

Číslo oznamu	Obsah	Strana
	I <i>Uznesenia, odporúčania a stanoviská</i>	
	STANOVISKÁ	
	Komisia	
2008/C 309/01	Stanovisko Komisie z 27. novembra 2008 k uplatňovaniu článku 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/37/ES, pokiaľ ide o zákaz, ktorý prijali maďarské orgány v súvislosti s uhlovou brúskou značky REDLINE MD-2007-137 ⁽¹⁾	1
2008/C 309/02	Stanovisko Komisie z 27. novembra 2008 k uplatňovaniu článku 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/37/ES, pokiaľ ide o zákaz, ktorý prijali maďarské orgány v súvislosti s elektrickou príklepovou vrtáčkou značky REDLINE MD-2007-140 ⁽¹⁾	3
	II <i>Oznámenia</i>	
	OZNÁMENIA INŠTITÚCIÍ A ORGÁNOV EURÓPSKEJ ÚNIE	
	Komisia	
2008/C 309/03	Povolenie štátnej pomoci v rámci ustanovení článkov 87 a 88 Zmluvy o ES — Prípady, ku ktorým nemá Komisia námietky ⁽¹⁾	5
2008/C 309/04	Nevznesenie námietky voči oznámenej koncentrácii (Prípady COMP/M.5338 – Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) ⁽¹⁾	9

IV *Informácie*

INFORMÁCIE INŠTITÚCIÍ A ORGÁNOV EURÓPSKEJ ÚNIE

Komisia

2008/C 309/05	Výmenný kurz eura	10
---------------	-------------------------	----

V *Oznamy*

KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA SPOLOČNEJ OBCHODNEJ POLITIKY

Komisia

2008/C 309/06	Oznámenie o začatí čiastočného predbežného preskúmania antidumpingových opatrení uplatniteľných na dovoz určitých volfrámových elektród s pôvodom v Čínskej ľudovej republike	11
---------------	---	----

KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA POLITIKY HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE

Komisia

2008/C 309/07	Štátna pomoc – Dánsko — Štátna pomoc C 41/08 (NN 35/08) – Danske Statsbaner — Výzva na predloženie pripomienok v súlade s článkom 88 ods. 2 Zmluvy o ES ⁽¹⁾	14
2008/C 309/08	Oznámenie vlády Spojeného kráľovstva v súvislosti so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES o podmienkach udeľovania a používania povolení na vyhľadávanie, prieskum a ťažbu uhľovodíkov ⁽¹⁾	27
2008/C 309/09	Oznámenie ministra hospodárstva Holandského kráľovstva podľa článku 3 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES o podmienkach udeľovania a používania povolení na vyhľadávanie, prieskum a ťažbu uhľovodíkov	29
2008/C 309/10	Oznámenie francúzskej vlády týkajúce sa smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES o podmienkach udeľovania a používania povolení na vyhľadávanie, prieskum a ťažbu uhľovodíkov (Stanovisko k žiadostiam o výlučné povolenia na vyhľadávanie tekutých alebo plyných uhľovodíkov nazývané „povolenie Cévennes“, „povolenie Alès“ a „povolenie Navacelles“) ⁽¹⁾	31

Poznámka pre čitateľa (pozri vnútornú stranu zadnej obálky)



⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

I

(Uznesenia, odporúčania a stanoviská)

STANOVISKÁ

KOMISIA

STANOVISKO KOMISIE

z 27. novembra 2008

k uplatňovaniu článku 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/37/ES, pokiaľ ide o zákaz, ktorý prijali maďarské orgány v súvislosti s uhlovou brúskou značky REDLINE MD-2007-137

(Text s významom pre EHP)

(2008/C 309/01)

1. Oznámenie maďarských orgánov

V článku 2 ods. 1 smernice 98/37/ES o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa strojových zariadení sa uvádza, že členské štáty prijímú všetky primerané opatrenia, ktorými zabezpečia, aby strojové zariadenia, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, bolo možné uviesť na trh a do prevádzky len v prípade, že za predpokladu správnej montáže, údržby a používania na predpokladaný účel neohrozujú zdravie a bezpečnosť osôb, prípadne domácich zvierat alebo majetok.

V článku 7 ods. 1 uvedenej smernice sa ustanovuje, že v prípade, ak členský štát zistí, že strojové zariadenia s označením CE používané v súlade s ich predpokladaným účelom môžu ohroziť bezpečnosť osôb, prípadne domácich zvierat alebo majetok, prijme všetky primerané opatrenia na to, aby stiahol tieto strojové zariadenia z trhu, zakázal ich uvádzanie na trh, uvádzanie do prevádzky alebo ich používanie alebo aby obmedzil ich voľný pohyb. Členský štát bezodkladne informuje Komisiu o každom takom opatrení a svoje rozhodnutie odôvodní.

Maďarské orgány oznámili 23. júla 2007 Európskej komisii, že prijali zákaz uvádzania ručnej prenosnej elektrickej uhlovej brúsky značky REDLINE typu RL/AG0912-900 na trh. Uvedené strojové zariadenie vyrábala spoločnosť Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, Čína a distribuovala spoločnosť Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapešť, János utca 118.

Dokumentácia predložená Európskej komisii obsahovala tieto dokumenty:

- osvedčenie č. JSH0408078 z 12. augusta 2004 a osvedčenie č. 431934 z 1. júla 2005 vystavené spoločnosťou Intertek ETL SEMKO, budova č. 86, 1198 Qinzhou Road, Šanghaj 200233, Čína pre spoločnosť Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, v ktorých sa potvrdzuje zhoda uhlovej brúsky typu S1M-MP2-125 so smernicou o strojových zariadeniach a smernicou o nízkom napätí,
- osvedčenie č. 02SHS1067-04 z 22. novembra 2005, ktoré vystavila spoločnosť Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen pre ten istý typ uhlovej brúsky S1M-MP2-125 a ktorým sa udeľuje označenie „GS“,
- vyhlásenie spoločnosti Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, z 12. júla 2006, v ktorom sa uvádza, že uhlová brúška typu S1M-MP2-125, na ktorú sa vzťahuje osvedčenie č. 02SHS1067-04, je rovnocenná s uhlovou brúskou typu RL/AG0912-900,
- vyhlásenie o zhode ES vypracované spoločnosťou Baumann Hungary Kft., z 11. decembra 2006, v ktorom sa tiež uvádza, že uhlová brúška typu S1M-MP2-125 je rovnocenná s uhlovou brúskou typu RL/AG0912-900, na ktorú sa vzťahuje zákaz vydaný maďarskými orgánmi.

Podľa článku 7 ods. 2 uvedenej smernice je Komisia po porade so zainteresovanými stranami povinná vyjadriť sa, či považuje takéto opatrenie za opodstatnené. Ak Komisia dospeje k záveru, že dané opatrenie je opodstatnené, informuje o tom členské štáty, aby v súlade so svojimi povinnosťami podľa článku 2 ods. 1 mohli prijať všetky primerané opatrenia v súvislosti s príslušným strojovým zariadením.

2. Odôvodnenie rozhodnutia maďarských orgánov

Maďarské orgány prijaté opatrenie odôvodnili tým, že uvedená uhlová brúska nespĺňa ďalej uvedené základné požiadavky na ochranu zdravia a bezpečnosti podľa prílohy I k smernici 98/37/ES (na základe špecifikácií harmonizovaných európskych noriem EN 50144-1:1998 „Elektrické ručné náradie – Bezpečnosť – Časť 1: Všeobecné požiadavky“ a EN 50144-2-3:2002 „Elektrické ručné náradie – Bezpečnosť – Časť 2-3: Osobitné požiadavky na brúsky, leštičky a brúsky s brúsnym listom“, ktoré sú uvedené v vyhlásení o zhode ES zo strany výrobcu).

1.2.4. Zariadenie na zastavenie

Pri používaní zariadenia sa spínač zasekol prv, než sa dostal do zaistenej polohy, zaistovací mechanizmus preto nebolo možné uvoľniť vyvinutím mierneho tlaku.

1.5.1. Napájanie elektrickou energiou

Počas skúšky mechanickej pevnosti sa plastová súčasť uhlovej brúsky oddelila, v dôsledku čoho sa stali prístupné živé časti.

1.5.6. Požiar

Počas tepelnej skúšky došlo k vznieteniu zariadenia, vzniku dymu a plameňov a následne zariadenie prestalo fungovať.

1.7.3. Označovanie

Na zariadení nebol uvedený názov a adresa výrobcu a rovnako tam chýbal aj údaj o roku výroby. Chýbali aj upozornenia, resp. príslušné symboly.

1.7.4. Návod na používanie

V návode na použitie chýbalo viacero pokynov, ktoré sú potrebné v záujme bezpečnej prevádzky zariadenia, ako napríklad pravidiel elektrickej bezpečnosti, parametre emisií hluku a vibrácií.

Návod na použitie poskytnutý v anglickom jazyku sa líšil od návodu v maďarskom jazyku.

3. Stanovisko Komisie

Komisia 15. novembra 2007 písomne vyzvala spoločnosť Baumann Hungary Kft., aby sa vyjadrila k opatreniu prijatému maďarskými orgánmi.

Komisia sa 15. novembra 2007 písomne obrátila aj na spoločnosti Intertek ETL SEMKO, Šanghaj, a Intertek Deutschland GmbH, ktoré vydali osvedčenia o zhode pre uhlovú brúska typu SIM-MP2-125, o ktorej sa tvrdilo, že je rovnocenná s uhlovou brúskou typu RL/AG0912-900, na ktorú sa vzťahuje zákaz vydaný maďarskými orgánmi.

Do dnešného dňa nedostala žiadnu odpoveď.

Na základe dostupnej dokumentácie sa Komisia domnieva, že maďarské orgány preukázali, že strojové zariadenie, na ktoré sa uvedené obmedzujúce opatrenie vzťahuje, nespĺňa uvedené základné požiadavky na ochranu zdravia a bezpečnosti. V dôsledku nesplnenia týchto požiadaviek sú osoby používajúce príslušné strojové zariadenie vystavené závažnému riziku.

Z tohto dôvodu dospela Komisia po ukončení predpísaného postupu k stanovisku, že opatrenie prijaté maďarskými orgánmi je opodstatnené.

V Bruseli 27. novembra 2008

Za Komisiu
Günter VERHEUGEN
podpredseda

STANOVISKO KOMISIE**z 27. novembra 2008****k uplatňovaniu článku 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/37/ES, pokiaľ ide o zákaz, ktorý prijali maďarské orgány v súvislosti s elektrickou príklepovou vrtačkou značky REDLINE MD-2007-140****(Text s významom pre EHP)**

(2008/C 309/02)

1. Oznámenie maďarských orgánov

V článku 2 ods. 1 smernice 98/37/ES o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa strojových zariadení sa stanovuje, že členské štáty prijímajú všetky primerané opatrenia, ktorými zabezpečia, aby strojové zariadenia, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, bolo možné uvádzať na trh a do prevádzky iba v prípade, že za predpokladu správnej montáže, údržby a používania na predpokladaný účel neohrozujú zdravie alebo bezpečnosť osôb, prípadne domácich zvierat alebo majetok.

V článku 7 ods. 1 uvedenej smernice sa ustanovuje, že v prípade, ak členský štát zistí, že dané strojové zariadenia s označením CE používané v súlade s ich predpokladaným účelom môžu ohroziť bezpečnosť osôb, prípadne domácich zvierat alebo majetok, prijme všetky primerané opatrenia na to, aby stiahol tieto strojové zariadenia z trhu, zakázal ich uvádzanie na trh, uvádzanie do prevádzky alebo ich používanie alebo aby obmedzil ich voľný pohyb. Členský štát bezodkladne informuje Komisiu o každom takom opatrení a svoje rozhodnutie odôvodní.

Maďarské orgány oznámili 23. júla 2007 Európskej komisii, že prijali zákaz uvádzania na trh ručnej prenosnej elektrickej príklepovej vrtačky značky REDLINE typu RL/ID0955-910. Uvedené strojové zariadenie vyrábala spoločnosť Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, Čína a distribuovacia spoločnosť Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapešť, János utca 118.

Dokumentácia predložená Európskej komisii obsahovala tieto dokumenty:

- osvedčenie č. 04SHW2481-01 z 15. decembra 2004, ktoré vystavila spoločnosť Intertek Deutschland GmbH pre príklepovú vrtačku typu Z1JE-KZ2-16B a ktorým sa tejto príklepovej vrtačke udeľuje označenie „GS“,
- osvedčenie č. JSH0411181 z 1. decembra 2004 a osvedčenie č. 432960 z 15. decembra 2004, ktoré vystavila spoločnosť Intertek ETL SEMKO, Šanghaj pre ten istý typ príklepovej vrtačky Z1JE-KZ2-16B,
- vyhlásenie spoločnosti Yongkang Zhengda Industrial Co. z 18. júna 2006, v ktorom sa uvádza, že príklepová vrtačka typu Z1JE-KZ2-16B je rovnocenná typu RL/ID0955-910, na ktorý sa vzťahuje zákaz prijatý maďarskými orgánmi,
- vyhlásenie o zhode ES vypracované spoločnosťou Baumann Hungary Kft. z 11. augusta 2006 týkajúce sa osvedčenia č. JSH0411181.

Podľa článku 7 ods. 2 uvedenej smernice je Komisia po porade s príslušnými stranami povinná vyjadriť sa, či považuje takéto opatrenie za opodstatnené. Ak Komisia dospeje k záveru, že dané opatrenie je opodstatnené, informuje členské štáty, aby v súlade so svojimi povinnosťami podľa článku 2 ods. 1 mohli prijať všetky primerané opatrenia v súvislosti s príslušným strojovým zariadením.

2. Odôvodnenie rozhodnutia maďarských orgánov

Maďarské orgány prijatý zákaz odôvodnili tým, že uvedená príklepová vrtačka nespĺňa ďalej uvedené základné požiadavky na ochranu zdravia a bezpečnosti podľa prílohy I k smernici 98/37/ES (na základe špecifikácií harmonizovaných európskych noriem EN 60745-1:2003 „Elektrické ručné náradie – Bezpečnosť – Časť 1: Všeobecné požiadavky“ a EN 60745-2-1:2003 „Elektrické ručné náradie – Bezpečnosť – Časť 2-1: Osobitné požiadavky na vrtačky a príklepové vrtačky“).

1.5.1. Napájanie elektrickou energiou a 1.5.6 – Požiar

Výrobok predstavuje riziko vzniku požiaru v dôsledku neupevnenia drôtov vnútri zariadenia, čo môže spôsobiť skrat.

1.5.6. Požiar

Počas tepelnej skúšky došlo k vznieteniu zariadenia, vzniku dymu a následne zariadenie prestalo fungovať.

3. Stanovisko Komisie

Komisia 15. novembra 2007 písomne vyzvala spoločnosť Baumann Hungary Kft., ktorá podpísala vyhlásenie o zhode ES, aby sa vyjadrila k zákazmu prijatému maďarskými orgánmi.

Komisia sa 15. novembra 2007 písomne obrátila aj na spoločnosti Intertek ETL SEMKO, Šanghaj a Intertek Deutschland GmbH, ktoré vystavili osvedčenia o zhode pre príklepovú vrtáčku typu Z1JE-KZ2-16B, o ktorom sa tvrdilo, že je rovnocenný príklepovej vrtáčke typu RL/ID0955-910, na ktorý sa vzťahuje zákaz prijatý maďarskými orgánmi.

Do dnešného dňa nedostala žiadnu odpoveď.

Na základe dostupnej dokumentácie sa Komisia domnieva, že maďarské orgány preukázali, že strojové zariadenie, na ktoré sa obmedzujúce opatrenie vzťahuje, nespĺňa uvedené základné požiadavky na ochranu zdravia a bezpečnosti. V dôsledku nesplnenia týchto požiadaviek sú osoby používajúce príslušné strojové zariadenie vystavené závažnému riziku.

Z tohto dôvodu dospela Komisia po ukončení predpísaného postupu k stanovisku, že zákaz prijatý maďarskými orgánmi je opodstatnený.

V Bruseli 27. novembra 2008

Za Komisiu
Günter VERHEUGEN
podpredseda

II

(Oznámenia)

OZNÁMENIA INŠTITÚCIÍ A ORGÁNOV EURÓPSKEJ ÚNIE

KOMISIA

Povolenie štátnej pomoci v rámci ustanovení článkov 87 a 88 Zmluvy o ES**Prípady, ku ktorým nemá Komisia námietky**

(Text s významom pre EHP)

(2008/C 309/03)

Dátum prijatia rozhodnutia	4. 6. 2008
Číslo pomoci	N 158/08
Členský štát	Poľsko
Región	Lubelskie
Názov (a/alebo meno príjemcu)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Právny základ	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)
Druh opatrenia	Investičná pomoc
Účel	Rozvoj odvetvia
Forma pomoci	Priama pomoc, kapitálová dotácia, príspevok vo forme pozemkov
Rozpočet	296,65 mil. PLN (84,14 mil. EUR)
Intenzita	Približne 76 %
Trvanie	Pomoc bude poskytnutá do 30. 12. 2011
Odvetvia hospodárstva	Letecká doprava

Názov a adresa orgánu poskytujúceho pomoc	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
Ďalšie informácie	—

Rozhodnutie v autentickom jazykovom znení, z ktorého boli odstránené všetky informácie, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva, je uverejnené na stránke:

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

Dátum prijatia rozhodnutia	20. 10. 2008
Číslo pomoci	N 458/08
Členský štát	Nemecko
Región	—
Názov (a/alebo názov príjemcu)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Právny základ	— 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)
Druh opatrenia	Individuálna pomoc
Účel	Reštrukturalizácia podnikov v ťažkostiach
Forma pomoci	Garancia
Rozpočet	Celková výška plánovanej pomoci: 0,16 mil. EUR
Intenzita	—
Trvanie	—
Sektory hospodárstva	Spracovateľský priemysel

Názov a adresa orgánu poskytujúceho pomoc	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
Ďalšie informácie	—

Rozhodnutie v autentickom jazykovom znení, z ktorého boli odstránené všetky informácie, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva, je uverejnené na stránke:

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

Dátum prijatia rozhodnutia	13. 11. 2008
Číslo pomoci	N 567/08
Členský štát	Fínsko
Región	—
Názov (a/alebo názov príjemcu)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Právny základ	Valtioneuvoston päätös talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtioneuvoston ehdoista; draft law
Druh opatrenia	Schéma pomoci
Účel	Pomoc na nápravu závažnej poruchy fungovania hospodárstva
Forma pomoci	Garancia
Rozpočet	Celková výška plánovanej pomoci: 50 000 mil. EUR
Intenzita	—
Trvanie	10. 2008-4. 2009
Sektory hospodárstva	Finančné sprostredkovanie
Názov a adresa orgánu poskytujúceho pomoc	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Ďalšie informácie	—

Rozhodnutie v autentickom jazykovom znení, z ktorého boli odstránené všetky informácie, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva, je uverejnené na stránke:

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

Dátum prijatia rozhodnutia	24. 1. 2008
Číslo pomoci	N 696/06
Členský štát	Taliansko
Región	Molise
Názov	Trvalé zastavenie rybárskych činností a modernizácia rybárskych plavidiel
Právny základ	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Druh opatrenia	Schéma štátnej pomoci
Účel	Pomoc pre odvetvie rybného hospodárstva
Forma pomoci	Priama pomoc
Rozpočet	1 186 000 EUR
Intenzita	Do výšky 40 %
Trvanie	Jeden rok
Odvetvia hospodárstva	Rybné hospodárstvo
Názov a adresa orgánu poskytujúceho pomoc	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
Ďalšie informácie	—

Rozhodnutie v autentickom jazykovom znení, z ktorého boli odstránené všetky informácie, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva, je uverejnené na stránke:

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

Nevznesenie námietky voči oznámenej koncentrácii
(Prípád COMP/M.5338 – Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)

(Text s významom pre EHP)

(2008/C 309/04)

Dňa 31. októbra 2008 sa Komisia rozhodla neoponovať voči vyššie spomínanej oznámenej koncentrácii a vyhlásiť ju za kompatibilnú so spoločným trhom. Toto rozhodnutie je založené na článku 6 odsek 1 písmeno b) nariadenia Rady (ES) č. 139/2004. Úplný text rozhodnutia je dostupný iba v angličtine a bude dostupný verejnosti po tom, ako budú odstránené akékoľvek obchodné tajomstvá, ktoré by mohol obsahovať. Prístupný bude na:

- webovej stránke Europa competition (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Táto webová stránka poskytuje rôzne možnosti pomoci na lokalizáciu individuálnych rozhodnutí o fúziách, vrátane názvu spoločnosti, čísla prípadu, dátumu a sektorových indexov,
 - v elektronickej forme na webovej stránke EUR-Lex pod číslom dokumentu 32008M5338. EUR-Lex je počítačový dokumentačný systém práva Európskeho spoločenstva (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Informácie)

INFORMÁCIE INŠTITÚCIÍ A ORGÁNOV EURÓPSKEJ ÚNIE

KOMISIA

Výmenný kurz eura ⁽¹⁾

3. decembra 2008

(2008/C 309/05)

1 euro =

Mena	Výmenný kurz	Mena	Výmenný kurz		
USD	Americký dolár	1,2623	TRY	Turecká líra	1,9926
JPY	Japonský jen	117,39	AUD	Austrálsky dolár	1,9625
DKK	Dánska koruna	7,4505	CAD	Kanadský dolár	1,5853
GBP	Britská libra	0,85475	HKD	Hongkongský dolár	9,7852
SEK	Švédka koruna	10,4545	NZD	Novozélandský dolár	2,3804
CHF	Švajčiarsky frank	1,5332	SGD	Singapurský dolár	1,9315
ISK	Islandská koruna	290,00	KRW	Juhokórejský won	1 849,90
NOK	Nórska koruna	8,9050	ZAR	Juhoafrický rand	13,0017
BGN	Bulharský lev	1,9558	CNY	Čínsky juan	8,6884
CZK	Česká koruna	25,636	HRK	Chorvátska kuna	7,1913
EEK	Estónska koruna	15,6466	IDR	Indonézska rupia	15 274,00
HUF	Maďarský forint	262,33	MYR	Malajzijský ringgit	4,5948
LTL	Litovský litas	3,4528	PHP	Filipínske peso	62,230
LVL	Lotyšský lats	0,7093	RUB	Ruský rubel	35,3395
PLN	Poľský zlotý	3,8506	THB	Thajský baht	44,919
RON	Rumunský lei	3,8435	BRL	Brazílsky real	3,0390
SKK	Slovenská koruna	30,225	MXN	Mexické peso	17,1610

⁽¹⁾ Zdroj: referenčný výmenný kurz publikovaný ECB.

V

(Oznamy)

KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA SPOLOČNEJ OBCHODNEJ POLITIKY

KOMISIA

Oznámenie o začatí čiastočného predbežného preskúmania antidumpingových opatrení uplatniteľných na dovoz určitých volfrámových elektród s pôvodom v Čínskej ľudovej republike

(2008/C 309/06)

Komisii bola doručená žiadosť o čiastočné predbežné preskúmanie podľa článku 11 ods. 3 nariadenia Rady (ES) č. 384/96 o ochrane pred dumpingovými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskeho spoločenstva (ďalej len „základné nariadenie“) (1).

1. Žiadosť o preskúmanie

Žiadosť podal vývozca z Čínskej ľudovej republiky, spoločnosť Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd (ďalej len „žiadateľ“).

Rozsah žiadosti sa obmedzuje len na preskúmanie dumpingu v súvislosti so žiadateľom.

2. Výrobok

Výrobkom, ktorý je predmetom preskúmania, sú volfrámové elektródy vrátane volfrámových tyčí a prúty na zvaracie elektródy, ktoré obsahujú minimálne 94 hmotnostných percent volfrámu, iné ako získané jednoduchým spekaním, tiež rezané na určitú dĺžku s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (ďalej len „príslušný výrobok“), v súčasnosti zaradené pod kódy KN ex 8101 99 10 a ex 8515 90 00. Tieto kódy KN sa uvádzajú len pre informáciu.

3. Existujúce opatrenia

V súčasnosti je platným opatrením konečné antidumpingové clo uložené nariadením Rady (ES) č. 260/2007 (2) na dovoz určitých volfrámových elektród s pôvodom v Čínskej ľudovej republike.

(1) Ú. v. ES L 56, 6.3.1996, s. 1.

(2) Ú. v. EÚ L 72, 13.3.2007, s. 1.

4. Dôvody preskúmania

Žiadosť podľa článku 11 ods. 3 je založená na dôkazoch *prima facie*, ktoré poskytol žiadateľ a z ktorých vyplýva, že okolnosti, na základe ktorých sa opatrenia uložili, sa zmenili, a že tieto zmeny sú trvalého charakteru.

Žiadateľ poskytol dostatočné dôkazy *prima facie*, že zachovanie zavedeného opatrenia na súčasnej úrovni už nie je potrebné na vyrovnanie dumpingu. Žiadateľ poskytol najmä *prima facie* dôkazy, ktoré preukazujú, že porovnanie vytvorených normálnych hodnôt (vypočítaných na základe výrobných, predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a ziskov) a vývozných cien do Spoločenstva ukazuje, že dumpingové rozpätie sa zdá byť podstatne nižšie ako súčasná úroveň opatrenia.

5. Postup stanovenia dumpingu

Keďže Komisia po porade s poradným výborom stanovila, že existujú dostatočné dôkazy na odôvodnenie začatia čiastočného predbežného preskúmania, začína týmto preskúmanie v súlade s článkom 11 ods. 3 základného nariadenia s cieľom stanoviť, či by sa mali opatrenia v súvislosti s týmto žiadateľom odstrániť alebo zmeniť a doplniť. Ak áno, môže byť potrebné zmeniť a doplniť colnú sadzbu, ktorá je v súčasnosti uplatniteľná na dovoz príslušného výrobku od spoločností, ktoré sa osobitne neuvádzajú v článku 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 260/2007.

a) Dotazníky

Komisia zašle žiadateľovi dotazník a orgánom príslušnej vyvážajúcej krajiny jeho kópiu s cieľom získať informácie, ktoré považuje za potrebné na prešetrovanie. Tieto informácie a podporné dôkazy musia byť Komisii doručené v lehote stanovenej v ods. 6 písm. a).

b) Zber informácií a vypočítania

Všetky zainteresované strany sa týmto vyzývajú, aby oznámili svoje stanoviská, predložili iné informácie ako vyplnené dotazníky a poskytli podporné dôkazy. Tieto informácie a podporné dôkazy musia byť Komisii doručené v lehote stanovenej v ods. 6 písm. a).

Komisia okrem toho môže vypočítať zainteresované strany, pokiaľ predložia žiadosť, ktorou preukážu, že existujú osobitné dôvody, pre ktoré by mali byť vypočítané. Táto žiadosť sa musí predložiť v lehote stanovenej v ods. 6 písm. a).

c) Trhovohospodárske zaobchádzanie/individuálne zaobchádzanie

Ak žiadateľ poskytne dostatočný dôkaz, že svoju činnosť vykonáva v súlade s podmienkami trhového hospodárstva, t. j., že spĺňa kritériá stanovené v článku 2 ods. 7 písm. c) základného nariadenia, normálna hodnota sa stanoví v súlade s článkom 2 ods. 7 písm. b) základného nariadenia. Na tento účel sa v osobitnej lehote stanovenej v ods. 6 písm. b) tohto oznámenia musí predložiť náležite podložená žiadosť. Komisia zašle spoločnosti formulár žiadosti a kópiu orgánom Čínskej ľudovej republiky. Žiadateľ môže tento formulár použiť aj na predloženie žiadosti o individuálne zaobchádzanie, t. j. na preukázanie, že spĺňa kritériá stanovené v článku 9 ods. 5 základného nariadenia.

d) Výber krajiny s trhovým hospodárstvom

V prípade, že sa spoločnosti neudelí trhovohospodárske zaobchádzanie, ale spĺňa požiadavky potrebné na stanovenie individuálneho cla v súlade s článkom 9 ods. 5 základného nariadenia, na účely stanovenia normálnej hodnoty v prípade Čínskej ľudovej republiky sa v súlade s článkom 2 ods. 7 písm. a) základného nariadenia použije vhodná krajina s trhovým hospodárstvom. Na tieto účely Komisia opäť uvažuje o použití Spojených štátov amerických, ako sa stalo aj v prípade prešetrovania, ktoré viedlo k uloženiu opatrení na dovoz príslušného výrobku z Čínskej ľudovej republiky. Zainteresované strany sa týmto vyzývajú, aby sa vyjadrili k vhodnosti tohto možného výberu v osobitnej časovej lehote stanovenej v ods. 6 písm. c) tohto oznámenia.

Okrem toho, ak je spoločnosti udelené trhovohospodárske zaobchádzanie, môže Komisia v prípade potreby použiť zistenia týkajúce sa normálnej hodnoty stanovenej vo vhodnej krajine s trhovým hospodárstvom, napríklad na účely náhrady akýchkoľvek nespoľahlivých nákladov alebo prvkov cien v Čínskej ľudovej republike, ktoré sú potrebné na určenie normálnej hodnoty, ak v Čínskej ľudovej republike nie sú potrebné spoľahlivé údaje k dispozícii. Aj na tieto účely Komisia považuje za vhodné použiť Spojené štáty americké.

6. Lehoty

a) Všeobecné lehoty

- i) Pre strany na prihlásenie sa, na predloženie vyplnených dotazníkov a akýchkoľvek iných informácií

Všetky zainteresované strany, ak sa majú ich vyjadrenia počas prešetrovania zohľadniť, sa musia prihlásiť Komisii, oznámiť svoje stanoviská a predložiť vyplnené dotazníky alebo akékoľvek iné informácie do 40 dní od dátumu uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*, ak nie je uvedené inak. Je potrebné poukázať na skutočnosť, že vykonávanie väčšiny procesných práv stanovených v základnom nariadení závisí od toho, či sa strana prihlási v rámci uvedeného obdobia.

ii) Vypočítania

V rámci tej istej 40-dňovej lehoty môžu všetky zainteresované strany takisto požiadať o vypočítanie Komisiou.

- b) Osobitná lehota na predloženie žiadosti o trhovohospodárske zaobchádzanie a/alebo o individuálne zaobchádzanie

Náležite podložená žiadosť spoločnosti o trhovohospodárske zaobchádzanie, ako je uvedené v ods. 5 písm. c) tohto oznámenia, musí byť doručená Komisii do 15 dní od dátumu uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

- c) Osobitná lehota na výber krajiny s trhovým hospodárstvom

Strany zúčastňujúce sa na prešetrovaní môžu prejavíť záujem o vyjadrenie pripomienok k vhodnosti výberu USA, o ktorých sa podľa ods. 5 písm. d) tohto oznámenia, uvažuje ako o krajine s trhovým hospodárstvom na účely stanovenia normálnej hodnoty v prípade Čínskej ľudovej republiky. Tieto pripomienky musia byť Komisii doručené do 10 dní odo dňa uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

7. Písomné podania, vyplnené dotazníky a korešpondencia

Všetky podania a žiadosti predložené zainteresovanými stranami musia byť uskutočnené písomne (nie v elektronickej forme, ak nie je uvedené inak) a musia uvádzať názov, adresu, e-mailovú adresu, telefónne číslo a faxové číslo zainteresovanej strany. Všetky písomné podania vrátane informácií požadovaných v tomto oznámení, vyplnených dotazníkov a korešpondencie, ktoré zainteresované strany poskytnú ako dôverné, sa označia ako „Limited“⁽¹⁾ a v súlade s článkom 19 ods. 2 základného nariadenia sa k nim pripojí verzia, ktorá nemá dôverný charakter, s označením „FOR INSPECTION BY INTERESTED PARTIES“.

⁽¹⁾ Toto označenie znamená, že ide výlučne o interný dokument. Je chránený podľa článku 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie (Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43). Ide o dôverný dokument podľa článku 19 základného nariadenia a článku 6 Dohody Svetovej obchodnej organizácie o uplatňovaní článku VI dohody GATT z roku 1994 (antidumpingová dohoda).

Adresa Komisie na účely korešpondencie:

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

8. Nespolutráca

V prípadoch, ak ktorákoľvek zo zainteresovaných strán odmietne sprístupniť alebo neposkytne potrebné informácie v rámci lehôt alebo významnou mierou bráni v prešetrovaní, pozitívne či negatívne zistenia sa môžu stanoviť v súlade s článkom 18 základného nariadenia na základe dostupných skutočností.

Ak sa zistí, že niektorá zo zainteresovaných strán poskytla nepravdivé alebo zavádzajúce informácie, tieto informácie sa nezohľadnia a podľa článku 18 základného nariadenia sa môžu využiť dostupné skutočnosti. Ak zainteresovaná strana nespolutracuje alebo spolupracuje iba čiastočne a zistenia sa preto zakladajú na dostupných skutočnostiach, môže byť výsledok pre túto stranu menej priaznivý ako v prípade, keby bola spolupracovala.

9. Harmonogram prešetrovania

V súlade s článkom 11 ods. 5 základného nariadenia sa prešetrovanie ukončí do 15 mesiacov od dátumu uverejnenia tohto oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

10. Spracovanie osobných údajov

Je potrebné uviesť, že so všetkými osobnými údajmi zozbieranými počas prešetrovania sa bude zaobchádzať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov ⁽¹⁾.

11. Vyšetrovatel'

Je takisto potrebné uviesť, že ak sa zainteresované strany domnievajú, že pri uplatňovaní svojich práv na obhajobu majú ťažkosti, môžu sa obrátiť na vyšetrovateľa z GR pre obchod. Vyšetrovatel' pôsobí ako styčná osoba medzi zainteresovanými stranami a útvarmi Komisie, ktorá v prípade potreby ponúka sprostredkovanie v procesných záležitostiach týkajúcich sa ochrany ich záujmov v tomto konaní, najmä v súvislosti s nahliadnutím do spisu, ochranou údajov, predĺžením lehôt a spracovaním písomne a/alebo ústne podaných stanovísk. Ďalšie informácie a kontaktné údaje môžu zainteresované strany nájsť na webových stránkach vyšetrovateľa na webovej stránke GR pre obchod (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1.

KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA POLITIKY HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE

KOMISIA

ŠTÁTNA POMOC – DÁNSKO

Štátna pomoc C 41/08 (NN 35/08) – Danske Statsbaner

Výzva na predloženie pripomienok v súlade s článkom 88 ods. 2 Zmluvy o ES

(Text s významom pre EHP)

(2008/C 309/07)

Listom z dňa 10. septembra 2008, ktorý je uvedený v autentickom jazyku za týmto zhrnutím, Komisia oznámila Dánsku svoje rozhodnutie začať konanie podľa článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES, pokiaľ ide o uvedenú pomoc/uvedené opatrenie.

Zainteresované strany môžu predložiť svoje pripomienky v lehote jedného mesiaca odo dňa uverejnenia tohto zhrnutia a nasledujúceho listu. Kontaktné údaje:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate A
B-1049 Brussels
Fax: (32-2) 296 41 04

Tieto pripomienky sa oznámia Dánsku. Zainteresované strany môžu písomne s uvedením dôvodov požiadať o dôverné zaobchádzanie s údajmi o ich totožnosti.

TEXT ZHRNUTIA

DSB mohli viesť podľa informácií, ktoré predložili Komisii podávateľa sťažnosti, k udeleniu štátnej pomoci.

POSTUP

Prvá sťažnosť proti pomoci, ktorá sa údajne poskytla spoločnosti **Danske Statsbaner** (ďalej len „DSB“) na železničnú dopravu medzi mestami Kodaň a Ystad, bola Komisii doručená listom z 3. februára 2003. Po tejto sťažnosti došlo medzi Komisiou a dánskymi orgánmi k opakovanej výmene listov. Sťažnosť sa zaznamenala pod číslom CP107/07.

Listom z 1. júna 2006 bola Komisii doručená druhá sťažnosť proti údajnej pomoci, ktorá bola poskytnutá DSB v rámci dvoch zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme uzavretých s dánskym ministerstvom dopravy. Aj po tejto sťažnosti došlo medzi Komisiou a dánskymi orgánmi k opakovanej výmene listov. Sťažnosť sa zaznamenala pod číslom CP124/2006.

Keďže obe sťažnosti sa čiastočne dotýkajú tých istých skutočností, Komisia sa rozhodla, že ich bude vybavovať súčasne.

OPIS OPATRENÍ

Zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme uzavreté medzi dánskym ministerstvom dopravy a verejným podnikom

Zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme

Toto rozhodnutie sa týka dvoch zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme uzavretých medzi dánskym ministerstvom dopravy a DSB na obdobia rokov 2000 – 2004 a 2005 – 2014. Tieto zmluvy neboli predmetom predchádzajúcej verejnej súťaže.

V týchto zmluvách sa ustanovuje poskytovanie služieb osobnej železničnej dopravy v Dánsku, ako aj plnenie istých záväzkov týkajúcich sa pravidelnosti, kvality alebo spoplatňovania služieb. V zmluvách sa okrem toho ustanovuje aj nákup železničných koľajových vozidiel.

V zmluvách sa ustanovuje, že príjmy spoločnosti DSB plynú až na isté výnimky z predaja lístkov. DSB dostáva aj kompenzácie prostredníctvom zmluvných platieb, výška ktorých je stanovená v zmluve.

POSÚDENIE OPATRENÍ

TEXT LISTU

„1. SAGSFORLØB

Existencia pomoci

Komisia nemôže v tomto štádiu vylúčiť, že spoločnosti DSB bola vyplatená štátna pomoc v rámci zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme uzavretých s dánskym ministerstvom dopravy na obdobie rokov 2000 – 2004 a 2005 – 2014. Komisia má pochybnosti najmä v súvislosti s dodržiavaním troch zo štyroch kritérií, ktoré na tento účel stanovil Súdny dvor vo svojom rozsudku v prípade Altmark.

Zlučiteľnosť

Zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme uzavretá medzi dánskym ministerstvom dopravy a DSB je zmluvou o poskytovaní služieb vo verejnom záujme v zmysle článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69, a preto sa uvedené nariadenie môže v tomto prípade uplatniť.

Komisia usudzuje, že na základe nariadenia (EHS) č. 1191/69 môže vyhlásiť pomoc, ktorá je zahrnutá v cene služieb ustanovených v zmluve o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, za zlučiteľnú so spoločným trhom. Avšak vzhľadom na to, že v nariadení (EHS) č. 1191/69 nie sú vymedzené presné podmienky, zlučiteľnosť takejto pomoci sa musí posudzovať podľa jednej zo všeobecných zásad vyplývajúcich zo zmluvy, judikatúry a jej rozhodovacej praxe.

Komisia poskytla všeobecné zhrnutie týchto zásad v „Rámci Spoločenstva pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme“⁽¹⁾.

V bode 14 tohto rámca sa ustanovujú zásady, na základe ktorých možno uznať zlučiteľnosť pomoci zahrnutej v cene, ktorú zaplatia verejné orgány poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme. Avšak v tejto súvislosti je nutné preukázať, že výška náhrady, t. j. ceny zaplatenej dánskou vládou, nepresahuje sumu nevyhnutnú na krytie nákladov vzniknutých pri plnení záväzkov služieb vo verejnom záujme.

Komisia však pochybuje, že v danom prípade nedošlo k žiadnej nadmernej kompenzácii. Komisia pochybuje aj tom, že sa vyberaním dividend zo zisku DSB dánskym štátom, alebo znížením zmluvných ročných platieb umožnilo zabrániť riziku nadmernej kompenzácie.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti má Komisia pochybnosti o zlučiteľnosti predmetnej štátnej pomoci.

V súlade s článkom 14 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 sa môže od príjemcu požadovať vrátenie každej neoprávnene poskytnutej pomoci.

(1) Ú. v. EÚ C 297, 29.11.2005, s. 4.

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

2. DE KLAGENDE PARTER OG STØTTEMODTAGEREN

2.1. De klagende parter

2.1.1. Den første klager

2. Den første klager er et privatejet busselskab.

2.1.2. Den anden klager

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

2.2. Støttemodtager: Danske Statsbaner

2.2.1. Den forhenværende monopolvirksomhed i Danmark

4. Danske Statsbaner (DSB) er det historiske jernbaneselskab i Danmark.
5. DSB ejes fuldt ud af den danske stat⁽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 lovbekendtgørelse er lov nr. 1171 af 2. december 2007.

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

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

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

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

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

4.2. Kontrakten om offentlig service for perioden 2000-2004

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

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

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

4.2.1. Kontraktens indhold (*)

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

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

Togkilometerproduktion i kontraktperioden

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

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

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

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

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

vilkårene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

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

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

4.2.2. Kontraktbetaling

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

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

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

40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. BEDØMMELSE AF BESTEMMELSERNE I KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG SERVICE

5.1. Er der tale om statsstøtte?

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

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

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

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

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

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

Særlige forhold angående strækningen København — Ystad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Omfattet af tavshedspligten.

⁽¹⁵⁾ Bornholmfærgens anløbshavn.

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

5.2. Forenelighed med det fælles marked

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

5.2.1. Forenelighed på grundlag af EF-traktatens artikel 73

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

5.2.1.1. Altmark-dommen om anvendeligheden af artikel 73

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

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

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

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

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

Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

Kontrakten om offentlig tjeneste kan særligt omfatte:

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

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

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

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

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

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

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

som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse» som omhandlet i EF-traktatens artikel 73, er forenelige med det fælles marked. Anvendelsen af artikel 73, og dermed også anvendelsen af forordning (EØF) nr. 1191/69, forudsætter, at der foreligger statsstøtte som omhandlet i EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Hvis kontraktens indhold kan være omfattet af artikel 73's begreb om »forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse«, bør instrumentet form — altså det, at det er en kontrakt og ikke en ensidigt pålagt forpligtelse — ikke i sig selv hindre, at den støtte, der kan være indeholdt i prisen, er forenelig med det fælles marked. Det afgørende for, om en ydelse, hvad enten den er statspålagt eller aftalt mellem parterne i en kontrakt, kan beteges 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 Altmarkdommens tredje kriterium er opfyldt.

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

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

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

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

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

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

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

idet disse støtteforanstaltninger skal begrænses til 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 finansielt. Litra d) synes altså heller ikke at finde anvendelse.

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

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

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

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

136. I Altmark-dommen konstaterede domstolen, at »traktatens artikel 77 [nu artikel 73] indfører på transportområdet en fravigelse fra de generelle statsstøtterelevanter, 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.

Oznámenie vlády Spojeného kráľovstva v súvislosti so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES o podmienkach udeľovania a používania povolení na vyhľadávanie, prieskum a ťažbu uhľovodíkov

(Text s významom pre EHP)

(2008/C 309/08)

Oznámenie Spojeného kráľovstva o mimoriadnom udeľovaní licencií na prieskum a ťažbu na pobreží (smerom k pevnine) pre oblasti nad bodom najnižšej hladiny vody v bloku SU60 britskej kartografickej agentúry (ordnance survey)

Ministerstvo pre obchod, podnikanie a reformu právnych predpisov

Zákon o rope (Petroleum Act) 1998

Udeľovanie licencií na ťažbu na pobreží

1. Minister pre obchod, podnikanie a reformu právnych predpisov (BERR) vyzýva záujemcov, aby požiadali o licencie na prieskum a ťažbu ropy v tých oblastiach, ktoré sú nad bodom najnižšej hladiny vody v bloku SU60 britskej kartografickej agentúry.

2. Mapa oblasti, ktorá je predmetom ponuky, je uložená na BERR, 1 Victoria Street, London, SW1H0ET. Do mapy je možné nahliadnuť počas obdobia platnosti tohto oznámenia na základe vopred dohodnutého stretnutia [tel.: (44-207) 215 50 32, fax: (44-207) 215 50 70] v čase od 9.15 hod. do 16.45 hod. v pondelok až piatok. Mapa sa nachádza aj na webovej stránke ministerstva týkajúcej sa ropy a zemného plynu (pozri nižšie).

3. Všetky podrobné informácie o ponuke vrátane mapy ponúkanej plošnej výmery v akroch a pokynov k licenciám, podmienky, ktoré tieto licencie obsahujú a informácie o tom, ako podať žiadosť, sa nachádzajú na webovej stránke odboru rozvoja energetických zdrojov (Energy Development Unit, EDU):

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

4. Všetky žiadosti sa budú posudzovať v súlade s ustanoveniami právnych predpisov o rope (ťažba) (oblasti na pobreží) 1995 (S.I. 1995 č. 1436) [Petroleum (Production)(Landward Areas) Regulations 1995 (S.I. 1995 No 1436)] a ustanoveniami právnych predpisov o licenciách na ťažbu uhľovodíkov 1995 (S.I. 1995 č. 1434) [Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995 (S.I. 1995 No 1434)] a z hľadiska pretrvávajúcej potreby rýchleho, dôkladného, účinného a bezpečného prieskumu s cieľom určiť zásoby ropy a zemného plynu na pevninskom území Veľkej Británie.

5. Žiadosti sa budú posudzovať na základe týchto kritérií:

- a) finančná životaschopnosť žiadateľa a jeho dostatok finančných prostriedkov na vykonávanie činností, ktoré by licencia umožňovala počas počiatočného obdobia vrátane pracovného programu predloženého na posúdenie úplného potenciálu územia v rámci bloku, ktorý je predmetom žiadosti;
- b) technická spôsobilosť žiadateľa vykonávať činnosti, ktoré by licencia umožňovala počas počiatočného obdobia vrátane určenia potenciálu uhľovodíkov v rámci bloku, ktoré sú predmetom žiadosti. Technická spôsobilosť sa bude čiastočne posudzovať na základe kvality analýzy bloku, ktorý je predmetom žiadosti;
- c) spôsob, akým žiadateľ navrhuje vykonávať činnosti, ktoré by umožňovala licencia, vrátane programu kvality práce, predloženého na posúdenie plného potenciálu územia, ktoré je predmetom žiadosti;
- d) ak žiadateľ je alebo bol držiteľom licencie udelennej na základe zákona o rope z r. 1998 alebo inej licencie, ktorá má tú istú platnosť, akýkoľvek prejav neefektívnosti alebo nezodpovednosti žiadateľa v rámci činnosti uskutočňovanej na základe uvedenej licencie.

6. Minister licenciu neudelí, pokiaľ nebude zároveň pripravený schváliť prevádzkovateľa podľa výberu žiadateľa. Pred schválením prevádzkovateľa musí byť minister presvedčený, že kandidát bude schopný plánovať a riadiť vrtné práce, pokiaľ ide o počet zamestnancov, ich skúsenosti a prax, navrhnuté postupy a metodiku, formu riadenia, prepojenosť s ďalšími zmluvnými stranami a celkovú obchodnú stratégiu. Pri posudzovaní navrhnutého prevádzkovateľa bude minister brať do úvahy nové informácie uvedené v žiadosti, ako aj referencie kandidáta ako prevádzkovateľa, a to tak v Spojenom kráľovstve, ako aj v zahraničí.

7. Podrobné pokyny týkajúce sa tejto ponuky sa nachádzajú na webovej stránke odboru rozvoja energetických zdrojov:

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

Licencie

8. Žiadateľom sa dáva na vedomie, že minister môže podľa vlastného uváženia ponúknuť licencie za zmenených a doplnených podmienok, aby zohľadnil osobitné okolnosti.

9. Ak minister ponúkne licenciu podľa tejto výzvy, ponuka sa predloží do dvanástich mesiacov od dátumu tohto oznámenia.

10. Minister nepreberá zodpovednosť za náklady, ktoré žiadateľovi vzniknú v súvislosti so zvažovaním alebo predložením žiadosti.

Strategické hodnotenie vplyvov na životné prostredie

11. Ministerstvo pre obchod, podnikanie a reformu právnych predpisov uskutočnilo strategické hodnotenie vplyvov na životné prostredie, ktoré okrem iného zahŕňa aj ponúkanú oblasť, v súlade s ustanoveniami smernice 2001/42/ES o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie. Hodnotenie sa nachádza na webovej stránke odboru rozvoja energetických zdrojov:

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

Oznámenie ministra hospodárstva Holandského kráľovstva podľa článku 3 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES o podmienkach udeľovania a používania povolení na vyhľadávanie, prieskum a ťažbu uhľovodíkov

(2008/C 309/09)

Minister hospodárstva týmto oznamuje, že prijal žiadosť o povolenie na vyhľadávanie uhľovodíkov.

Oblasť, ktorá je predmetom žiadosti, sa nachádza v provincii Noord-Holland a je ohraničená takto:

- a) priamkou z bodu B cez bod A až po priesečník s priamkou určenou v prílohe zákona o ťažbe;
- b) ďalej priamkou medzi dvojicou bodov B – C;
- c) ďalej priamkou medzi dnom morskej hrádze a pobrežnými hrádzami Veerhaven a Nieuwe Haven prístavu Den Helder pozdĺž dna hrádzí oddelujúcich more Waddensee od pevniny provincie Noord-Holland až do bodu D;
- d) ďalej priamkou medzi dvojicami bodov D – E, E – F, F – G, G – H, H – I, I – J, J – K a K – L. Hranica vymedzená týmito úsekmi sa zhoduje s hranicou určenou v povolení na ťažbu v oblasti Slootdorp;
- e) ďalej priamkou medzi dvojicami bodov L – M a M – N;
- f) ďalej priamkou medzi dvojicami bodov N – O, O – P, P – Q, Q – R, R – S, S – T a priamkou z bodu T cez bod U do priesečníka tejto priamky s priamkou uvedenou v prílohe zákona o ťažbe. Hranica vymedzená týmito spojnicami sa zhoduje s hranicou uvedenou v povolení na ťažbu v oblasti Midelie;
- g) ďalej priamkou uvedenou v prílohe zákona o ťažbe z priesečníka uvedeného v písmene f) do priesečníka uvedeného v písmene a).

Súradnice uvedených bodov sú tieto:

Bod	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

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

Súradnice sú vyjadrené podľa národného zememeračského systému (Rijks Driehoeksmeting).

Na základe opisu hraníc je rozloha uvedenej oblasti 576,4 km².

S odvolaním sa na smernicu uvedenú v úvode a na článok 15 zákona o ťažbe (Mijnbouwwet) [zbierka zákonov (Staatsblad) 2002, č. 542] minister hospodárstva vyzýva zúčastnené strany na predloženie konkurenčnej žiadosti o povolenie na vyhľadávanie uhľovodíkov v oblasti ohraničenej uvedenými bodmi a súradnicami.

Príslušným orgánom na udeľovanie povolení je minister hospodárstva. Kritériá, podmienky a požiadavky uvedené v článkoch 5 ods. 1, 5 ods. 2 a 6 ods. 2 uvedenej smernice sú stanovené v zákone o ťažbe (zbierka zákonov 2002, č. 542).

Žiadosti sa môžu predkladať počas 13 týždňov po uverejnení tejto výzvy v *Úradnom vestníku Európskej únie* a mali by sa zaslať na adresu:

De Minister van Economische Zaken
ter attentie van J.C. De Groot, directeur Energiemarkt
ALP/562
Bezuïdenhoutseweg 30
Postbus 20101
2500 EC Den Haag
Nederland

Žiadosti predložené po uplynutí tejto lehoty sa nebudú zohľadňovať.

Rozhodnutie o žiadostiach sa prijme najneskôr do dvanástich mesiacov po uplynutí tejto lehoty.

Ďalšie informácie môžete získať od p. E.J.Hoppela na telefónnom čísle: (31-70) 379 77 62.

Oznámenie francúzskej vlády týkajúce sa smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES o podmienkach udeľovania a používania povolení na vyhládavanie, prieskum a ťažbu uhľovodíkov⁽¹⁾

(Stanovisko k žiadostiam o výlučné povolenia na vyhládavanie tekutých alebo plyných uhľovodíkov nazývané „povolenie Cévennes“, „povolenie Alès“ a „povolenie Navacelles“)

(Text s významom pre EHP)

(2008/C 309/10)

Žiadosťou zo 6. decembra 2007, doplnenou 13. júna 2008, spoločnosť Cevennes petroleum development Ltd, so sídlom na Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex HA9 6DE (Spojené kráľovstvo), požiadala o výlučné povolenie na päťročné obdobie na vyhládavanie tekutých alebo plyných uhľovodíkov, nazývané „povolenie Cévennes“, na území s rozlohou približne 4 323 km štvorcových, ktoré sa týka časti departментov Ardèche, Gard a Hérault.

Žiadosťou z 8. apríla 2008 spoločnosť Schuepbach Energy LLC, so sídlom na 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX 75201 (Spojené štáty americké), požiadala o výlučné povolenie na trojročné obdobie na vyhládavanie tekutých alebo plyných uhľovodíkov, nazývané „povolenie Alès“, na území s rozlohou približne 9 810 km štvorcových, ktoré sa týka časti departментov Ardèche, Aveyron, Drome, Gard, Hérault, Lozère a Vaucluse. Obvod tohto povolenia je čiastočne súčasťou obvodu v žiadosti o povolenie Cévennes.

Žiadosťou z 15. mája 2008 spoločnosti Egdon Resources (New Ventures) Ltd, so sídlom na Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1L (Spojené kráľovstvo), Eagle Energy Limited, so sídlom na 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW 1 2PY (Spojené kráľovstvo), a YCI Resources Ltd, so sídlom na Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (Spojené kráľovstvo), požiadali o výlučné povolenie na päťročné obdobie na vyhládavanie tekutých alebo plyných uhľovodíkov, nazývané „povolenie Navacelles“, na území s rozlohou približne 576 kilometrov štvorcových, ktoré sa týka časti departментov Ardèche a Gard. Obvod tohto povolenia je súčasťou uvedených žiadostí.

Oblasť, na ktorú sa vzťahujú tieto žiadosti o povolenie, je ohraničená oblúkmi poludníkov a rovnobežiek postupne spájajúcimi uvedené vrcholy definované geografickými súradnicami v stupňoch, pričom začiatkom je Parížsky poludník.

Vrchol	Zemepisná dĺžka	Zemepisná šírka
A	2,90 stupňa V	49,80 stupňa S
B	2,90 stupňa V	49,50 stupňa S
C	2,80 stupňa V	49,50 stupňa S
D	2,80 stupňa V	49,40 stupňa S
E	2,70 stupňa V	49,40 stupňa S
F	2,70 stupňa V	49,30 stupňa S
G	2,60 stupňa V	49,30 stupňa S
H	2,60 stupňa V	49,20 stupňa S
I	2,50 stupňa V	49,20 stupňa S
J	2,50 stupňa V	49,10 stupňa S
K	2,40 stupňa V	49,10 stupňa S
L	2,40 stupňa V	48,80 stupňa S
M	2,30 stupňa V	48,80 stupňa S

(¹) Ú. v. ES L 164, 30.6.1994, s. 3.

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

Vrchol	Zemepisná dĺžka	Zemepisná šírka
AU	2,30 stupňa V	49,60 stupňa S
AV	2,30 stupňa V	49,70 stupňa S
AW	2,50 stupňa V	49,70 stupňa S
AX	2,50 stupňa V	49,80 stupňa S

Podávanie žiadostí a kritériá na udelenie oprávnenia.

Žiadatelia, ktorí podali počiatočné žiadosti a konkurenčné žiadosti, musia spĺňať podmienky, ktoré sa ustanovujú v článkoch 4 a 5 dekrétu č. 2006-648 z 2. júna 2006 o oprávneniach na ťažbu a na podzemné skladovanie (Úradný vestník Francúzskej republiky z 3. júna 2006).

Spoločnosti, ktoré majú záujem o toto povolenie, môžu v časovej lehote deväťdesiat dní po uverejnení tohto stanoviska predložiť konkurenčnú žiadosť podľa podmienok uvedených v „Stanovisku o získaní oprávnení na ťažbu uhľovodíkov vo Francúzsku“, uverejnenom v *Úradnom vestníku Európskych spoločstiev* C 374 z 30. decembra 1994 na strane 11 a stanovených dekrétom č. 2006-648 o oprávneniach na ťažbu a na podzemné skladovanie. Konkurenčné žiadosti treba poslať na ministerstvo, ktoré spravuje bane, na nižšie uvedenú adresu.

O počiatočnej žiadosti a o konkurenčných žiadostiach sa rozhodne podľa kritérií na udeľovanie oprávnení na ťažbu vymedzených v článku 6 uvedeného dekrétu a rozhodnutia sa uskutočnia najneskôr 8. apríla 2010.

Podmienky a požiadavky týkajúce sa výkonu činnosti a jej ukončenia.

Žiadatelia sa odkazujú na články 79 a 79.1 ťažobného kódexu a na dekrét č. 2006-649 z 2. júna 2006 o ťažobných prácach, prácach podzemného skladovania a o poriadku pre bane a podzemné skladovanie (Úradný vestník Francúzskej republiky z 3. júna 2006).

Doplňujúce informácie sa dajú získať na Ministerstve životného prostredia, energetiky, trvalo udržateľného rozvoja a územného plánovania [Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (direction générale de l'énergie et climat, direction de l'énergie, Sous-direction de la Sécurité d'Approvisionnement et des Nouveaux Produits Energétiques, bureau exploration production des hydrocarbures], 41, boulevard Vincent Auriol, F-75703 Paris Cedex 13 [tel.: (33) 153 94 14 81, fax: (33) 153 94 14 40].

Právne a regulačné ustanovenia uvedené vyššie je možné nájsť na internetovej stránke Légifrance:

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

POZNÁMKA PRE ČITATEĽA

Inštitúcie rozhodli, že vo svojich dokumentoch už nebudú uvádzať odkazy na posledné zmeny a doplnenia aktov, na ktoré sa odkazuje.

Pokiaľ nie je uvedené inak, odkazy na akty v uverejnených dokumentoch sa vzťahujú na akty v ich platnom znení.