseling tussen de Commissie en de Deense autoriteiten en werd geregistreerd onder nummer CP124/2006.

Rekening houdend met het feit dat beide klachten deels betrekking hebben op dezelfde feiten heeft de Commissie besloten ze gezamenlijk te behandelen.

BESCHRIJVING VAN DE MAATREGELEN

Volgens de informatie die de Commissie van de klagende partij heeft ontvangen, zouden de openbare-dienstcontracten tussen het Deense ministerie van vervoer en de openbare onderneming DSB geleid kunnen hebben tot het verlenen van staatsteun.

Openbare-dienstcontracten

Het huidige besluit heeft betrekking op twee openbare-dienstcontracten tussen het Deense ministerie van vervoer en DSB voor achtereenvolgens de perioden 2000-2004 en 2005-2014. Voor deze contracten was geen voorafgaande openbare aanbesteding gehouden.

De contracten hebben betrekking op spoorvervoer van passagiers in Denemarken en houden bepaalde verplichtingen in wat betreft de regelmaat, de kwaliteit van de dienst of de tarifiering. Verder hebben de contracten betrekking op de aankoop van rollend spoorwagematerieel.

Op grond van de bepalingen van de contracten beschikt DSB over de inkomsten afkomstig van de kaartverkoop, met bepaalde uitzonderingen. DSB ontvangt tevens compensatie middels contractuele betalingen waarvan het bedrag in het contract is vastgesteld.

BEOORDELING VAN DE MAATREGELEN

TEKST VAN DE BRIEF

Is er sprake van steun?

De Commissie kan in dit stadium niet uitsluiten dat staatssteun is verleend aan DSB in het kader van openbare-dienstcontracten die zijn gesloten met het Deense ministerie van vervoer voor de perioden 2000-2004 en 2005-2014. De Commissie vraagt zich met name af of drie van de vier hiertoe door het Hof in zijn arrest *Altmark* vastgestelde criteria in acht zijn genomen.

Verenigbaarheid

Het tussen de Deense regering en DSB gesloten dienstcontract vormt een openbare-dienstcontract in de zin van artikel 14 van Verordening (EEG) nr. 1191/69, die in dit geval dus van toepassing is.

De Commissie is van oordeel dat, op grond van Verordening (EEG) nr. 119/69, steun die is vervat in de prijs van de dienstverlening van een openbare-dienstcontract, door de Commissie als verenigbaar kan worden verklaard met de gemeenschappelijke markt. Omdat nauwkeurige voorwaarden echter ontbreken in Verordening (EEG) nr. 1191/69, moet de verenigbaarheid van dergelijke steun worden beoordeeld op basis van algemene beginselen die voortvloeien uit het Verdrag, de jurisprudentie en besluitvormingspraktijk van de Commissie.

De Commissie gaf een algemene samenvatting van deze beginselen in de *Communautaire kaderregeling inzake staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst* ⁽¹⁾.

In punt 14 van deze kaderregeling zijn de beginselen vastgesteld die gehanteerd moeten worden om te kunnen bepalen of steun die vervat is in de prijs die door de overheid wordt betaald aan een openbare-dienstverlener al dan niet verenigbare steun is. Hiertoe moet worden aangetoond dat het compensatiebedrag, d.w.z. de prijs die door de Deense overheid is betaald, niet hoger is dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbare-dienstverplichtingen te dekken.

In dit geval vraagt de Commissie zich echter af of er geen sprake is van overcompensatie. Ook vraagt zij zich af of overcompensatie kon worden vermeden wanneer de Deense regering aftrek van dividend toepaste over de resultaten van de DSB en de jaarlijkse contractuele betalingen verlaagde.

In het licht van het voorgaande heeft de Commissie twijfels over de verenigbaarheid van deze staatssteun.

Overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad kan elke onrechtmatige steun van de begunstigde worden teruggevorderd.

⁽¹⁾ PB C 297 van 29.11.2005, blz. 4.

„1. SAGSFORLØB

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

2. DE KLAGENDE PARTER OG STØTTEMODTAGEREN

2.1. De klagende parter

2.1.1. Den første klager

2. Den første klager er et privatejet busselskab.

2.1.2. Den anden klager

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

2.2. Støttemodtager: Danske Statsbaner

2.2.1. Den forhenværende monopolvirksomhed i Danmark

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

2.2.2. DSB's etablering som en selvstændig offentlig virksomhed

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

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

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

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

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

3. DE VÆSENTLIGSTE KLAGEPUNKTER

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

3.1. Den første klagers klagepunkter

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

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

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

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

3.2. Den anden klagers klagepunkter

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

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

4.1. Den danske retlige ramme for kontrakter om offentlig service

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

⁽⁷⁾ Lov om jernbanevirksomhed m.v. nr. 289 af 18. maj 1998 med senere ændringer. Den seneste 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 transporttydelser, 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 trafiktydelsernes hyppighed. Hvad angår køreplanerne, indeholder punkt 9 bestemmelser om koordination af køreplaner. En række bestemmelser skal sikre, at DSB arbejder for at skabe et sammenhængende kollektivt trafiksystem med koordination mellem bus og tog.

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

vilkårene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

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

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

4.2.2. Kontraktbetaling

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

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

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

40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

41. Kontraktbetalingen reguleres årligt ved stigningen i netto-prisindekset.
42. Kontraktbetalingen er fastsat med udgangspunkt i det 10-årsbudget for DSB-koncernen, som blev vedtaget den 11. juni 1999 og indeholder den langfristede finansieringsstrategi for DSB.
43. Punkt 4 indeholder endvidere bestemmelser om visse justeringer i henhold til gennemførelsen af den 5-årige rammeaftale for jernbaneområdet af 26. november 1999. Denne aftale foranlediger vedtagelse af særlige tilføjelser til kontrakten for så vidt angår:
- indkøb og indførelse af nyt rullende materiel (punkt 10 i kontrakten)
 - puljer til nærbaner og modernisering af stationer
 - kvalitetsforbedring på banestrækningen Odense — Svendborg
 - økonomiske tilskyndelser, som fremmer en samfundsøkonomisk fornuftig trafikproduktion.
44. Indkøbet af det rullende materiel jf. punkt 10 i kontrakten finansieres med de kontraktbetalinger, som er fastsat i kontrakten. Tilføjes af puljer til nærbaner, stationsmodernisering eller kvalitetsforbedring på banestrækningen Odense — Svendborg kan kræve en forøgelse af kontraktbetalingen.
45. Punkt 5 vedrører baneafgifter. I kontraktbetalingen er indregnet DSB's udgifter til baneafgifter for de tog, som er omfattet af kontrakten. Punkt 5 indeholder også bestemmelser om, at baneafgifterne justeres én gang årligt.

4.3. Kontrakten om offentlig service for perioden 2005-2014

46. Den anden kontrakt mellem Trafikministeriet og DSB dækker fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2005-2014.
47. Ifølge indledningen er målet med kontrakten at »sætte nogle klare rammer for udførelse af opgaven på en måde, der for staten sikrer den bedst mulige udvikling af passagertrafikken med tog for de økonomiske midler, der er til rådighed for indkøb af togtrafik, og for DSB sikrer en sund økonomi«.

4.3.1. Kontraktens indhold ⁽⁹⁾

48. Punkt 1.1 angiver anvendelsesområde. Den nævner de bestemte banestrækninger, hvor der udføres trafik som offentlig service i henhold til den forhandlede kontrakt.

49. Det skal bemærkes, at på to bestemte strækninger tilfalder billetindtægterne ikke DSB. Kontrakten omfatter også international togtrafik til Tyskland og strækningen København — Ystad, som tidligere blev drevet som fri trafik.

50. Den trafikydelse, som DSB skal levere, består af en trafikeringsplan (antal tog og tidsintervaller), en standsningsplan (betjening af standsningssteder) og en linjeplan (krav til togforbindelser). Indholdet af de tre planer er efterfølgende angivet i punkt 1 sammen med regler om siddepladskapacitet, regularitet, pålidelighed, kundetilfredshed, driftsforstyrrelser og andre særlige forhold.

51. Punkt 2 omhandler alle former for takstfastsættelse, herunder særlige bestemmelser for rejser over Øresund.

52. Punkt 3 omhandler trafikydelsens afgrænsning i forhold til fri trafik. I punkt 3.3 anføres navnlig muligheden af at udvide den trafik, der udføres som offentlig service, ud over denne kontrakts trafikale rammer, uden det medfører øget kontraktbetaling.

53. Punkt 4 omhandler regler, ansvar og pligter i forbindelse med modernisering af stationer. DSB skal udarbejde planer for stationsmoderniseringen, som skal indsendes til Trafikministeriet til orientering.

54. Punkt 5 fastlægger DSB's forpligtelser i forbindelse med udførelsen af dets aktiviteter på trafikområdet. Forpligtelserne vedrører bl.a. informationforpligtelser, besigtigelse af materiel, forpligtelsen til at stille rullende materiel til rådighed for operatører, der vinder udbud på forskellige strækninger, bestemte betingelser for billetsalg og frikort til bestemte persongrupper (Kongehuset og ansatte inden for jernbanesektoren).

55. Punkt 6 omhandler muligheden og vilkårene for at sende bestemte strækninger i udbud samt den efterfølgende reduktion af kontraktbetalingen i forhold til de tilknyttede serviceforpligtelser.

4.3.2. Kontraktbetaling

56. Kontraktens punkt 7 angiver den økonomiske kompensation, som DSB modtager.

57. Indtægter fra billetsalget tilfalder i princippet DSB ⁽¹⁰⁾. Derudover modtager DSB en kontraktbetaling fra Transportministeriet for de ydelser, som er fastlagt i kontrakten.

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

⁽¹⁰⁾ Jf. ovennævnte undtagelser.

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. BEDØMMELSE AF BESTEMMELSERNE I KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG SERVICE

5.1. Er der tale om statsstøtte?

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

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

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

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

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

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

Særlige forhold angående strækningen København — Ystad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

80. Kommissionen kan konkludere, at kompensationen frem til 2008 er beregnet på grundlag af kriterier, der er fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde. For perioden 2009-2014, derimod, er Kommissionen dog i tvivl om, om dette er tilfældet, for her synes kompensationen at være beregnet uden henvisning til et budget.

5.1.3. *Overstiger kompensationen, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste under hensyntagen til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne?*

81. Ud fra klagerens påstande og de danske myndigheders forklaringer er Kommissionen usikker, hvad angår flere faktuelle forhold, som muliggør overkompensation af de omkostninger, der er nødvendige for at præstere de kontraktfæstede serviceydelser.

82. Kommissionens usikkerhed angår følgende punkter:

i) *DSB's resultatforbedringer*

83. Klagerne har fremhævet DSB's høje rentabilitet. Efter deres opfattelse tyder det forhold, at DSB's resultatforbedringer er fremkommet i kraft af gennemførelse af en kontrakt om offentlig service, på, at kompensationen til DSB ligger højere end omkostningerne ved at opfylde forpligtelserne til offentlig service plus en rimelig fortjeneste.

84. Klagerne mener endvidere, at DSB's rentabilitet sammenholdt med den ringe risiko, som DSB er udsat for, tyder på, at der er tale om overkompensation.

85. De danske myndigheder har fremlagt en detaljeret analyse af DSB's finansielle situation i perioden 1999-2006. Den er udført af KPMG, afsluttet den 1. januar 2008 og fremsendt af danske myndigheder til Kommissionen den 28. februar 2008.

86. De danske myndigheder har således bekræftet, at DSB's resultater har ligget over 10-årsbudgettets forventninger. Forsinkelser eller reduktioner i investeringerne har medført, at hensættelserne til afskrivninger har været mindre end forudsat i 10-årsbudgettet. Dertil kommer, at 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 korigeret for disse forsinkelser. Kontrakterne indeholdt nemlig ingen bestemmelser, der tillod en sådan justering.

95. Derfor anslår de danske myndigheder, at DSB har modtaget 154 mio. DKK i perioden 2003-2004, som ikke er blevet benyttet til afskrivning af materiel. Af dette beløb er 50 millioner blevet ført tilbage i form af en frivilligt nedsat kontraktudbetaling. Og som anført ovenfor mener de danske myndigheder i øvrigt, at opkrævningen af udbytte har gjort det muligt at ophæve enhver risiko for overkompensation.

96. Myndighederne har i øvrigt påpeget, at kontrakten om offentlig service for perioden 2005-2014 indeholder bestemmelser, der gør det muligt at justere betalingerne efter eventuelle forsinkelser i leveringerne af rullende materiel. Derfor er de kontraktlige udbetalinger blevet nedsat med 252 mio. DKK i 2005 og 393 mio. DKK i 2006.

97. Endelig har de danske myndigheder bekræftet, at Transportministeriet har tilført DSB midler til leje af materiel som led i en finansieringsaftale. Den finansielle analyse fra KPMG nævner en udbetaling på [...] (*) DKK i 2005 og en forventet udbetaling i 2007-2010 på [...] (*) DKK.
98. Herudover har de danske myndigheder underrettet Kommissionen om, at leverandøren af det rullende materiel, Ansaldobreda, skal betale erstatning for forsinkelserne. Hvor stor erstatningen ville blive stod ikke klart, da KPMG udarbejdede sin analyse.
99. På denne baggrund står det ikke klart for Kommissionen, om udbetalingen af den del af kompensationsbeløbet, der er knyttet til rullende materiel i kontrakterne, har medført, at DSB har fået en fordel, i og med at de dermed forbundne omkostninger ikke forfaldt til betaling. På den anden side tvivler Kommissionen på, at reduktionen af udbetalingerne og opkrævningen af udbytte svarer præcist til de resultatforbedringer, der skyldes leveringsforsinkelserne. Kommissionens usikkerhed gælder også den compensation, DSB har fået for at måtte bruge lejet materiel, og udfaldet af erstatningssagen mod leverandøren.
100. På denne baggrund kan Kommissionen ikke udelukke, at de kontraktlige udbetalinger og andre compensationer og erstatninger har medført, at DSB har fået en fordel, fordi leveringen af det rullende materiel, der var forudsat i kontrakterne om offentlig service, blev forsinket.
- iii) *Særlige forhold angående strækningen København — Ystad*
101. Kommissionen er også usikker på, om DSB har kunnet skaffe sig en fordel for at drive trafik på denne strækning. Usikkerheden bunder i to forhold:
102. På den ene side kan Kommissionen ikke udelukke, at DSB for perioden 2000-2004 har fået økonomisk støtte i form af tilskud via kontrakten om offentlig service, selvom strækningen var betjent uden forpligtelser til at yde offentlig service.
103. På den anden side sætter Kommissionen spørgsmålstegn ved omkostningerne ved hele strækningen København — Bornholm. De danske myndigheder har anført, at DSB tilbyder sine passagerer gennemgående billetter, inklusive færgeturen mellem Ystad og Rønne⁽¹³⁾. Færgeruten mellem disse to byer drives af en offentlig virksomhed, og derfor gælder det om at være sikker på, at den pris, hvor med færgeturen faktureres til DSB, ikke giver DSB en fordel i forhold til konkurrenternes busforbindelse, der også sælger gennemgående billetter. Det må med andre ord kontrolleres, om det selskab, der driver færgeruten, opkræver den samme pris af DSB og af det busselskab, der konkurrerer med DSB, og, hvis det ikke er tilfældet, om forskellen er forretningsmæssigt begrundet.
- 5.1.4. *Fastlægges størrelsen af den nødvendige compensation på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne, idet der er taget hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne?*
104. Kontrakten om offentlig service har ikke været sendt i udbud. Det må derfor afklares, om størrelsen af den nødvendige compensation er fastlagt på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne under hensyntagen til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.
105. Danmark mener, at dette kriterium er opfyldt. Kommissionen er imidlertid ikke sikker på, om den metode, de danske myndigheder har anvendt til at fastsætte beløbet for de kontraktlige betalinger og den samlede compensation for de offentlige serviceopgaver, er holdbar. Den valgte fremgangsmåde går ud på at opstille samlede finansielle målsætninger på virksomhedsniveau. Den danske stat optræder således som en aktionær, der på forhånd fastsætter et forventet niveau for egenkapitalens afkast. Denne fremgangsmåde bygger ikke direkte på en beregning af virksomhedens omkostninger ved at opfylde kravene om offentlig service under hensyntagen til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste.
106. De danske myndigheder har også fremlagt elementer til en sammenligning (forholdstal) med andre jernbanevirksomheder.
107. Disse oplysninger er dog ikke nok til at ophæve Kommissionens tvivl om, hvorvidt den nødvendige compensation er fastlagt på grundlag af en analyse af de omkostninger som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne.
- 5.1.5. *Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne*
108. Videre skal det kontrolleres, om den økonomiske støtte, som Danske Statsbaner modtager, fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene og påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.
109. I det foreliggende tilfælde ydes fordel til en transportvirksomhed, der arbejder med jernbanetransport både i Danmark og i nabolandene. I Danmark er der konkurrence på markedet for personbefordring med jernbane. Derfor fordrejer økonomisk støtte konkurrencevilkårene eller truer med at fordreje dem.

(*) Omfattet af tavshedspligten.

⁽¹³⁾ Bornholmerfærgens anløbshavn.

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

5.2. Forenelighed med det fælles marked

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

5.2.1. Forenelighed på grundlag af EF-traktatens artikel 73

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

5.2.1.1. Altmark-dommen om anvendeligheden af artikel 73

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

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

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

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

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

Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

Kontrakten om offentlig tjeneste kan særligt omfatte:

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

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

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

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

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

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

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

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

127. Eftersom forordning (EØF) nr. 1191/69 ikke indeholder nogen præcise betingelser for foreneligheden, mener Kommissionen, at foreneligheden af den form for statsstøtte må bedømmes ud fra de generelle principper, der kan udledes af traktaten, domspraksis og af Kommissionens beslutningspraksis.

128. Disse principper har Kommissionen sammenfattet i generel form i »Fællesskabsrammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste«⁽²⁰⁾. Om foreneligheden med det fælles marked af statsstøtte, der indeholdt i en pris, som en offentlig myndighed betaler en tjenesteyder for en offentlig service, fastsætter disse rammebestemmelser i punkt 14:

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

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

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

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

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

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

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

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

a) når den støtte, der ydes til jernbanevirksomheder, som ikke falder ind under forordning (EØF) nr. 1192/69, er bestemt til udligning af ekstra byrder, som disse virksomheder i sammenligning med andre transportvirksomheder må bære i forbindelse med en i samme forordning omhandlet normaliseringspost

b) indtil en fælles bestemmelse om påligning af infrastrukturomkostningerne træder i kraft, når støtten ydes til virksomheder, der i modsætning til andre virksomheder har udgifter til de af dem benyttede infrastrukturer; derved skal størrelsen af støtten bedømmes under hensyntagen til de infrastrukturomkostninger, som de konkurrerende transportformer ikke har

c) såfremt følgende skal opnås med støtteforanstaltningerne:

— en lettelse i bestræbelserne på at søge transportformer og -teknik, som er mere økonomiske for samfundet

— en lettelse i udviklingen af transportformer og -teknik, som er mere økonomiske for samfundet

idet disse støtteforanstaltninger skal begrænses til forsøgsstatiet 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 transportvesenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med traktaten«⁽²¹⁾. Artikel 73 er således en speciel regel i forhold til artikel 86, stk. 2, hvorfor *lex specialis*-princippet, om at den specielle regel skal foretrækkes frem for den generelle regel, medfører, at artikel 86, stk. 2, ikke kan anvendes på landtransportsektoren⁽²²⁾.

6. ANDRE FORHOLD, SOM KLAGERNE HAR FREMDRAGET

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

6.1. Lønsumsafgift

138. Private danske virksomheder, der opererer i momsfrigatte sektorer som kollektiv transport, skal betale en særlig lønskat: lønsumsafgiften. Men den skat skal offentlige virksomheder som DSB ikke betale.
139. Ifølge den anden klager kan fritagelsen af de offentlige virksomheder for denne skat være en konkurrencefordel for dem.
140. Klageren anførte i sin klage, at han var orienteret om, at Kommissionen var i færd med at undersøge lønsumsafgiften i en anden sammenhæng⁽²³⁾. Klageren henviste på

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

141. De danske myndigheder har underrettet Kommissionen om, at ændringer af denne afgift var på vej, og at disse ændringer kunne medføre afskaffelse af fritagelsen for lønsumsafgift.
142. På denne baggrund tages der ikke i denne beslutning stilling til lønsumsafgiftsordningen.

6.2. Renter og garantier

143. Den anden klager mener, at DSB's status som statsejet selskab betyder, at DSB får lån på gunstigere vilkår, f.eks. til lavere renter, end private virksomheder.
144. Denne klager hævder dog ikke, at DSB er omfattet af en udtrykkelig eller stiltiende garanti fra den danske stat. Kommissionen har heller ikke fundet tegn på, at en sådan garanti eksisterer. Derfor har dette spørgsmål, som det også fremgår af retspraksis, ingen betydning i forbindelse med reglerne om statsstøtte⁽²⁴⁾.

7. SAMMENFATNING AF KOMMISSIONENS BETÆNKELIGHEDER

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

8. BESLUTNING

146. På denne baggrund opfordrer Kommissionen under henvisning til proceduren i EF-traktatens artikel 88, stk. 2, Danmark til senest en måned efter at have modtaget dette brev at fremsætte sine bemærkninger og forelægge alle oplysninger af betydning for vurderingen af støtten/foranstaltningen. De danske myndigheder opfordres endvidere til straks at sende den potentielle støttemodtager en kopi af dette brev.
147. Kommissionen meddeler Danmark, at den til orientering for andre interesserede agter at offentliggøre denne skrivelse og et resumé af den i *Den Europæiske Unions Tidende*. Den vil også offentliggøre en meddelelse i EØS-tillægget til EU-tidende til orientering for interesserede i de EFTA-lande, der har undertegnet EØS-aftalen, og sende EFTA-tilsynsmyndigheden en kopi af skrivelserne. Alle ovennævnte berørte parter opfordres til at fremsætte deres bemærkninger senest en måned efter offentliggørelsesdatoen for denne meddelelse.”

⁽²¹⁾ Altmark-dommen, præmis 34.

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

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

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

Kennisgeving van het Verenigd Koninkrijk betreffende Richtlijn 94/22/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voorwaarden voor het verlenen en het gebruik maken van vergunningen voor de prospectie, de exploratie en de productie van koolwaterstoffen

(Voor de EER relevante tekst)

(2008/C 309/08)

Aankondiging door het Verenigd Koninkrijk van een onshore-(Landward)aanbestedingsronde betreffende een landinwaards gelegen gebied boven het laagwaterpeil in blok SU60 van de kaart van de topgrafische dienst van het Verenigd Koninkrijk

Ministerie van *Business, Enterprise and Regulatory Reform*

The Petroleum Act 1998

Onshore-vergunningsronde

1. De minister van *Business, Enterprise and Regulatory Reform* (BERR) nodigt belangstellenden uit om een aanvraag in te dienen voor vergunningen voor de prospectie, exploratie en productie voor aardolie met betrekking tot het landinwaarts gelegen gebied boven het laagwaterpeil in blok SU60 van de kaart van de topgrafische dienst van het Verenigd Koninkrijk.

2. Een kaart van het aangeboden gebied is beschikbaar bij het BERR, 1 Victoria Street, Londen, SW1H 0ET. De kaart kan in de periode waarvoor deze kennisgeving geldt worden bekeken na voorafgaande afspraak (tel. (44-207) 215 50 32, fax (44-207) 215 50 70) tussen 9.15 a.m. en 4.45 p.m., van maandag t/m vrijdag. De kaart is ook beschikbaar op de olie- en gas-website van het BERR (zie verder).

3. Alle bijzonderheden van het aanbod, met inbegrip van de kaart van het gebied waarvoor vergunning wordt verleend en richtsnoeren met betrekking tot de desbetreffende vergunningen, de voorwaarden daarvoor en de wijze om de aanvraag in te dienen, zijn beschikbaar op de website van de *Energy Development Unit* (EDU):

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

4. Alle aanvragen worden beoordeeld in overeenstemming met de bepalingen van de *Petroleum (Production) (Landward Areas) Regulations 1995* (S.I. 1995 nr. 1436) en de *Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995* (S.I. 1995 nr. 1434) en in het licht van de permanente behoefte aan een snel, grondig, efficiënt en veilig onderzoek om olie- en gasvoorraden te vinden en te exploreren op het vasteland van Groot-Brittannië.

5. Bij de beoordeling van de aanvragen worden de volgende criteria gehanteerd:

- a) de financiële capaciteit van de aanvrager voor de uitvoering van de activiteiten die krachtens de vergunning de eerste periode mogen worden opgezet, inclusief het werkprogramma voor de evaluatie van het volledige potentieel van het gebied waarin het blok gelegen is waarvoor de vergunning wordt aangevraagd;
- b) de technische capaciteit van de aanvrager voor de uitvoering gedurende de eerste periode van activiteiten waarop de vergunning van toepassing is, met inbegrip van de bepaling van de winningsvooruitzichten voor koolwaterstoffen binnen het blok waarvoor de vergunning wordt aangevraagd. De technische capaciteit zal gedeeltelijk worden beoordeeld op basis van de kwaliteit van de geologische analyse met betrekking tot het blok waarvoor de vergunning wordt aangevraagd;
- c) de wijze waarop de aanvrager voorstelt de krachtens de vergunning toegestane werkzaamheden uit te voeren, met inbegrip van de kwaliteit van het ingediende werkprogramma voor de evaluatie van het totale potentieel van het gebied waarvoor de vergunning wordt aangevraagd;
- d) eventueel gebrek aan efficiency of verantwoordelijkheidsgevoel waarvan de aanvrager blijk heeft gegeven in het kader van een andere vergunning die is afgegeven ingevolge de *Petroleum Act 1998*.

6. De minister zal geen vergunning verlenen tenzij hij tegelijk zijn goedkeuring kan hechten aan de door de aanvrager voorgestelde exploitant. Alvorens dit te doen moet de minister ervan overtuigd zijn dat de kandidaat in staat is de boorwerkzaamheden te plannen en uit te voeren, zowel wat zijn personeelsleden en de ervaring en opleiding daarvan, als wat de voorgestelde procedures en methodologieën, de samenwerking met contractanten en de algemene ondernemingsstrategie betreft. Bij de beoordeling van de voorgestelde exploitant zal de minister rekening houden, zowel met de nieuwe in de aanvraag vermelde informatie als met de voorbije ervaring van de desbetreffende exploitant, zowel binnen als buiten het Verenigd Koninkrijk.

7. Uitgebreide informatie over dit aanbod kan worden gevonden op de website van de *Energy Development Unit* (EDU) website:

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

Vergunningen

8. Kandidaten moeten opmerken dat de desbetreffende minister een vergunning met gewijzigde voorwaarden kan verlenen teneinde rekening te houden met specifieke omstandigheden.

9. Wanneer de minister overeenkomstig deze uitnodiging een vergunning verleent, zal het desbetreffende aanbod binnen een termijn van twaalf maanden na deze kennisgeving gebeuren.

10. De minister is niet aansprakelijk voor eventuele kosten met betrekking tot het indienen van een vergunningsaanvraag.

Strategische milieueffectevaluatie

11. BERR heeft voor alle gebieden waarvoor vergunningen kunnen worden verleend een strategische milieueffectevaluatie uitgevoerd overeenkomstig Richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's. Deze beoordeling is te vinden op de website van de *Energy Development Unit* (EDU) website:

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

Mededeling van de Minister van Economische Zaken van het Koninkrijk der Nederlanden op grond van artikel 3, lid 2, van Richtlijn 94/22/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voorwaarden voor het verlenen en het gebruik maken van vergunningen voor de prospectie, de exploratie en de productie van koolwaterstoffen

(2008/C 309/09)

De Minister van Economische Zaken deelt mee dat een aanvraag voor een opsporingsvergunning voor koolwaterstoffen is ontvangen.

Het aangevraagde gebied ligt in de provincie Noord-Holland en is als volgt begrensd:

- a) de rechte lijn van het punt B over het punt A tot het snijpunt van deze lijn met de lijn als vastgelegd in de bijlage van de Mijnbouwwet;
- b) vervolgens de rechte lijn tussen het puntenpaar B-C;
- c) vervolgens de lijn langs de voet van de zeewering, over de havenhoofden van achtereenvolgens de Veerhaven en de Nieuwe Haven van Den Helder, langs de voet van de dijken, welke de Waddenzee van het vaste land van de provincie Noord-Holland scheiden tot het punt D;
- d) vervolgens de rechte lijnen tussen de puntenparen D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K en K-L. De door deze lijnstukken bepaalde grens valt samen met de grens van de winningsvergunning Slootdorp;
- e) vervolgens de rechte lijnen tussen de puntenparen L-M en M-N;
- f) vervolgens de rechte lijnen tussen de puntenparen N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T en de rechte lijn van het punt T over het punt U tot het snijpunt van deze lijn met de lijn als vastgelegd in de bijlage van de Mijnbouwwet. De door deze lijnstukken bepaalde grens valt samen met de grens van de winningsvergunning Middelie;
- g) vervolgens van het onder f) bedoelde snijpunt de lijn als vastgelegd in de bijlage bij de Mijnbouwwet, tot het onder a) genoemde snijpunt.

De coördinaten van de vermelde punten zijn:

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

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

De coördinaten zijn vermeld volgens het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting (RD).

Op basis van deze grensbeschrijving is de oppervlakte 576,4 km².

De Minister van Economische Zaken nodigt hierbij eenieder uit tot het indienen van een concurrerende aanvraag voor een opsporingsvergunning voor koolwaterstoffen voor het gebied dat wordt begrensd door voornoemde punten en coördinaten, onder verwijzing naar de in de aanhef genoemde richtlijn en artikel 15 van de Mijnbouwwet (Stb. 2002, nr. 542).

De Minister van Economische Zaken is voor de verlening van de vergunning bevoegd gezag. De criteria, voorwaarden en eisen, genoemd in de artikelen 5.1, 5.2 en 6.2 van de hierboven genoemde richtlijn, zijn uitgewerkt in de Mijnbouwwet (Stb. 2002, nr. 542).

Aanvragen kunnen worden ingediend gedurende 13 weken na de publicatie van deze uitnodiging in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en dienen gericht te zijn aan:

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

Aanvragen die na afloop van deze termijn zijn ontvangen, zullen niet in behandeling worden genomen.

De beslissing op de aanvragen wordt uiterlijk twaalf maanden na afloop van deze termijn genomen.

Nadere informatie is verkrijgbaar bij dhr. mr. E.J. Hoppel, onder telefoonnummer: (31-70) 379 77 62.

Mededeling van de Franse regering in verband met Richtlijn 94/22/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voorwaarden voor het verlenen en het gebruik maken van vergunningen voor de prospectie, de exploratie en de productie van koolwaterstoffen ⁽¹⁾

(Bericht betreffende de aanvraag voor een exclusieve opsporingsvergunning voor vloeibare of gasvormige koolwaterstoffen genaamd „Permis des Cévennes”, „Permis d'Alès” en „Permis de Navacelles”)

(Voor de EER relevante tekst)

(2008/C 309/10)

Bij verzoek van 6 december 2007, aangevuld op 13 juni 2008, heeft de onderneming Cevennes petroleum development Ltd, waarvan de hoofdzetel gevestigd is te Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex HA9 6DE, Verenigd Koninkrijk, voor een duur van vijf jaar een exclusieve vergunning aangevraagd voor de opsporing van vloeibare of gasvormige koolwaterstoffen, genaamd „Permis des Cévennes”, met een oppervlakte van ongeveer 4 323 km², gelegen in een deel van de departementen Ardèche, Gard en Hérault.

Bij verzoek van 8 april 2008, heeft de onderneming Schuepbach Energy LLC, waarvan de hoofdzetel gevestigd is te 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX 75201, Verenigde Staten, voor een duur van drie jaar een exclusieve vergunning aangevraagd voor de opsporing van vloeibare of gasvormige koolwaterstoffen, genaamd „Permis d'Alès”, met een oppervlakte van ongeveer 9 810 km², gelegen in een deel van de departementen Ardèche, Aveyron, Drome, Gard, Hérault, Lozère en Vaucluse. De omtrek van deze aanvraag is gedeeltelijk gelegen in die van de aanvraag met betrekking tot de „Permis de Cévennes”.

Bij verzoek van 15 mei 2008, hebben de ondernemingen Egdon Resources (New Ventures) Ltd, waarvan de hoofdzetel gevestigd is te Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (Verenigd Koninkrijk), Eagle Energy Limited, waarvan de hoofdzetel gevestigd is te 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (Verenigd Koninkrijk) en YCI Resources Ltd, waarvan de hoofdzetel gevestigd is te Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (Verenigd Koninkrijk) voor een duur van vijf jaar een exclusieve vergunning aangevraagd voor de opsporing van vloeibare of gasvormige koolwaterstoffen, genaamd „Permis de Navacelles”, met een oppervlakte van ongeveer 576 km², gelegen in een deel van de departementen Ardèche en Gard. De omtrek van deze aanvraag is gelegen in die van de bovenstaande aanvragen.

Het geheel van de gebieden waarop deze aanvragen betrekking hebben, heeft een omtrek die wordt gevormd door de meridianen en breedtecirkels die de hoekpunten met de volgende geografische coördinaten met elkaar verbinden, uitgaande van de meridiaan van Parijs.

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

⁽¹⁾ PBL 164 van 30.6.1994, blz. 3.

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

Hoekpunten	Lengte	Breedte
AU	2,30 gr O	49,60 gr N
AV	2,30 gr O	49,70 gr N
AW	2,50 gr O	49,70 gr N
AX	2,50 gr O	49,80 gr N

Indiening van aanvragen en gunningscriteria

De indieners van de oorspronkelijke aanvraag en ondernemingen die aanvragen om eveneens in aanmerking te komen moeten voldoen aan de voorwaarden als omschreven in de artikelen 4 en 5 van Besluit 2006-648 van 2 juni 2006 inzake mijnbouwtitels en vergunningen voor ondergrondse opslag (*Staatsblad van de Franse Republiek* van 3 juni 2006).

Geïnteresseerde bedrijven kunnen binnen een termijn van negentig dagen na de publicatie van deze mededeling verzoeken eveneens in aanmerking te komen voor deze vergunning, waarbij de procedure dient te worden gevolgd die is vermeld in de „Mededeling inzake het verkrijgen van mijnbouwtitels voor koolwaterstoffen in Frankrijk”, gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* C 374 van 30 december 1994, blz. 11, en vastgesteld bij Besluit 2006-648 inzake mijnbouwtitels en vergunningen voor ondergrondse opslag. De aanvragen om eveneens in aanmerking te komen moeten worden gericht aan de minister belast met het mijnwezen op het onderstaande adres.

Besluiten inzake de oorspronkelijke aanvraag en de aanvragen om eveneens in aanmerking te komen worden genomen op basis van de criteria voor het verlenen van mijnbouwconcessies als omschreven in artikel 6 van bovengenoemd besluit, en wel uiterlijk op 8 april 2010.

Voorwaarden en eisen betreffende de uitoefening en beëindiging van de opsporingsactiviteit

De aandacht van ondernemingen met belangstelling wordt gevestigd op de artikelen 79 en 79.1 van de mijnbouwcode en op Besluit 2006-649 van 2 juni 2006 betreffende de uitoefening van mijnbouwwerkzaamheden, werkzaamheden voor ondergrondse opslag en de politie voor mijnbouw en ondergrondse opslag (*Staatsblad van de Franse Republiek* van 3 juni 2006).

Nadere informatie kan worden verkregen op het volgende adres: Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables (Direction générale de l'énergie et climat, direction de l'énergie, Sous-direction de la Sécurité d'Approvisionnement et des Nouveaux Produits Énergétiques, bureau exploration production des hydrocarbures), 41, boulevard Vincent Auriol, F-75703 Parijs Cedex 13 (tel. (33) 153 94 14 81, fax (33) 153 94 14 40).

Alle bovengenoemde wettelijke en administratieve bepalingen kunnen worden geraadpleegd op de website van Légifrance:

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

BERICHT AAN DE LEZER

De instellingen hebben besloten in hun teksten niet langer te verwijzen naar de laatste wijziging van de aangehaalde besluiten.

Tenzij anders vermeld, zijn de besluiten waarnaar in de hierin gepubliceerde teksten wordt verwezen, de besluiten zoals die momenteel van kracht zijn.