

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

C 309

Anul 51

Ediția în limba română

Comunicări și informări

4 decembrie 2008

<u>Numărul informării</u>	Cuprins	Pagina
	I <i>Rezoluții, recomandări și avize</i>	
	AVIZE	
	Comisie	
2008/C 309/01	Avizul Comisiei din 27 noiembrie 2008 în punerea în aplicare a articolului 7 al Directivei 98/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la o măsură de interzicere a unui polizor unghiular purtând marca de comerț REDLINE, adoptată de autoritățile ungare MD-2007-137 ⁽¹⁾	1
2008/C 309/02	Avizul Comisiei din 27 noiembrie 2008 în punerea în aplicare a articolului 7 al Directivei 98/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la o măsură de interzicere a unui perforator electric percutant purtând marca de comerț REDLINE, adoptată de autoritățile ungare MD-2007-140 ⁽¹⁾	3
<hr/>		
	II <i>Comunicări</i>	
	COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚII ȘI ORGANE ALE UNIUNII EUROPENE	
	Comisie	
2008/C 309/03	Autorizație pentru ajutoarele de stat acordate în conformitate cu dispozițiile articolelor 87 și 88 din Tratatul CE — Cazuri în care Comisia nu ridică obiecții ⁽¹⁾	5
2008/C 309/04	Non-opoziție la o concentrare notificată (Cazul COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) ⁽¹⁾	9

RO

IV Informări

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE ȘI ORGANELE UNIUNII EUROPENE

Comisie

2008/C 309/05	Rata de schimb a monedei euro	10
---------------	-------------------------------------	----

V Anunțuri

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII COMERCIALE COMUNE

Comisie

2008/C 309/06	Aviz de inițiere a unei reexaminări intermediare parțiale a măsurilor antidumping aplicabile la importurile anumitor electrozi din tungsten originari din Republica Populară Chineză	11
---------------	--	----

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN DOMENIUL CONCURENȚEI

Comisie

2008/C 309/07	Ajutoare de Stat — Danemarca — Ajutoare de Stat C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner — Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 88 alineatul (2) din Tratatul CE ⁽¹⁾	14
2008/C 309/08	Avizul Guvernului Regatului Unit cu privire la Directiva 94/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind condițiile de acordare și folosire a autorizațiilor de prospectare, explorare și extracție a hidrocarburilor ⁽¹⁾	27
2008/C 309/09	Comunicare din partea ministrului afacerilor economice al Regatului Țărilor de Jos în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Directiva 94/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind condițiile de acordare și folosire a autorizațiilor de prospectare, explorare și extracție a hidrocarburilor	29
2008/C 309/10	Comunicare din partea Guvernului francez cu privire la Directiva 94/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind condițiile de acordare și folosire a autorizațiilor de prospectare, explorare și extracție a hidrocarburilor (Avize privind cererile de autorizații exclusive de prospectare a zăcămintelor de hidrocarburi lichide sau gazoase denumite „Permis de Cévennes”, „Permis d’Alès” și „Permis de Navacelles”) ⁽¹⁾	31

Aviz cititorilor (A se vedea coperta a treia)



⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

I

(Rezoluții, recomandări și avize)

AVIZE

COMISIE

AVIZUL COMISIEI

din 27 noiembrie 2008

în punerea în aplicare a articolului 7 al Directivei 98/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la o măsură de interdicere a unui polizor unghiular purtând marca de comerț REDLINE, adoptată de autoritățile ungare MD-2007-137

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/C 309/01)

1. Notificarea de către autoritățile ungare

Articolul 2 alineatul (1) din Directiva 98/37/CE privind apropierea legislațiilor statelor membre în domeniul echipamentelor tehnice prevede că statele membre iau toate măsurile corespunzătoare pentru a asigura că echipamentele tehnice cărora li se aplică prezenta directivă pot fi introduse pe piață și puse în funcțiune numai dacă nu reprezintă un pericol pentru sănătatea și siguranța persoanelor și, acolo unde este cazul, a animalelor domestice sau a bunurilor, atunci când sunt instalate în mod corespunzător și întreținute și folosite conform destinației lor.

Articolul 7 alineatul (1) din directiva respectivă prevede că, atunci când un stat membru constată că echipamentele tehnice purtând marcajul „CE”, folosite în conformitate cu destinația lor, pot pune în pericol siguranța persoanelor și, atunci când este cazul, a animalelor domestice sau a bunurilor, statul membru respectiv ia toate măsurile corespunzătoare pentru a retrage de pe piață astfel de echipamente tehnice, pentru a interzice introducerea lor pe piață, punerea în funcțiune sau utilizarea lor sau pentru a restricționa libera lor circulație. Statul membru respectiv informează imediat Comisia în legătură cu orice astfel de măsură, indicând motivul deciziei sale.

La 23 iulie 2007, autoritățile ungare au notificat Comisia Europeană cu privire la o măsură de interdicere referitoare la introducerea pe piață a unui polizor electric unghiular portabil purtând marca de comerț REDLINE, de tipul RL/AG0912-900. Echipamentul a fost fabricat de Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, China și distribuit de Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Dosarul transmis Comisiei Europene cuprindea următoarele documente:

- certificatul nr. JSH0408078 din data de 12 august 2004 și certificatul nr. 431934 din data de 1 iulie 2005, eliberate pentru Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, atestând conformitatea cu directivele referitoare la echipamentele tehnice și la tensiunea scăzută a unui polizor unghiular de tipul S1M-MP2-125, eliberate de Intertek ETL SEMKO, Building No 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, China,
- certificatul nr. 02SHS1067-04 din data de 22 noiembrie 2005, eliberat de Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, pentru același tip de polizor unghiular S1M-MP2-125, acordând marca „GS”,
- o declarație a societății Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, din data de 12 iulie 2006, afirmând că polizorul unghiular de tipul S1M-MP2-125, care face obiectul certificatului nr. 02SHS1067-04, este echivalent cu polizorul unghiular de tipul RL/AG0912-900,
- o declarație de conformitate CE, întocmită de Baumann Hungary Kft., din data de 11 decembrie 2006, afirmând, de asemenea, că polizorul unghiular de tipul S1M-MP2-125 este echivalent cu polizorul unghiular de tipul RL/AG0912-900, care face obiectul măsurii ungare.

În temeiul articolului 7 alineatul (2) din directiva respectivă, Comisiei i se solicită, după consultarea părților în cauză, să declare dacă o astfel de măsură i se pare sau nu justificată. În cazul în care se constată că măsura este justificată, Comisia informează statele membre astfel încât acestea să poată lua toate măsurile corespunzătoare privind echipamentul tehnic în cauză, în conformitate cu obligațiile prevăzute la articolul 2 alineatul (1).

2. Motivele invocate de autoritățile ungare

Măsura adoptată de autoritățile ungare s-a bazat pe faptul că polizorul unghiular nu a îndeplinit următoarele cerințe esențiale de sănătate și siguranță prevăzute în anexa I la Directiva 98/37/CE (cu trimitere la specificațiile standardelor europene armonizate EN 50144-1:1998 *Securitatea uneltelor electrice cu motor portabile — Partea 1: Prescripții generale* și EN 50144-2-3:2002 — *Securitatea uneltelor electrice cu motor portabile — Partea 2-3: Prescripții particulare pentru polizoare, mașini de lustruit și mașini de șlefuit cu disc*, la care se face referire în declarația de conformitate CE a fabricantului):

1.2.4. Dispozitive de oprire

În timpul funcționării, întrerupătorul s-a blocat înainte de a ajunge la poziția blocată; prin urmare, mecanismul de blocare nu s-a eliberat prin presiune ușoară.

1.5.1. Alimentarea cu electricitate

În timpul testului de rezistență mecanică, racordul din plastic s-a desprins de polizorul unghiular și, astfel, părțile alimentate cu curent electric au devenit accesibile.

1.5.6. Incendiu

În timpul testului termic, echipamentul tehnic a luat foc, a emis fum și flăcări și apoi s-a oprit.

1.7.3. Marcajul

Numele și adresa fabricantului nu au fost indicate, nici anul de fabricație. De asemenea, avertismentele sau simbolurile relevante lipseau.

1.7.4. Instrucțiuni

Instrucțiunile de utilizare nu conțineau mai multe instrucțiuni necesare pentru funcționarea în siguranță a echipamentului tehnic, cum ar fi regulile de siguranță referitoare la electricitate, parametrii referitori la emisiile de zgomot și de vibrații, etc.

Instrucțiunile de utilizare în engleză erau diferite de cele în maghiară.

3. Avizul Comisiei

La 15 noiembrie 2007, Comisia i-a cerut în scris societății Baumann Hungary Kft. să-i comunice observațiile sale cu privire la măsurile luate de autoritățile ungare.

La 15 noiembrie 2007, Comisia le-a scris, de asemenea, societăților Intertek ETL SEMKO, Shanghai și Intertek Deutschland GmbH, care eliberaseră certificate de conformitate pentru un polizor unghiular de tipul SIM-MP2-125 despre care s-a afirmat că este echivalent cu polizorul unghiular de tipul RL/AG0912-900, care face obiectul măsurii ungare.

Nu s-a primit niciun răspuns până la această dată.

Având în vedere documentația disponibilă, Comisia consideră că autoritățile ungare au demonstrat că echipamentul tehnic care face obiectul măsurii restrictive nu este conform cu cerințele esențiale de sănătate și siguranță menționate anterior. Aceste neconcordanțe provoacă riscuri grave pentru persoanele care folosesc echipamentul tehnic în cauză.

În consecință, urmând procedura prevăzută, Comisia consideră că măsura luată de autoritățile ungare este întemeiată.

Adoptat la Bruxelles, 27 noiembrie 2008.

Pentru Comisie
Günter VERHEUGEN
Vicepreședinte

AVIZUL COMISIEI**din 27 noiembrie 2008****în punerea în aplicare a articolului 7 al Directivei 98/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la o măsură de interzicere a unui perforator electric percutant purtând marca de comerț REDLINE, adoptată de autoritățile ungare MD-2007-140****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2008/C 309/02)

1. Notificarea de către autoritățile ungare

Articolul 2 alineatul (1) din Directiva 98/37/CE privind apropierea legislațiilor statelor membre în domeniul echipamentelor tehnice prevede că statele membre iau toate măsurile corespunzătoare pentru a asigura că echipamentele tehnice cărora li se aplică prezenta directivă pot fi introduse pe piață și puse în funcțiune numai dacă nu reprezintă un pericol pentru sănătatea și siguranța persoanelor și, acolo unde este cazul, a animalelor domestice sau a bunurilor, atunci când sunt instalate în mod corespunzător și întreținute și folosite conform destinației lor.

Articolul 7 alineatul (1) din directiva respectivă prevede că, atunci când un stat membru constată că echipamentele tehnice purtând marcajul „CE”, folosite în conformitate cu destinația lor, pot pune în pericol siguranța persoanelor și, atunci când este cazul, a animalelor domestice sau a bunurilor, statul membru respectiv ia toate măsurile corespunzătoare pentru a retrage de pe piață astfel de echipamente tehnice, pentru a interzice introducerea lor pe piață, punerea în funcțiune sau utilizarea lor sau pentru a restricționa libera lor circulație. Statul membru respectiv informează imediat Comisia în legătură cu orice astfel de măsură, indicând motivul deciziei sale.

La 23 iulie 2007, autoritățile ungare au notificat Comisia Europeană cu privire la o măsură de interzicere referitoare la introducerea pe piață a unui perforator electric percutant portabil purtând marca de comerț REDLINE, de tipul RL/ID0955-910. Echipamentul tehnic a fost fabricat de Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, China și distribuit de Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Dosarul transmis Comisiei Europene cuprindea următoarele documente:

- certificatul nr. 04SHW2481-01 din data de 15 decembrie 2004, eliberat de Intertek Deutschland GmbH pentru un perforator percutant de tipul Z1JE-KZ2-16B, acordând marca „GS” pentru perforatorul percutant,
- certificatul nr. JSH0411181 din data de 1 decembrie 2004 și certificatul nr. 432960 din data de 15 decembrie 2004, eliberate de Intertek ETL SEMKO, Shanghai pentru același tip de perforator percutant Z1JE-KZ2-16B,
- o declarație a societății Yongkang Zhengda Industrial Co., din data de 18 iunie 2006, afirmând că perforatorul percutant de tipul Z1JE-KZ2-16B este echivalent cu articolul RL/ID0955-910, care face obiectul măsurii ungare,
- o declarație de conformitate CE, întocmită de Baumann Hungary Kft., din data de 11 august 2006, referitoare la certificatul nr. JSH0411181.

În temeiul articolului 7 alineatul (2) din directiva respectivă, Comisiei i se solicită, după consultarea părților în cauză, să declare dacă o astfel de măsură i se pare sau nu justificată. În cazul în care se constată că măsura este justificată, Comisia informează statele membre astfel încât acestea să poată lua toate măsurile corespunzătoare privind echipamentul tehnic în cauză, în conformitate cu obligațiile prevăzute la articolul 2 alineatul (1).

2. Motivele invocate de autoritățile ungare

Măsura adoptată de autoritățile ungare s-a bazat pe faptul că perforatorul percutant nu a îndeplinit următoarele cerințe esențiale de sănătate și siguranță prevăzute în anexa I la Directiva 98/37/CE (cu trimitere la specificațiile standardelor europene armonizate EN 60745-1:2003 — *Unelte electrice cu motor portabile — Securitate — Partea 1: Prescripții generale* și EN 60745-2-1:2003 — *Unelte electrice cu motor portabile — Securitate — Partea 2-1: Prescripții particulare pentru mașini de găurit și mașini de găurit cu percuție*):

1.5.1. Alimentarea cu electricitate și 1.5.6 — Incendiu

Produsul prezintă un risc de incendiu din cauza cablajului intern care nu este fixat, ceea ce ar putea provoca un scurtcircuit.

1.5.6. Incendiu

În timpul testului termic, echipamentul tehnic a luat foc, a emis fum și apoi s-a oprit.

3. Avizul Comisiei

La 15 noiembrie 2007, Comisia i-a cerut în scris societății Baumann Hungary Kft., care a semnat declarația de conformitate CE, să-i comunice observațiile sale cu privire la măsura luată de autoritățile ungare.

La 15 noiembrie 2007, Comisia le-a scris, de asemenea, societăților Intertek ETL SEMKO, Shanghai și Intertek Deutschland GmbH, care eliberaseră certificate de conformitate pentru perforatorul percutant de tipul Z1JE-KZ2-16B despre care s-a afirmat că este echivalent cu perforatorul percutant de tipul RL/ID0955-910, care face obiectul măsurii ungare.

Nu s-a primit niciun răspuns până la această dată.

Având în vedere documentația disponibilă, Comisia consideră că autoritățile ungare au demonstrat că echipamentul tehnic care face obiectul măsurii restrictive nu este conform cu cerințele esențiale de sănătate și siguranță menționate anterior. Aceste neconcordanțe provoacă riscuri grave pentru persoanele care folosesc echipamentul tehnic în cauză.

În consecință, urmând procedura prevăzută, Comisia consideră că măsura luată de autoritățile ungare este întemeiată.

Adoptat la Bruxelles, 27 noiembrie 2008.

Pentru Comisie
Günter VERHEUGEN
Vicepreședinte

II

(Comunicări)

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚII ȘI ORGANE ALE UNIUNII
EUROPENE

COMISIE

**Autorizație pentru ajutoarele de stat acordate în conformitate cu dispozițiile articolelor 87 și 88 din
Tratatul CE****Cazuri în care Comisia nu ridică obiecții**

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/C 309/03)

Data adoptării deciziei	4.6.2008
Ajutor nr.	N 158/08
Stat membru	Polonia
Regiunea	Lubelskie
Titlul (și/sau numele beneficiarului)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Temeiul juridic	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)
Tipul măsurii	Ajutor pentru investiții
Obiectivul	Dezvoltarea sectorială
Forma ajutorului	Subvenție directă, aport de capital, contribuție teritorială
Buget	296,65 milioane PLN (84,14 milioane EUR)
Intensitate	Aproximativ 76 %
Durată	Ajutorul se acordă până la 30.12.2011
Sectoare economice	Transport aerian

Denumirea și adresa autorității care acordă ajutorul	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
Alte informații	—

Textul deciziei în limba (limbile) originală (originale), din care au fost înlăturate toate informațiile confidențiale, poate fi consultat pe site-ul:

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

Data adoptării deciziei	20.10.2008
Ajutor nr.	N 458/08
Stat membru	Germania
Regiune	—
Titlu (și/sau numele beneficiarului)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Temei legal	— 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)
Tipul măsurii	Ajutor individual
Obiectiv	Restructurarea întreprinderilor în dificultate
Forma de ajutor	Garanție
Buget	Buget global: 0,16 milioane EUR
Valoare	—
Durată	—
Sectoare economice	Industria de prelucrare

Numele și adresa autorității de acordare a ajutorului	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
Alte informații	—

Textul deciziei în limba (limbile) originală (originale), din care au fost înlăturate toate informațiile confidențiale, poate fi consultat pe site-ul:

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

Data adoptării deciziei	13.11.2008
Ajutor nr.	N 567/08
Stat membru	Finlanda
Regiune	—
Titlu (și/sau numele beneficiarului)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Temei legal	Valtioneuvoston paatos talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtioneuvoston ehdoista; draft law
Tipul măsurii	Regim de ajutoare
Obiectiv	Ajutoare destinate remedierii unei situații de perturbare gravă a economiei
Forma de ajutor	Garanție
Buget	Buget global: 50 000 milioane EUR
Valoare	—
Durată	10.2008-4.2009
Sectoare economice	Intermediere financiară
Numele și adresa autorității de acordare a ajutorului	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Alte informații	—

Textul deciziei în limba (limbile) originală (originale), din care au fost înlăturate toate informațiile confidențiale, poate fi consultat pe site-ul:

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

Data adoptării deciziei	24.1.2008
Ajutor nr.	N 696/06
Stat membru	Italia
Regiune	Molise
Titlul (și/sau numele beneficiarului)	Încetarea definitivă a activităților de pescuit și a modernizării navelor de pescuit
Temei juridic	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Tipul măsurii	Sistem de ajutoare
Obiectiv	Ajutor pentru sectorul pescuitului
Forma ajutorului	Ajutor direct
Buget	1 186 000 EUR
Intensitate	Până la 40 %
Durată	Un an
Sectoare economice	Pescuit
Denumirea și adresa autorității care acordă ajutorul	MI.P.A.A.F. – Dipartimento delle Filiere Agricole e dell'Agroalimentari Direzione Generale della Pesca Marittima e dell'Acquacoltura Viale dell'Arte n. 16 I-00144 Roma
Alte informații	—

Textul deciziei în limba (limbile) originală (originale), din care au fost înlăturate toate informațiile confidențiale, poate fi consultat pe site-ul:

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

Non-opoziție la o concentrare notificată
(Cazul COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/C 309/04)

La data 31 octombrie 2008 Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața comună. Această decizie se bazează pe articolul 6(1)(b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului. Textul integral al deciziei este disponibil numai în engleză și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe paginile DG Concurență de pe site-ul web Europa (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Acest site web oferă diverse facilități care permit localizarea deciziilor de fuziune individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale,
 - în format electronic, pe site-ul EUR-Lex cu numărul de document 32008M5338. EUR-Lex permite accesul on-line la legislația europeană (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Informări)

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE ȘI
ORGANELE UNIUNII EUROPENE

COMISIE

Rata de schimb a monedei euro ⁽¹⁾

3 decembrie 2008

(2008/C 309/05)

1 euro =

Moneda	Rata de schimb	Moneda	Rata de schimb		
USD	dolar american	1,2623	TRY	lira turcească	1,9926
JPY	yen japonez	117,39	AUD	dolar australian	1,9625
DKK	coroana daneză	7,4505	CAD	dolar canadian	1,5853
GBP	lira sterlină	0,85475	HKD	dolar Hong Kong	9,7852
SEK	coroana suedeză	10,4545	NZD	dolar neozeelandez	2,3804
CHF	franc elvețian	1,5332	SGD	dolar Singapore	1,9315
ISK	coroana islandeză	290,00	KRW	won sud-coreean	1 849,90
NOK	coroana norvegiană	8,9050	ZAR	rand sud-african	13,0017
BGN	leva bulgărească	1,9558	CNY	yuan renminbi chinezesc	8,6884
CZK	coroana cehă	25,636	HRK	kuna croată	7,1913
EEK	coroana estoniană	15,6466	IDR	rupia indoneziană	15 274,00
HUF	forint maghiar	262,33	MYR	ringgit Malaiezia	4,5948
LTL	litas lituanian	3,4528	PHP	peso Filipine	62,230
LVL	lats leton	0,7093	RUB	rubla rusească	35,3395
PLN	zlot polonez	3,8506	THB	baht thailandez	44,919
RON	leu românesc nou	3,8435	BRL	real brazilian	3,0390
SKK	coroana slovacă	30,225	MXN	peso mexican	17,1610

(¹) Sursă: rata de schimb de referință publicată de către Banca Centrală Europeană.

V

(Anunțuri)

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII
COMERCIALE COMUNE

COMISIE

Aviz de inițiere a unei reexaminări intermediare parțiale a măsurilor antidumping aplicabile la
importurile anumitor electrozi din tungsten originari din Republica Populară Chineză

(2008/C 309/06)

Comisia a primit o cerere de reexaminare intermediară parțială în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 384/96 al Consiliului privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unui dumping din partea țărilor care nu sunt membre ale Comunității Europene („regulamentul de bază”) ⁽¹⁾.

1. Cererea de reexaminare

Cererea a fost introdusă de Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd („solicitantul”), un exportator din Republica Populară Chineză.

Obiectul cererii se limitează la examinarea dumpingului în ceea ce îl privește pe solicitant.

2. Produsul

Produsul care face obiectul reexaminării constă în electrozi de sudură din tungsten, inclusiv bare și tije din tungsten pentru electrozi de sudură, cu un conținut de tungsten, în greutate, mai mare sau egal cu 94 %, altele decât cele obținute numai prin sinterizare, tăiate la lungime sau nu, originari din Republica Populară Chineză („produsul în cauză”), încadrat în prezent la codurile NC ex 8101 99 10 și ex 8515 90 00. Codurile NC sunt menționate doar cu titlu informativ.

3. Măsurile existente

Măsura aflată în vigoare în prezent este o taxă antidumping definitivă, instituită prin Regulamentul (CE) nr. 260/2007 al Consiliului ⁽²⁾ privind importurile anumitor electrozi din tungsten originari din Republica Populară Chineză.

4. Motivele reexaminării

Cererea în temeiul articolului 11 alineatul (3) se bazează pe elemente de probă *prima facie* furnizate de solicitant, conform

cărora împrejurările pe baza cărora au fost instituite măsurile s-au modificat și că aceste modificări sunt durabile.

Solicitantul a furnizat elemente de probă *prima facie* conform cărora menținerea aplicării măsurii la nivelul său actual nu mai este necesară pentru a contrabalansa dumpingul. Solicitantul a furnizat în mod special elemente de probă *prima facie* conform cărora o comparație între valorile normale construite (calculate pe baza costurilor de producție, de vânzare, cheltuieli administrative și alte costuri generale, precum și profituri) și prețurile de export către Comunitate arată că marja de dumping se situează cu mult sub nivelul actual al măsurii.

5. Procedura de determinare a dumpingului

Întrucât a ajuns la concluzia, după consultarea comitetului consultativ, că există elemente de probă suficiente pentru a justifica deschiderea unei reexaminări intermediare parțiale, Comisia deschide o reexaminare în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) din regulamentul de bază, pentru a se stabili dacă măsurile ar trebui eliminate sau modificate în ceea ce îl privește pe solicitant. În acest caz, este posibil să fie necesară modificarea nivelului taxei la care sunt supuse în prezent importurile de produs în cauză provenite de la societăți care nu sunt menționate în mod expres la articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 260/2007.

(a) Chestionarele

Pentru a obține informațiile pe care le consideră necesare pentru anchetă, Comisia va trimite un chestionar solicitantului și o copie autorităților din țara exportatoare în cauză. Aceste informații, precum și elementele de probă care le susțin, ar trebui să fie comunicate Comisiei în termenul prevăzut la punctul 6 litera (a).

⁽¹⁾ JO L 56, 6.3.1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 72, 13.3.2007, p. 1.

(b) *Strângerea informațiilor și desfășurarea audierilor*

Toate părțile interesate sunt invitate prin prezentul aviz să își prezinte punctele de vedere, să comunice și alte informații pe lângă răspunsurile date în chestionar și să aducă probe pentru susținerea acestora. Aceste informații, precum și elementele de probă care le susțin, trebuie să parvină Comisiei în termenul prevăzut la punctul 6 litera (a).

De asemenea, Comisia poate audia părțile interesate, cu condiția ca acestea să înainteze o solicitare din care să reiasă că au motive speciale pentru care ar trebui să fie audiate. Solicitarea trebuie făcută în termenul prevăzut la punctul 6 litera (a).

(c) *Tratament de societate care funcționează conform principiilor economiei de piață/tratament individual*

În cazul în care solicitantul aduce suficiente elemente de probă care dovedesc că își desfășoară activitatea în condițiile unei economii de piață, adică îndeplinește criteriile stabilite la articolul 2 alineatul (7) litera (c) din regulamentul de bază, valoarea normală va fi stabilită în conformitate cu articolul 2 alineatul (7) litera (b) din regulamentul de bază. În acest scop, o cerere motivată în mod corespunzător trebuie trimisă în termenul specific prevăzut la punctul 6 litera (b) din prezentul aviz. Comisia va trimite atât un formular de cerere societății, cât și o copie autorităților din Republica Populară Chineză. Acest formular de cerere poate fi, de asemenea, folosit de către solicitant pentru a cere tratament individual, adică să îndeplinească criteriile prevăzute la articolul 9 alineatul (5) din regulamentul de bază.

(d) *Alegerea unei țări cu economie de piață*

În cazul în care societății nu i se acordă statutul de societate care funcționează în condițiile unei economii de piață, însă întrunește condițiile necesare pentru a beneficia de o taxă individuală stabilită în conformitate cu articolul 9 alineatul (5) din regulamentul de bază, se va utiliza ca țară de referință o țară adecvată cu economie de piață în vederea stabilirii valorii normale pentru Republica Populară Chineză, în conformitate cu articolul 2 alineatul (7) litera (a) din regulamentul de bază. Comisia intenționează să folosească din nou Statele Unite ale Americii în acest scop, la fel ca și în cazul anchetei care a dus la instituirea măsurilor actuale privind importurile de produs în cauză din Republica Populară Chineză. Părțile interesate sunt invitate, prin prezentul aviz, să își prezinte observațiile privind oportunitatea acestei alegeri, în termenul prevăzut la punctul 6 litera (c) din prezentul aviz.

În plus, în cazul în care societatea beneficiază de tratamentul de societate care funcționează în condițiile economiei de piață, Comisia poate, dacă este nevoie, să folosească concluziile privind valoarea normală stabilită într-o țară cu o economie de piață adecvată, de exemplu pentru a înlocui orice elemente de preț sau cost nesigure în Republica Populară Chineză care sunt necesare pentru stabilirea valorii normale, dacă datele sigure necesare nu sunt disponibile în Republica Populară Chineză. Comisia intenționează să folosească tot Statele Unite ale Americii în acest scop.

6. Termenele(a) *Termenele generale*

- (i) Pentru ca părțile să se facă cunoscute, să răspundă la chestionar și să furnizeze orice alte informații

Pentru a le fi luate în considerare observațiile în timpul anchetei, toate părțile interesate trebuie să se facă cunoscute contactând Comisia și, în lipsa unor dispoziții contrare, să-și prezinte punctele de vedere și să transmită răspunsurile la chestionar sau orice alte informații în termen de 40 de zile de la data publicării prezentului aviz în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Se atrage atenția asupra faptului că majoritatea drepturilor procedurale prevăzute în regulamentul de bază pot fi exercitate numai dacă părțile s-au făcut cunoscute în termenul menționat anterior.

(ii) *Audieri*

De asemenea, toate părțile interesate pot să solicite audierea de către Comisie în același termen de 40 de zile.

- (b) *Termenul specific pentru transmiterea cererilor de acordare a tratamentului de societate care funcționează în condițiile economiei de piață și/sau a cererilor de tratament individual*

Cererea societății, motivată în mod corespunzător, de acordare a tratamentului de societate care funcționează în condițiile unei economii de piață, astfel cum este menționat la punctul 5 litera (c) din prezentul aviz, trebuie comunicată Comisiei în termen de 15 zile de la data publicării prezentului aviz în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

- (c) *Termenul specific pentru alegerea țării cu economie de piață*

Părțile care participă la anchetă pot prezenta, dacă doresc, observații privind oportunitatea alegerii Statelor Unite ale Americii ca țară cu economie de piață, așa cum se menționează la punctul 5 litera (d) din prezentul aviz, în vederea stabilirii valorii normale pentru Republica Populară Chineză. Aceste observații trebuie să parvină Comisiei în termen de 10 zile de la data publicării prezentului aviz în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

7. Observațiile scrise, răspunsurile la chestionar și corapondența

Toate observațiile și cererile părților interesate trebuie prezentate în scris (altfel decât în format electronic, sub rezerva unor dispoziții contrare) și trebuie menționate numele, adresa, adresa de e-mail și numerele de telefon și de fax ale părții interesate. Toate observațiile prezentate în scris, inclusiv informațiile solicitate în prezentul aviz, răspunsurile la chestionar și corapondența furnizate de părțile interesate cu titlu confidențial poartă mențiunea „Acces limitat” ⁽¹⁾ și, în conformitate cu articolul 19 alineatul (2) din regulamentul de bază, trebuie să fie însoțite de o versiune neconfidențială purtând mențiunea „*VERSIONE DESTINATĂ CONSULTĂRII DE CĂTRE PĂRȚILE INTERESATE*”.

⁽¹⁾ Aceasta înseamnă că documentul este destinat exclusiv utilizării interne. Documentul este protejat în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei (JO L 145, 31.5.2001, p. 43). Este vorba despre un document confidențial, în temeiul articolului 19 din regulamentul de bază și în temeiul articolului 6 din Acordul OMC privind punerea în aplicare a articolului VI din GATT 1994 (Acordul antidumping).

Adresa Comisiei pentru corespondență este următoarea:

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

8. Lipsa cooperării

În cazul în care o parte interesată refuză accesul la informațiile necesare sau nu le furnizează în termenul prevăzut sau în cazul în care aceasta obstrucționează în mod semnificativ ancheta, se pot stabili, pe baza datelor disponibile, concluzii pozitive sau negative, în conformitate cu articolul 18 din regulamentul de bază.

În cazul în care se constată că o parte interesată a furnizat informații false sau înșelătoare, informațiile nu sunt luate în considerare și se pot utiliza datele disponibile, în conformitate cu articolul 18 din regulamentul de bază. În cazul în care o parte interesată nu cooperează sau cooperează doar parțial și se utilizează datele disponibile, este posibil ca situația care rezultă să fie mai puțin favorabilă acelei părți decât în cazul în care aceasta ar fi cooperat.

9. Programul anchetei

În conformitate cu articolul 11 alineatul (5) din regulamentul de bază, ancheta se va finaliza în termen de 15 luni de la

data publicării prezentului aviz în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

10. Prelucrarea datelor cu caracter personal

Trebuie menționat faptul că toate datele cu caracter personal colectate pe parcursul prezentei anchete vor fi utilizate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date ⁽¹⁾.

11. Consilierul-audiator

De asemenea, se remarcă faptul că, în cazul în care părțile interesate consideră că întâmpină dificultăți în exercitarea dreptului la apărare, acestea pot solicita intervenția consilierului-audiator din cadrul DG Comerț. Acesta acționează în calitate de intermediar între părțile interesate și serviciile Comisiei oferind, acolo unde este necesar, mediere privind aspectele de procedură care aduc atingere apărării intereselor părților respective în cadrul prezentei proceduri, în special cu privire la aspecte legate de accesul la dosar, confidențialitate, prelungirea termenelor și tratarea opiniilor exprimate în scris și/sau oral. Pentru mai multe informații și detalii cu privire la persoanele de contact, părțile interesate sunt rugate să consulte paginile web privind consilierul-audiator de pe site-ul internet al DG Comerț (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ JO L 8, 12.1.2001, p. 1.

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN
DOMENIUL CONCURENȚEI

COMISIE

AJUTOARE DE STAT — DANEMARCA

Ajutoare de Stat C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner

Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 88 alineatul (2) din Tratatul CE

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/C 309/07)

Prin scrisoarea din data de 10 septembrie 2008, reprodusă în versiunea lingvistică autentică în paginile care urmează acestui rezumat, Comisia a comunicat Danemarcei decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE privind ajutorul/măsura menționat(ă) anterior.

Părțile interesate își pot prezenta observațiile în termen de o lună de la data publicării prezentului rezumat și a scrisorii care urmează, la adresa:

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

Aceste observații vor fi comunicate Danemarcei. Păstrarea confidențialității privind identitatea părții interesate care prezintă observațiile poate fi solicitată în scris, precizându-se motivele care stau la baza solicitării.

REZUMAT

danez al transporturilor și întreprinderea publică DSB să fi condus la acordarea de ajutoare de stat.

PROCEDURĂ

Printr-o scrisoare din data de 3 februarie 2003, Comisia a primit o primă plângere cu privire la un ajutor care se presupune că a fost acordat societății **Danske Statsbaner** (denumită în continuare „DSB”) pentru transportul feroviar de pasageri între Copenhaga și Ystad. Această plângere a prilejuit mai multe schimburi de scrisori între Comisie și autoritățile daneze. Plângerea a fost înregistrată cu numărul CP107/07.

Contracte de serviciu public

Prezenta decizie se referă la două contracte de serviciu public încheiate între Ministerul danez al transporturilor și DSB pentru perioadele 2000-2004 și respectiv 2005-2014. Aceste contracte n-au făcut obiectul unei licitații prealabile.

Printr-o scrisoare din data de 1 iunie 2006, Comisia a primit o a doua plângere cu privire la un ajutor care se presupune că a fost acordat DSB în cadrul a două contracte de serviciu public încheiate cu Ministerul danez al transporturilor. Și această plângere a prilejuit mai multe schimburi de scrisori între Comisie și autoritățile daneze. Ea a fost înregistrată cu numărul CP124/06.

Aceste contracte prevăd prestarea de servicii de transport feroviar de pasageri în Danemarca și anumite obligații în ceea ce privește regularitatea, calitatea serviciilor și tarifele practicate. De asemenea, contractele prevăd cumpărarea de material feroviar rulant.

Ținând cont de faptul că cele două plângeri se referă în parte la aceleași fapte, Comisia a decis să le trateze împreună.

DESCRIEREA MĂSURILOR

După informațiile transmise Comisiei de către reclamant, este posibil ca contractele de serviciu public încheiate între Ministerul

În conformitate cu dispozițiile contractelor, DSB dispune de veniturile provenind din vânzarea билетelor, cu anumite excepții. De asemenea, DSB primește compensații prin intermediul plăților contractuale, ale căror sume totale sunt stabilite prin contract.

EVALUAREA MĂSURILOR

TEXTUL SCRISORII

Prezența unui ajutor

Comisia nu exclude, în acest stadiu, existența plății unui ajutor de stat către DSB în cadrul contractelor de serviciu public încheiate cu Ministerul danez al transporturilor pentru perioadele 2000-2004 și 2005-2014. Comisia are îndoieli în special în ceea ce privește respectarea a trei din cele patru criterii stabilite în acest scop de Curte în cadrul hotărârii *Altmark*.

Compatibilitate

Contractul de serviciu public încheiat între guvernul danez și DSB este un contract de serviciu public în sensul articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, care este deci aplicabil în acest caz.

Comisia consideră că, în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, un ajutor conținut în prețul prestațiilor și prevăzut în cadrul unui contract de serviciu public poate fi declarat compatibil cu piața comună de către Comisie. Totuși, în lipsa unor condiții precise fixate în Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, compatibilitatea unor asemenea ajutoare trebuie judecată în funcție de principiile generale care rezultă din tratat, din jurisprudență și din hotărârile luate în conformitate cu aceasta.

Aceste principii au fost rezumate în linii mari de Comisie în *cadrul comunitar pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public* ⁽¹⁾.

Acest cadru prevede la punctul 14 principiile care permit să se stabilească compatibilitatea ajutoarelor conținute în prețul plătit de către puterea publică prestatorului de serviciu public. În acest scop, trebuie să se demonstreze că suma totală a compensației, adică prețul plătit de guvernul danez, nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public.

Însă Comisia nu este convinsă de absența oricărei supracompensații în acest caz. Totodată, Comisia nu este convinsă că au fost evitate toate riscurile de supracompensație prin prelevarea de dividende de către statul danez din beneficiile DSB și prin reducerea plăților contractuale anuale.

În lumina celor prezentate anterior, Comisia se îndoiește de compatibilitatea ajutorului de stat în cauză.

În conformitate cu articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului, orice ajutor ilegal poate face obiectul unei recuperări de la beneficiarul acestuia.

⁽¹⁾ JO C 297, 29.11.2005, p. 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 brevvækslinger og møder mellem på den ene side Kommissionen og de to klagende parter og på den anden side Kommissionen og de danske myndigheder. Den første klage behandles i øjeblikket af Den Europæiske Ombudsmand.

2. DE KLAGENDE PARTER OG STØTTEMODTAGEREN

2.1. De klagende parter

2.1.1. Den første klager

2. Den første klager er et privatejet busselskab.

2.1.2. Den anden klager

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

2.2. Støttemodtager: Danske Statsbaner

2.2.1. Den forhenværende monopolvirksomhed i Danmark

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

2.2.2. DSB's etablering som en selvstændig offentlig virksomhed

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

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

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

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

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

3. DE VÆSENTLIGSTE KLAGEPUNKTER

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

3.1. Den første klagers klagepunkter

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

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

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

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

3.2. Den anden klagers klagepunkter

18. Den anden klager hævder, at Folketinget har givet statsstøtte til DSB ved indgåelsen af kontrakter om offentlig service for henholdsvis perioden 2000-2004 og 2005-2014. Klageren mener, at nævnte statsstøtte er uforenelig med EF-traktaten.
19. Klageren hævder nærmere bestemt, at DSB er blevet overkompenseret for den forpligtelse til offentlig service, som er pålagt i kontrakten. Klageren mener således, at kontraktbetalingerne indebar en for stor fortjeneste for DSB sammenlignet med en rimelig fortjeneste, arten af DSB's aktiviteter og 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 transportydelser, DSB skal udføre. Omfanget af DSB's produktionsforpligtelse i kontraktperioden er fastsat i togkilometer.

Togkilometerproduktion i kontraktperioden

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

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

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

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

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

vilkårene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

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

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

4.2.2. Kontraktbetaling

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

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

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

40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

⁽¹⁰⁾ Jf. ovennævnte undtagelser.

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. BEDØMMELSE AF BESTEMMELSERNE I KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG SERVICE

5.1. Er der tale om statsstøtte?

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

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

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

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

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

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

Særlige forhold angående strækningen København — Ystad

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

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

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

73. I sagen BUPA/Kommissionen⁽²⁾ påpegede Førsteinstansretten i øvrigt⁽³⁾:

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

⁽¹⁾ Domstolens dom af 24. juli 2003, sag C-280/00, *Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (»Altmark«), Saml. 2003 I, s. 7747.

⁽²⁾ Førsteinstansrettens dom af 12. februar 2008 i sag T-289/03, *BUPA mod Kommissionen*, Sml. 2008, præmis 165.

⁽³⁾ Se også Førsteinstansrettens dom af 26. juni 2008 i sag T-442/03, *SIC mod Kommissionen*, endnu ikke offentliggjort, præmis 195-196 og den præcedens, der henvises til dér.

definitionen af, hvad de anser for en SIEG-ydelse, og at Kommissionen således kun kan stille spørgsmålstegn ved en medlemsstats definition af disse tjenesteydelser i tilfælde af en åbenbar fejl.»⁽⁴⁾

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽⁴⁾ Se også Førsteinstansrettens dom af 15. juni 2005, *Olsen mod Kommissionen*, T-17/02, Sml. II, s. 2031, præmis 216.

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

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

(*) Omfattet af tavshedspligten.

⁽¹³⁾ Bornholmfærgens anløbshavn.

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

5.2. Forenelighed med det fælles marked

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

5.2.1. Forenelighed på grundlag af EF-traktatens artikel 73

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

5.2.1.1. Altmark-dommen om anvendeligheden af artikel 73

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

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

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

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

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

Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

Kontrakten om offentlig tjeneste kan særligt omfatte:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. ANDRE FORHOLD, SOM KLAGERNE HAR FREMDRAGET

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

6.1. Lønsumsafgift

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

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

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

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

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

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

6.2. Renter og garantier

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

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

7. SAMMENFATNING AF KOMMISSIONENS BETÆNKELIGHEDER

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

8. BESLUTNING

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

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

⁽²¹⁾ Altmark-dommen, præmis 34.

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

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

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

Avizul Guvernului Regatului Unit cu privire la Directiva 94/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind condițiile de acordare și folosire a autorizațiilor de prospectare, explorare și extracție a hidrocarburilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/C 309/08)

Avizul Regatului Unit privind oferta excepțională de acordare de licențe pentru zona de coastă situată deasupra nivelului mediu al apei la reflux, în sectorul SU60 din planul cadastral al Regatului Unit

Ministerul afacerilor, întreprinderilor și reformei legislative (*Department for Business, Enterprise and Regulatory Reform*)

Legea petrolului (*the Petroleum Act*) 1998

Oportunitate de acordare de licențe pentru zona de coastă

1. Secretarul de stat pentru afaceri, întreprinderi și reformă legislativă (BERR — *Business, Enterprise and Regulatory Reform*) invită persoanele interesate să depună cereri de licențe de explorare și dezvoltare petrolieră pentru zona de coastă situată deasupra nivelului mediu al apei la reflux, în sectorul SU60 din planul cadastral al Regatului Unit.

2. O hartă a zonei oferite a fost depusă la BERR, 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET. Harta respectivă poate fi consultată cu programare prealabilă [tel. (44-207) 215 50 32, fax (44-207) 215 50 70] între 9.15 a.m. și 4.45 p.m. de luni până vineri, pe durata prezentului aviz. De asemenea, această hartă poate fi consultată pe site-ul web al BERR, la pagina „oil and gas” (a se vedea mai jos).

3. Informațiile complete privind oferta, inclusiv hărți ale suprafețelor oferite și consiliere privind licențele, termenii pe care îi vor conține aceste licențe și metoda de depunere a cererii, pot fi consultate pe site-ul web al Unității pentru dezvoltare energetică (EDU — *Energy Development Unit*):

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

4. Toate cererile vor fi evaluate în conformitate cu *Petroleum (Production) (Landward Areas) Regulations 1995* [normele din 1995 privind petrolul (producție) (zone de uscat)] (S.I. 1995 No 1436) și cu *Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995* (normele din 1995 de aplicare a directivei privind acordarea licențelor pentru hidrocarburi) (S.I. 1995 No 1434) și luând în considerare necesitatea permanentă a unei explorări rapide, complete, eficiente și sigure pentru a identifica resursele de petrol și de gaze naturale de pe teritoriul Marii Britanii.

5. Cererile vor fi evaluate pe baza următoarelor criterii:

- (a) viabilitatea financiară a solicitanților și capacitatea financiară a acestora de a realiza activitățile care le-ar fi permise în temeiul licenței în perioada inițială, inclusiv programul de lucru prezentat pentru evaluarea întregului potențial al zonei în sectorul pentru care se solicită licența;
- (b) capacitatea tehnică a solicitantului de a efectua activitățile permise în temeiul licenței în perioada inițială, inclusiv identificarea zăcămintelor potențiale în sectorul pentru care se solicită licența. Capacitatea tehnică va fi parțial evaluată în funcție de calitatea analizei referitoare la sectorul pentru care se solicită licența;
- (c) modalitatea prin care solicitantul propune să desfășoare activitățile care i-ar fi permise în temeiul licenței, inclusiv calitatea programului de lucru prezentat pentru evaluarea întregului potențial al zonei pentru care se solicită licența;
- (d) în cazul în care solicitantul deține sau a deținut o licență acordată sau considerată ca fiind acordată în temeiul legii petrolului (*the Petroleum Act*) din 1998, orice dovadă de ineficiență și de iresponsabilitate a solicitantului în cadrul activităților desfășurate în baza licenței respective.

6. Secretarul de stat nu va acorda o licență decât dacă urmează să aprobe, în același timp, operatorul ales de solicitant. Pentru a aproba un operator, secretarul de stat trebuie să constate competența acestuia de a planifica și de a administra activitățile de forare, în ceea ce privește numărul, experiența și pregătirea angajaților săi, procedurile și metodologiile propuse, structura ierarhică, interfețele cu antreprenorii și strategia generală a societății. Pentru a evalua un operator propus, secretarul de stat va lua în considerare atât noile informații prezentate în cerere, cât și istoricul părții desemnate ca operator, atât în Regatul Unit, cât și în străinătate.

7. Pentru instrucțiuni detaliate cu privire la această ofertă se poate consulta site-ul web al Unității pentru dezvoltare energetică (EDU):

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

Licențe

8. Solicitanții trebuie să rețină faptul că secretarul de stat poate modifica criteriile de acordare a licențelor, în funcție de circumstanțe speciale.

9. Atunci când secretarul de stat acordă o licență ca urmare a prezentei invitații, oferta va fi prezentată în decurs de douăsprezece luni de la data prezentului aviz.

10. Secretarul de stat nu își asumă răspunderea pentru costurile suportate de solicitant pentru depunerea sau evaluarea cererii sale.

Evaluarea strategică de mediu

11. BERR a efectuat o evaluare strategică de mediu care a inclus, printre altele, zona care urmează a fi ofertată, conform standardelor menționate în Directiva 2001/42/CE privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului. Evaluarea poate fi consultată pe site-ul web al Unității pentru dezvoltare energetică (EDU):

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

Comunicare din partea ministrului afacerilor economice al Regatului Țărilor de Jos în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Directiva 94/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind condițiile de acordare și folosire a autorizațiilor de prospectare, explorare și extracție a hidrocarburilor

(2008/C 309/09)

Ministrul afacerilor economice notifică prin prezenta primirea unei cereri de autorizare privind prospectarea hidrocarburilor.

Zona care face obiectul cererii se află în provincia Olanda de Nord și este delimitată după cum urmează:

- (a) linia dreaptă care unește punctele A și B și care continuă până la intersecția cu linia stabilită în anexa la legea minelor;
- (b) apoi linia dreaptă care unește perechea de puncte B-C;
- (c) apoi linia care se întinde de-a lungul bazei digului maritim, și trece, consecutiv, prin jetelele porturilor Veerhaven și Nieuwe Haven din Den Helder, de-a lungul bazei digurilor care separă marea Wadden de provincia Olanda de Nord, până la punctul D;
- (d) apoi, linia dreaptă care unește perechile de puncte D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K și K-L. Limita definită de aceste segmente coincide cu limita din autorizația de prospectare pentru zona Slootdorp;
- (e) apoi, linia dreaptă care unește perechile de puncte L-M și M-N;
- (f) apoi linia dreaptă care unește perechile de puncte N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S și S-T și linia dreaptă care pornește de la punctul T, trece prin punctul U și continuă până la intersecția cu linia stabilită în anexa la legea minelor. Limita definită de aceste segmente coincide cu limita prevăzută în autorizația de prospectare pentru zona Middelie;
- (g) apoi, de la intersecția menționată la litera (f), linia stabilită în anexa la legea minelor, până la intersecția menționată la litera (a).

Coordonatele punctelor menționate sunt următoarele:

Punctul	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

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

Coordonatele indicate sunt exprimate în conformitate cu sistemul național de triangulație (RD).

Pe baza acestei descrieri a limitelor, suprafața este de 576,4 km².

În temeiul directivei menționate în introducere și a articolului 15 din legea minelor [*Mijnbouwwet* (Stb. 2002, 542)], ministrul afacerilor economice invită prin prezenta părțile interesate să depună o cerere concurentă de autorizare privind prospectarea hidrocarburilor în zona delimitată de punctele și coordonatele menționate.

Ministrul afacerilor economice reprezintă autoritatea competentă pentru acordarea de autorizații. Criteriile, condițiile și cerințele prevăzute la articolul 5 alineatele (1) și (2) și la articolul 6 alineatul (2) din directiva menționată sunt transpuse în legea minelor (Stb. 2002, 542).

Cererile pot fi depuse în termen de 13 săptămâni de la publicarea prezentei invitații în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și trebuie trimise la adresa:

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

Cererile primite după expirarea acestui termen nu vor fi luate în considerare.

Decizia cu privire la cererile depuse va fi luată în termen de cel mult douăsprezece luni de la expirarea termenului menționat anterior.

Informații suplimentare se pot obține la telefon (31-70) 379 77 62 (persoană de contact: dl E.J.Hoppel).

Comunicare din partea Guvernului francez cu privire la Directiva 94/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind condițiile de acordare și folosire a autorizațiilor de prospectare, explorare și extracție a hidrocarburilor ⁽¹⁾

(Avize privind cererile de autorizații exclusive de prospectare a zăcămintelor de hidrocarburi lichide sau gazoase denumite „Permis de Cévennes”, „Permis d’Alès” și „Permis de Navacelles”)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/C 309/10)

La 6 decembrie 2007, societatea Cevennes petroleum development Ltd, cu sediul social la adresa Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex HA9 6DE (Regatul Unit), a prezentat o cerere, completată la 13 iunie 2008, pentru obținerea unei autorizații exclusive, pentru o perioadă de cinci ani, de prospectare a hidrocarburilor lichide sau gazoase, denumită „Permis de Cévennes”, pentru o suprafață de aproximativ 4 323 de kilometri pătrați situată în departamentele Ardèche, du Gard și Herault.

La 8 aprilie 2008, societatea Schuepbach Energy LLC, cu sediul social la adresa 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX 75201, Statele Unite ale Americii, a prezentat o cerere pentru obținerea unei autorizații exclusive, pentru o perioadă de trei ani, de prospectare a hidrocarburilor lichide sau gazoase, denumită „Permis d’Alès”, pentru o suprafață de aproximativ 9 810 de kilometri pătrați, situată în departamentele Ardèche, Aveyron, Drome, du Gard, Herault, Lozère și Vaucluse. Perimetrul în care este valabilă cererea este inclus parțial în cel în care este valabilă cererea Cévennes.

La 15 mai 2008, societățile Egdon Resources (New Ventures) Ltd, cu sediul social la adresa Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (Regatul Unit), Eagle Energy Limited, cu sediul social la adresa 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (Regatul Unit) și YCI Resources Ltd, cu sediul social la adresa Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (Regatul Unit) au prezentat o cerere pentru obținerea unei autorizații exclusive, pentru o perioadă de cinci ani, de prospectare a hidrocarburilor lichide sau gazoase, denumită „Permis de Navacelles”, pentru o suprafață de aproximativ 576 de kilometri pătrați situată în departamentele Ardèche și du Gard. Perimetrul în care este valabilă cererea este inclus în cererile de mai sus.

Toate cererile de autorizații în cauză se înscriu în perimetrul delimitat de arcele de meridiane și de paralele care unesc succesiv punctele definite în cele ce urmează prin coordonatele lor geografice exprimate în grade, meridianul de origine fiind cel al Parisului.

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

(¹) JOL 164, 30.6.1994, p. 3.

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

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

Depunerea cererilor și criteriile de atribuire a drepturilor de exploatare

Solicitanții care au depus cererile inițiale și cei care depun cereri concurente trebuie să demonstreze că îndeplinesc condițiile stabilite la articolele 4 și 5 din Decretul nr. 2006-648 din 2 iunie 2006 privind drepturile de exploatare minieră și drepturile de depozitare subterană (Jurnalul Oficial al Republicii Franceze din 3 iunie 2006).

Societățile interesate pot depune o cerere concurentă în termen de nouăzeci de zile de la data publicării prezentului aviz, în conformitate cu procedurile sintetizate în „Avizul privind acordarea drepturilor de exploatare minieră a hidrocarburilor în Franța”, publicat în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene* C 374 din 30 decembrie 1994, pagina 11, și stabilite prin Decretul nr. 2006-648 privind drepturile de exploatare minieră și drepturile de depozitare subterană. Cererile concurente se adresează ministrului responsabil cu sectorul minier, la adresa indicată mai jos.

Deciziile privind cererea inițială și cererile concurente se iau în conformitate cu criteriile de atribuire a drepturilor de exploatare minieră, definite la articolul 6 din decretul menționat, până cel târziu la 8 aprilie 2010.

Condiții și cerințe privind exercitarea activității și încetarea acesteia

Solicitanții sunt invitați să consulte articolele 79 și 79.1 din Codul minier, precum și Decretul nr. 2006-649 din 2 iunie 2006 privind exploatarea miniere, depozitarea subterană și poliția minelor și depozitelor subterane (Jurnalul Oficial al Republicii Franceze din 3 iunie 2006).

Informații suplimentare se pot obține de la Ministerul Ecologiei, Energiei, Dezvoltării Durabile și Amenajării Teritoriului (Direcția Generală Energie și Climă, Direcția Energie, Subdirecția Siguranța Aprovizionării și Produse Energetice Noi, Biroul pentru producția de hidrocarburi), 41, boulevard Vincent Auriol, F-75703 Paris Cedex 13 [telefon (33) 153 94 14 81, fax (33) 153 94 14 40].

Actele cu putere de lege și reglementările menționate anterior pot fi consultate pe site-ul Légifrance:

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

AVIZ CITITORILOR

Instituțiile au hotărât să nu mai menționeze, în textele lor, ultima modificare a actelor citate.

În lipsa unor dispoziții contrare, actele la care se face trimitere în textele publicate se consideră ca fiind actele în versiunea în vigoare a acestora.