

Uradni list

Evropske unije

C 309

Zvezek 51

Slovenska izdaja

Informacije in objave

4. december 2008

<u>Obvestilo št.</u>	Vsebina	Stran
	I <i>Resolucije, priporočila in mnenja</i>	
	MNENJA	
	Komisija	
2008/C 309/01	Mnenje Komisije z dne 27. novembra 2008 v skladu s členom 7 Direktive 98/37/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede ukrepa prepovedi, ki so ga sprejeli madžarski organi v zvezi s kotno brusilko znamke REDLINE MD-2007-137 ⁽¹⁾	1
2008/C 309/02	Mnenje Komisije z dne 27. novembra 2008 v skladu s členom 7 Direktive 98/37/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede ukrepa prepovedi, ki so ga sprejeli madžarski organi v zvezi z električnim udarnim vrtnikom znamke REDLINE MD-2007-140 ⁽¹⁾	3
	II <i>Sporočila</i>	
	SPOROČILA INSTITUCIJ IN ORGANOV EVROPSKE UNIJE	
	Komisija	
2008/C 309/03	Odobritev državne pomoči v okviru določb členov 87 in 88 Pogodbe ES – Primeri, v katerih Komisija ne vloži ugovora ⁽¹⁾	5
2008/C 309/04	Nenasprotovanje priglašeni koncentraciji (Št. primera COMP/M.5338 – Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) ⁽¹⁾	9



IV *Informacije*

INFORMACIJE INSTITUCIJ IN ORGANOV EVROPSKE UNIJE

Komisija

2008/C 309/05	Menjalni tečaji eura	10
---------------	----------------------------	----

V *Objave*

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM SKUPNE TRGOVINSKE POLITIKE

Komisija

2008/C 309/06	Obvestilo o začetku delnega vmesnega pregleda protidampinskih ukrepov, ki se uporabljajo za uvoz nekaterih volframovih elektrod s poreklom iz Ljudske republike Kitajske	11
---------------	--	----

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM KONKURENČNE POLITIKE

Komisija

2008/C 309/07	Državna pomoč – Danska – Državna pomoč št. C 41/08 (NN 35/08) – Danske Statsbaner – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 88(2) Pogodbe ES ⁽¹⁾	14
2008/C 309/08	Razpis vlade Združenega kraljestva v zvezi z Direktivo 94/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta o pogojih za izdajo in uporabo dovoljenj za iskanje, raziskovanje in izkoriščanje ogljikovodikov ⁽¹⁾	27
2008/C 309/09	Obvestilo ministra za gospodarstvo Kraljevine Nizozemske na podlagi člena 3(2) Uredbe 94/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta o pogojih za izdajo in uporabo dovoljenj za iskanje, raziskovanje in izkoriščanje ogljikovodikov	29
2008/C 309/10	Sporočilo francoske vlade v zvezi z Direktivo 94/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta o pogojih za izdajo in uporabo dovoljenj za iskanje, raziskovanje in izkoriščanje ogljikovodikov (<i>Obvestilo o zahtevkih za izključna dovoljenja za iskanje tekočih ali plinastih ogljikovodikov, imenovanih „Permis de Cévennes“, „Permis d'Alès“ in „Permis de Navacelles“</i>) ⁽¹⁾	31

Opomba bralcu (glej notranjo stran zadnje strani ovitka)



⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

I

(Resolucije, priporočila in mnenja)

MNENJA

KOMISIJA

MNENJE KOMISIJE

z dne 27. novembra 2008

v skladu s členom 7 Direktive 98/37/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede ukrepa prepovedi, ki so ga sprejeli madžarski organi v zvezi s kotno brusilko znamke REDLINE MD-2007-137

(Besedilo velja za EGP)

(2008/C 309/01)

1. Uradno obvestilo madžarskih organov

Člen 2(1) Direktive 98/37/ES o približevanju zakonov držav članic o strojih navaja, da države članice sprejmejo vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se stroji, zajeti v Direktivi, lahko dajo v promet in začnejo uporabljati samo, če ne ogrožajo zdravja in varnosti ljudi, ter, kadar je to primerno, domačih živali ali premoženja, in če so pravilno nameščeni in vzdrževani ter se uporabljajo za predvideni namen.

Člen 7(1) Direktive določa, da država članica ob ugotovitvi, da stroji z oznako „CE“, ki se uporabljajo v skladu s predvidenim namenom, lahko ogrozijo varnost ljudi in, kadar je to primerno, domačih živali ali premoženja, sprejme vse ustrezne ukrepe za umik takih strojev iz prometa, prepoved njihovega dajanja v promet, začetek uporabe ali uporabo ali za omejitev njihovega prostega pretoka. Država članica takoj obvesti Komisijo o vsakem takem ukrepu ter navede razlog za svojo odločitev.

Madžarski organi so 23. julija 2007 obvestili Evropsko komisijo o ukrepu prepovedi v zvezi z dajanjem v promet električne ročne kotne brusilke znamke REDLINE, tipa RL/AG0912-900. Kotna brusilka je izdelala družba Jinhua Max-Power Tools Co. Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, Kitajska, distribuirala pa družba Baumann Hungary Ltd, H-1162 Budimpešta, János utca 118.

Dokumentacija, poslana Evropski Komisiji, je vsebovala naslednje dokumente:

- certifikat št. JSH0408078 z dne 12. avgusta 2004 in certifikat št. 431934 z dne 1. julija 2005 za družbo Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, ki potrjujeta, da je kotna brusilka tipa S1M-MP2-125 skladna z Direktivo o strojih in Direktivo LVD, izdala pa ju je družba Intertek ETL SEMKO, Building No 86, 1198 Qinzhou Road, Šanghaj 200233, Kitajska,
- certifikat št. 02SHS1067-04 z dne 22. novembra 2005, ki ga je za isto vrsto kotne brusilke tipa S1M-MP2-125 izdala družba Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, in s katerim je odobrena oznaka „GS“,
- izjava družbe Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd z dne 12. julija 2006 z navedbo, da je kotna brusilka tipa SM1-MP2-125 na podlagi certifikata 02SH1067-04 enakovredna kotni brusilki tipa RL/AG0912-900,
- ES-izjava o skladnosti z dne 11. decembra 2006, ki jo je pripravila družba Bauman Hungary Kft. z navedbo, da je kotna brusilka tipa S1M-MP2-125 enakovredna kotni brusilki tipa RL/AG0912-900, za katero velja madžarski ukrep.

V skladu s členom 7(2) Direktive se po posvetovanju z zadevnimi strankami od Komisije zahteva, da odloči, ali je takšen ukrep upravičen ali ne. Če Komisija ugotovi, da je ukrep upravičen, obvesti države članice, da lahko sprejmejo vse ustrezne ukrepe v zvezi z zadevnim strojem v skladu s svojimi obveznostmi iz člena 2(1).

2. Razlogi, ki so jih navedli madžarski organi

Ukrep, ki so ga sprejeli madžarski organi, izhaja iz neskladnosti kotne brusilke z naslednjimi bistvenimi zdravstvenimi in varnostnimi zahtevami iz Priloge I k Direktivi 98/37/ES (s sklicevanjem na specifikacije usklajenih evropskih standardov EN 50144-1:1998 „Varnost električnih ročnih orodij – 1. del: Splošne zahteve“ in EN 50144-2-3:2002 „Varnost električnih ročnih orodij – 2-3. del: Posebne zahteve za brusilnike, diskovne peskalnike in polirnike“, na katere se proizvajalec sklicuje v svoji ES-izjavi o skladnosti).

1.2.4 Naprava za zaustavljanje

Med delovanjem se je stikalo zataknilo, preden je prešlo v blokirani položaj, zato se mehanizem zaklepanja ni sprostil z rahlim pritiskom.

1.5.1 Električno napajanje

Med mehanskim preizkusom trdnosti je plastični vstavek odstopil od kotne brusilke, zato so bili izpostavljeni nevarni deli stroja.

1.5.6 Požar

Med toplotnim preizkusom se je stroj vnel, pojavili so se dim in plameni, nato pa se je stroj ustavil.

1.7.3 Označevanje

Ime in naslov proizvajalca ter leto izdelave niso bili navedeni. Prav tako ni bilo opozoril ali ustreznih simbolov.

1.7.4 Navodila

Navodila za uporabo niso vsebovala številnih navodil, ki se zahtevajo za varno delovanje stroja, kot so predpisi, ki urejajo varno uporabo električne energije, parametri v zvezi z emisijo hrupa in vibracijami itd.

Navodila za uporabo v angleškem jeziku so se razlikovala od navodil v madžarskem jeziku.

3. Mnenje Komisije

Komisija je 15. novembra 2007 pisno pozvala družbo Baumann Hungary Kft., naj sporoči svoje pripombe glede ukrepa, ki so ga sprejeli madžarski organi.

Komisija je 15. novembra 2007 pisala tudi družbama Intertek ETL SEMKO, Šanghaj in Intertek Deutschland GmbH, ki sta izdali certifikate o skladnosti za kotno brusilko tipa S1M-MP2-125, ki naj bi bila enakovredna kotni brusilki tipa RL/AG0912-900, za katero velja madžarski ukrep.

Do danes ni prejela nobenega odgovora.

Glede na razpoložljivo dokumentacijo Komisija meni, da so madžarski organi dokazali, da stroj, za katerega velja ukrep prepovedi, ni v skladu z zgoraj navedenimi bistvenimi zdravstvenimi in varnostnimi zahtevami. Te neskladnosti povzročajo resno tveganje za osebe, ki zadevni stroj uporabljajo.

Zato Komisija po izvedbi predpisanega postopka meni, da je ukrep, ki so ga sprejeli madžarski organi, utemeljen.

V Bruslju, 27. novembra 2008

Za Komisijo
Günter VERHEUGEN
Podpredsednik

MNENJE KOMISIJE**z dne 27. novembra 2008****v skladu s členom 7 Direktive 98/37/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede ukrepa prepovedi, ki so ga sprejeli madžarski organi v zvezi z električnim udarnim vrtnikom znamke REDLINE MD-2007-140****(Besedilo velja za EGP)**

(2008/C 309/02)

1. Uradno obvestilo madžarskih organov

Člen 2(1) Direktive 98/37/ES o približevanju zakonov držav članic o strojih določa, da države članice sprejmejo vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se stroji, zajeti v Direktivi, lahko dajo v promet in začnejo uporabljati samo, če ne ogrožajo zdravja in varnosti ljudi, ter, kadar je primerno, domačih živali ali premoženja, če so pravilno nameščeni in vzdrževani ter se uporabljajo za predvideni namen.

Člen 7(1) Direktive določa, da država članica ob ugotovitvi, da stroji z oznako „CE“, ki se uporabljajo v skladu s predvidenim namenom, lahko ogrozijo varnost ljudi in domačih živali ali premoženja, sprejme vse ustrezne ukrepe za umik takih strojev iz prometa, prepoved njihovega dajanja v promet, začetek uporabe ali uporabo ali za omejitve njihovega prostega pretoka. Država članica takoj obvesti Komisijo o vsakem takem ukrepu in navede razlog za svojo odločitev.

Madžarski organi so 23. julija 2007 obvestili Evropsko komisijo o ukrepu prepovedi, sprejetem v zvezi z dajanjem v promet električnega prenosnega udarnega ročnega vrtnika znamke REDLINE, tipa RL/ID0955-910. Proizvajalec stroja je družba Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321 307, Kitajska, distribuiral pa ga družba Baumann Hungary Kft., H-1162 Budimpešta, János utca 118.

Dokumentacija, poslana Evropski komisiji, je vsebovala naslednje dokumente:

- certifikat št. 04SHW2481-01 z dne 15. decembra 2004, ki ga je izdala družba Intertek Deutschland GmbH za udarni vrtnik tipa Z1JE-KZ2-16B in s tem odobrila oznako „GS“ za udarni vrtnik,
- certifikat št. JSH0411181 z dne 1. decembra 2004 in certifikat št. 432960 z dne 15. decembra 2004, ki ju je izdala družba Intertek ETL SEMKO, Šanghaj, za isti tip udarnega vrtnika Z1JE-KZ2-16B,
- izjavo družbe Yongkang Zhengda Industrial Co. z dne 18. junija 2006 o enakovrednosti udarnega vrtnika tipa Z1JE-KZ2-16B in tipa RL/ID0955-910, za katerega velja madžarski ukrep,
- ES-izjavo o skladnosti z dne 11. avgusta 2006, ki jo je pripravila družba Baumann Hungary Kft. v zvezi s certifikatom št. JSH0411181.

V skladu s členom 7(2) Direktive se po posvetovanju z zadevnima strankama od Komisije zahteva, da odloči, ali je takšen ukrep upravičen ali ne. Če Komisija ugotovi, da je ukrep upravičen, obvesti države članice, da lahko sprejmejo vse ustrezne ukrepe v zvezi z zadevnim strojem v skladu s svojimi obveznostmi iz člena 2(1).

2. Razlogi, ki so jih navedli madžarski organi

Ukrep, ki so ga sprejeli madžarski organi, izhaja iz neskladnosti udarnega vrtnika z naslednjimi bistvenimi zdravstvenimi in varnostnimi zahtevami iz Priloge I k Direktivi 98/37/ES (s sklicevanjem na specifikacije usklajenih evropskih standardov EN 60745-1:2003 „Električna ročna orodja – Varnost – 1. del: Splošne zahteve“ in EN 60745-2-1:2003 „Električna ročna orodja – Varnost – 2-1. del: Posebne zahteve za vrtnike in udarne vrtnike“):

1.5.1 Električno napajanje in 1.5.6 – Tveganje požara

Izdelek predstavlja požarno tveganje zaradi nepritrjenih notranjih žic, kar bi lahko povzročilo kratek stik.

1.5.6 Tveganje požara

Med toplotnim preskušanjem se je stroj vnel, pojavili so se dim in plameni, nato pa se je stroj ustavil.

3. Mnenje Komisije

Komisija je 15. novembra 2007 pisala družbi Baumann Hungary Kft., ki je podpisala ES-izjavo o skladnosti, in jo pozvala, naj sporoči svoje pripombe glede ukrepa, ki so ga sprejeli madžarski organi.

Komisija je 15. novembra 2007 pisala tudi družbama Intertek ETL SEMKO, Šanghaj in Intertek Deutschland GmbH, ki sta izdali certifikata o skladnosti za udarni vrtnik tipa Z1JE-KZ2-16B, ki naj bi bil enakovreden udarnemu vrtniku tipa RL/ID0955-910, za katerega velja madžarski ukrep.

Do danes ni prejela nobenega odgovora.

Glede na razpoložljivo dokumentacijo Komisija meni, da so madžarski organi dokazali, da stroj, za katerega velja ukrep prepovedi, ni v skladu z zgoraj navedenimi bistvenimi zdravstvenimi in varnostnimi zahtevami. Te neskladnosti povzročajo resno tveganje za osebe, ki zadevni stroj uporabljajo.

Zato Komisija po izvedbi predpisanega postopka meni, da je ukrep, ki so ga sprejeli madžarski organi, utemeljen.

V Bruslju, 27. novembra 2008

Za Komisijo
Günter VERHEUGEN
Podpredsednik

II

(Sporočila)

SPOROČILA INSTITUCIJ IN ORGANOV EVROPSKE UNIJE

KOMISIJA

Odobritev državne pomoči v okviru določb členov 87 in 88 Pogodbe ES

Primeri, v katerih Komisija ne vložī ugovora

(Besedilo velja za EGP)

(2008/C 309/03)

Datum sprejetja odločitve	4.6.2008
Št. pomoči	N 158/08
Država članica	Poljska
Regija	Lubelskie
Naziv (in/ali ime upravičenca)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Pravna podlaga	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)
Vrsta ukrepa	Pomoč za naložbe
Cilj	Sektorski razvoj
Oblika pomoči	Neposredna nepovratna sredstva, dokapitalizacija, prispevek za zemljišče
Proračun	296,65 milijona PLN (84,14 milijona EUR)
Intenzivnost	Približno 76 %
Trajanje	Pomoč bo dodeljena do 30.12.2011
Gospodarski sektorji	Zračni promet

Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	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
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

Datum sprejetja odločitve	20.10.2008
Št. pomoči	N 458/08
Država članica	Nemčija
Regija	—
Naziv (in/ali ime upravičenca)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Pravna podlaga	— 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)
Vrsta ukrepa	Individualna pomoč
Cilj	Prestrukturiranje podjetij v težavah
Oblika pomoči	Jamstvo
Proračun	Skupni znesek načrtovane pomoči: 0,16 mio EUR
Intenzivnost	—
Trajanje	—
Gospodarski sektorji	Predelovalna industrija

Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	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
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

Datum sprejetja odločitve	13.11.2008
Št. pomoči	N 567/08
Država članica	Finska
Regija	—
Naziv (in/ali ime upravičenca)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Pravna podlaga	Valtioneuvoston päätös talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtioneuvoston ehdoista; draft law
Vrsta ukrepa	Shema pomoči
Cilj	Pomoč za odpravljanje resne motnje v gospodarstvu
Oblika pomoči	Jamstvo
Proračun	Skupni znesek načrtovane pomoči: 50 000 mio EUR
Intenzivnost	—
Trajanje	10.2008-4.2009
Gospodarski sektorji	Finančno posredništvo
Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

Datum sprejetja odločitve	24.1.2008
Št. pomoči	N 696/06
Država članica	Italija
Regija	Molise
Naslov	Trajna ukinitvev ribolovnih aktivnosti in posodobitev ribolovnih plovil
Pravna podlaga	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Vrsta ukrepa	Shema pomoči
Cilj	Pomoč ribiškemu sektorju
Oblika pomoči	Neposredna pomoč
Proračun	1 186 000 EUR
Intenzivnost	Do 40 %
Trajanje	Eno leto
Gospodarski sektorji	Ribištvo
Naziv in naslov organa, ki dodeli pomoč	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
Drugi podatki	—

Verodostojno besedilo odločitve, iz katerega so bili odstranjeni vsi zaupni podatki, je na voljo na spletni strani:

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

Nenasprotovanje priglašeni koncentraciji
(Št. primera COMP/M.5338 – Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)

(Besedilo velja za EGP)

(2008/C 309/04)

Dne 31. oktobra 2008 je Komisija odločila, da ne bo nasprotovala navedeni priglašeni koncentraciji, in jo razglaša za združljivo s skupnim trgom. Ta odločba je sprejeta v skladu s členom 6(1)(b) Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004. Celotno besedilo te odločbe je na razpolago le v angleščini in bo objavljeno potem, ko bo očiščeno morebitnih poslovnih skrivnosti. Dostopno bo:

- na spletni strani Konkurenca portala Europa (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Spletna stran vsebuje različne pripomočke za iskanje posameznih odločb o združitvah, vključno z indeksi podjetij, opravnih števil primero, datumov odločb ter področij,
 - v elektronski obliki na spletni strani EUR-Lex pod dokumentno številko 32008M5338. EUR-Lex je spletni portal za evropsko pravo (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Informacije)

INFORMACIJE INSTITUCIJ IN ORGANOV EVROPSKE UNIJE

KOMISIJA

Menjalni tečaji eura ⁽¹⁾

3. decembra 2008

(2008/C 309/05)

1 euro =

Valuta	Menjalni tečaj	Valuta	Menjalni tečaj
USD ameriški dolar	1,2623	TRY turška lira	1,9926
JPY japonski jen	117,39	AUD avstralski dolar	1,9625
DKK danska krona	7,4505	CAD kanadski dolar	1,5853
GBP funt šterling	0,85475	HKD hongkonški dolar	9,7852
SEK švedska krona	10,4545	NZD novozelandski dolar	2,3804
CHF švicarski frank	1,5332	SGD singapurski dolar	1,9315
ISK islandska krona	290,00	KRW južnokorejski won	1 849,90
NOK norveška krona	8,9050	ZAR južnoafriški rand	13,0017
BGN lev	1,9558	CNY kitajski juan	8,6884
CZK češka krona	25,636	HRK hrvaška kuna	7,1913
EEK estonska krona	15,6466	IDR indonezijska rupija	15 274,00
HUF madžarski forint	262,33	MYR malezijski ringit	4,5948
LTL litovski litas	3,4528	PHP filipinski peso	62,230
LVL latvijski lats	0,7093	RUB ruski rubelj	35,3395
PLN poljski zlot	3,8506	THB tajski bat	44,919
RON romunski leu	3,8435	BRL brazilski real	3,0390
SKK slovaška krona	30,225	MXN mehiški peso	17,1610

⁽¹⁾ Vir: referenčni menjalni tečaj, ki ga objavlja ECB.

V

(Objave)

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM SKUPNE TRGOVINSKE POLITIKE

KOMISIJA

Obvestilo o začetku delnega vmesnega pregleda protidampinskih ukrepov, ki se uporabljajo za uvoz nekaterih volframovih elektrod s poreklom iz Ljudske republike Kitajske

(2008/C 309/06)

Komisija je prejela zahtevek za delni vmesni pregled v skladu s členom 11(3) Uredbe Sveta (ES) št. 384/96 o zaščiti proti dampinskemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske skupnosti („osnovna uredba“) ⁽¹⁾.

1. Zahtevek za pregled

Zahtevek je vložila družba Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd („vložnik“), izvoznik iz Ljudske republike Kitajske.

Zahtevek je po obsegu omejen na preiskavo dampinga v zvezi z vložnikom.

2. Izdelek

Izdelek, ki se pregleduje, so volframove varilne elektrode, vključno z volframovimi palicami za elektrode, iz vsaj 94 % volframa, razen tistih, ki so dobljene samo s sintranjem, razrezane ali nerazrezane na določene dolžine, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske („zadevni izdelek“), trenutno uvrščene pod oznaki KN ex 8101 99 10 in ex 8515 90 00. Te oznake KN so zgolj informativne.

3. Obstoječi ukrepi

Trenutno veljavni ukrep je dokončna protidampinska dajatev, uvedena z Uredbo Sveta (ES) št. 260/2007 ⁽²⁾ o uvozu nekaterih volframovih elektrod s poreklom iz Ljudske republike Kitajske.

⁽¹⁾ UL L 56, 6.3.1996, str. 1.

⁽²⁾ UL L 72, 13.3.2007, str. 1.

4. Razlogi za pregled

Zahtevek v skladu s členom 11(3) temelji na *prima facie* dokazih, ki jih je predložil vložnik, in sicer, da so se okoliščine, na podlagi katerih so bili uvedeni ukrepi, spremenile, in da so te spremembe trajne.

Vložnik je predložil *prima facie* dokaze, da nadaljevanje ukrepov na sedanji ravni ni več potrebno za preprečevanje dampinga. Natančneje, vložnik je predložil *prima facie* dokaze, da primerjava med konstruiranimi normalnimi vrednostmi (izračunanimi na podlagi stroškov proizvodnje, prodajnih, splošnih in upravnih stroškov ter dobička) in izvoznimi cenami za Skupnost kaže, da je stopnja dampinga znatno nižja od trenutne ravni ukrepa.

5. Postopek za ugotavljanje dampinga

Po posvetovanju s svetovalnim odborom je Komisija ugotovila, da obstaja dovolj dokazov, ki upravičujejo začetek delnega vmesnega pregleda, zato v skladu s členom 11(3) osnovne uredbe začel pregled, da bi ugotovila, ali je treba ukrepe za vložnika odpraviti ali spremeniti. V tem primeru bo verjetno treba spremeniti stopnjo dajatve, ki se trenutno uporablja za uvoz zadevnega izdelka od družb, ki niso posebej navedene v členu 1(2) Uredbe (ES) št. 260/2007.

(a) Vprašalniki

Da bi Komisija pridobila informacije, za katere meni, da so potrebne za njeno preiskavo, bo vložniku in organom zadevne države izvoznice poslala vprašalnik. Komisija mora te informacije in dokazila prejeti v roku iz točke 6(a).

(b) Zbiranje informacij in zaslišanja

Vse zainteresirane stranke so vabljeni, da izrazijo svoja stališča, predložijo poleg izpolnjenih vprašalnikov še druge informacije in zagotovijo ustrezna dokazila. Komisija mora te informacije in dokazila prejeti v roku iz točke 6(a).

Poleg tega lahko Komisija zasliši zainteresirane stranke, če te vložijo zahtevek in v njem navedejo posebne razloge, zaradi katerih bi morale biti zaslišane. Ta zahtevek mora biti vložen v roku iz točke 6(a).

(c) Tržnogospodarska/individualna obravnava

Če vložnik predloži zadostne dokaze o tem, da deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, tj. da izpolnjuje pogoje iz člena 2(7)(c) osnovne uredbe, bo normalna vrednost določena v skladu s členom 2(7)(b) osnovne uredbe. V ta namen mora predložiti ustrezno utemeljen zahtevek v posebnem roku iz odstavka 6(b) tega obvestila. Komisija bo družbi poslala obrazec zahtevka, organom Ljudske republike Kitajske pa kopijo. Vložnik lahko uporabi obrazec zahtevka tudi za zahtevek za individualno obravnavo, tj. da izpolnjuje merila iz člena 9(5) osnovne uredbe.

(d) Izbor države s tržnim gospodarstvom

Kadar se družbi ne prizna statusa tržnega gospodarstva, vendar izpolnjuje zahteve za individualno dajatev, določeno v skladu s členom 9(5) osnovne uredbe, bo za določitev normalne vrednosti za Ljudsko republiko Kitajsko v skladu s členom 2(7)(a) osnovne uredbe določena primerna država s tržnim gospodarstvom. Kakor v preiskavi, ki je privedla k uvedbi sedanjih ukrepov za uvoz zadevnega izdelka iz Ljudske republike Kitajske, namerava Komisija za ta namen ponovno uporabiti Združene države Amerike. Zainteresirane stranke so vabljeni, da dajo pripombe glede primernosti te izbire v posebnem roku iz točke 6(c) tega obvestila.

Če je družbi priznan status tržnega gospodarstva, lahko Komisija za določitev normalne vrednosti po potrebi uporabi tudi ugotovitve glede normalne vrednosti, določene v primerni državi s tržnim gospodarstvom, tj. v namen zamenjave nezanesljivih stroškovnih ali cenovnih elementov v Ljudski republiki Kitajski, ki so potrebni za določitev normalne vrednosti, če v Ljudski republiki Kitajski ni na razpolago zanesljivih podatkov. Komisija namerava v ta namen uporabiti Združene države Amerike.

6. Roki

(a) Splošni roki

- (i) Rok, v katerem se stranke lahko javijo, predložijo izpolnjene vprašalnike in kakršne koli druge informacije

Če zainteresirane stranke želijo, da se med preiskavo upoštevajo njihova stališča, se morajo javiti Komisiji, izraziti svoja stališča in predložiti izpolnjene vprašalnike ali kakršne koli druge informacije v 40 dneh po objavi tega obvestila v *Uradnem listu Evropske unije*, če ni drugače določeno. Opozoriti je treba, da je uveljavljanje večine pravic v postopku, določenih v osnovni uredbi, odvisno od tega, ali se stranka javi v navedenem roku.

(ii) Zaslišanja

Vse zainteresirane stranke lahko pri Komisiji zaprosijo tudi za zaslišanje v istem 40-dnevem roku.

(b) Posebni rok za predložitev zahtevkov za tržnogospodarsko in/ali individualno obravnavo

Vložnikov ustrezno utemeljen zahtevek za status tržnega gospodarstva iz točke 5(c) tega obvestila mora prispeti na Komisijo v 15 dneh po objavi tega obvestila v *Uradnem listu Evropske unije*.

(c) Posebni rok za izbor države s tržnim gospodarstvom

Stranke v preiskavi lahko izrazijo svoje pripombe glede primernosti Združenih držav, ki so, kot je navedeno v točki 5(d) tega obvestila, predvidene kot država s tržnim gospodarstvom za določitev normalne vrednosti za Ljudsko republiko Kitajsko. Te pripombe morajo prispeti na naslov Komisije v 10 dneh od objave tega obvestila v *Uradnem listu Evropske unije*.

7. Pisna stališča, izpolnjeni vprašalniki in korespondenca

Vsa stališča in zahtevki zainteresiranih strank morajo biti predloženi v pisni obliki (ne v elektronski obliki, razen če ni drugače določeno) in v njih morajo biti navedeni ime, naslov, elektronski naslov, telefonska številka ter številka telefaksa zainteresirane stranke. Vsa pisna stališča, vključno z informacijami, zahtevanimi v tem obvestilu, izpolnjenimi vprašalniki in korespondenco, ki jih zainteresirane stranke predložijo na zaupni osnovi, se opremijo z oznako „*Interno*“⁽¹⁾ ter se jim v skladu s členom 19(2) osnovne uredbe priloži nezaupna različica, ki je opremljena z oznako „V PREGLED ZAINTERESIRANIM STRANKAM“.

⁽¹⁾ To pomeni, da je dokument samo za notranjo uporabo. Zaščiten je v skladu s členom 4 Uredbe (ES) št. 1049/2001 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z dostopom javnosti do dokumentov Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije (UL L 145, 31.5.2001, str. 43). Je zaupen dokument v skladu s členom 19 osnovne uredbe in členom 6 Sporazuma STO o izvajanju člena VI GATT 1994 (Protidampniški sporazum).

Naslov Komisije za korespondenco:

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

8. Nesodelovanje

V primerih, ko katera koli zainteresirana stranka zavrne dostop do potrebnih informacij, jih ne zagotovi v določenih rokih ali znatno ovira preiskavo, se lahko v skladu s členom 18 osnovne uredbe na podlagi razpoložljivih dejstev sprejmejo pozitivne ali negativne ugotovitve.

Če se ugotovi, da je katera koli zainteresirana stranka predložila napačne ali zavajajoče informacije, se te ne upoštevajo, v skladu s členom 18 osnovne uredbe pa se lahko uporabijo razpoložljiva dejstva. Če zainteresirana stranka ne sodeluje ali pa sodeluje le delno in se zato uporabijo razpoložljiva dejstva, je lahko izid za to stranko manj ugoden, kot bi bil, če bi sodelovala.

9. Časovni okvir preiskave

Preiskava se v skladu s členom 11(5) osnovne uredbe zaključi v 15 mesecih po objavi tega obvestila v *Uradnem listu Evropske unije*.

10. Obdelava osebnih podatkov

Vsi osebni podatki, zbrani v tej preiskavi, bodo obdelani v skladu z Uredbo (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov⁽¹⁾.

11. Pooblaščenec za zaslihanje

Opozoriti je treba tudi, da lahko v primeru, ko zainteresirane stranke menijo, da imajo težave pri uveljavljanju pravic do obrambe, zahtevajo posredovanje pooblaščenca GD Trade za zaslihanje. Pooblaščenec deluje kot posrednik med zainteresiranimi strankami in službami Komisije tako, da po potrebi posreduje pri proceduralnih zadevah, ki vplivajo na zaščito njihovih interesov v določenem postopku, zlasti glede zadev v zvezi z dostopom do dokumentacije, zaupnostjo podatkov, podaljšanjem rokov in predložitvijo pisnih in/ali ustnih stališč. Dodatne informacije in kontaktni podatki so zainteresiranim stranem na voljo na spletnih straneh pooblaščenca za zaslihanje na spletišču GD Trade (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ UL L 8, 12.1.2001, str. 1.

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM KONKURENČNE POLITIKE

KOMISIJA

DRŽAVNA POMOČ – DANSKA

Državna pomoč št. C 41/08 (NN 35/08) – Danske Statsbaner

Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 88(2) Pogodbe ES

(Besedilo velja za EGP)

(2008/C 309/07)

Z dopisom v verodostojnem jeziku z dne 10. septembra 2008 na straneh, ki sledijo temu povzetku, je Komisija uradno obvestila Dansko o svoji odločitvi, da sproži postopek na podlagi člena 88(2) Pogodbe ES v zvezi z zgoraj navedeno pomočjo/ukrepom.

Za zainteresirane stranke lahko predložijo svoje pripombe v enem mesecu od datuma objave tega povzetka in dopisa, ki sledi, na naslednji naslov:

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

Te pripombe se posredujejo Danski. Zainteresirana stranka, ki predloži pripombe, lahko pisno zaprosi za zaupno obravnavo svoje identitete in navede razloge za to.

BESEDILO POVZETKA

OPIS UKREPOV

POSTOPEK

Z dopisom z dne 3. februarja 2003 je Komisija prejela prvo pritožbo glede predvidene pomoči, dodeljene družbi **Danske Statsbaner** (v nadaljevanju „DSB“) za železniški prevoz potnikov med Københavnom in Ystodom. Tej pritožbi je prav tako sledila izmenjava več dopisov med Komisijo in danskimi organi. Pritožba je bila evidentirana pod številko CP107/07.

Z dopisom z dne 1. junija 2006 je Komisija prejela drugo pritožbo glede predvidene pomoči, dodeljene DSB v okviru dveh pogodb o izvajanju javne službe v danskim ministrstvu za promet. Tej pritožbi je prav tako sledila izmenjava več dopisov med Komisijo in danskimi organi. Pritožba je bila evidentirana pod številko CP124/06.

Ker se obe pritožbi nanašata delno na ista dejstva, je Komisija sklenila, da jih obravnava skupaj.

Po informacijah, ki so jih tožniki sporočili Komisiji, bi lahko pogodbe o izvajanju javne službe med danskim ministrstvom za promet in javnim podjetjem DSB privedle do dodelitve državne pomoči.

Pogodbi o izvajanju javne službe

Ta odločba zadeva dve pogodbi o javni službi med danskim ministrstvom za promet in DSB za obdobji 2000–2004 in 2005–2014. Za ti pogodbi ni bil izveden predhodni razpisni postopek.

Ti pogodbi predvidevata storitev železniškega prevoza potnikov na Danskem in nekatere obveznosti glede rednosti, kakovosti storitve ali določitve tarife. Poleg tega pogodbi določata nakup železniškega voznega parka.

V skladu s pogodbenimi določbami DSB ob upoštevanju nekaterih izjem razpolaga s prihodki od prodanih vozovnic. DSB prav tako prejema nadomestila prek pogodbenih plačil, katerih znesek je določen v pogodbi.

OCENA UKREPOV

BESEDILO DOPISA

„1. SAGSFORLØB

Prisotnost pomoči

Komisija v tej fazi ne more izključiti, da je bila državna pomoč izplačana DSB v okviru pogodb o javni službi, sklenjenih med danskim ministrstvom za promet za obdobji 2000–2004 in 2005–2014. Zlasti Komisija dvomi glede spoštovanja treh od štirih meril, kot je ugotovilo Sodišče v sodbi *Altmark*.

Združljivost

Pri pogodbi o javni službi, sklenjeni med dansko vlado in DSB, gre za pogodbo o izvajanju javne službe v smislu člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69, ki se torej uporablja v posebnem primeru.

Komisija meni, da se na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69 pomoč, zajeta v ceni storitev, določena s pogodbo o javni službi, lahko šteje za skladno s skupnim trgov. Ker v Uredbi (EGS) št. 1191/69 manjkajo točni pogoji, je treba skladnost takih pomoči določiti na podlagi splošnih načel iz Pogodbe, sodne prakse in prakse odločanja Komisije.

Komisija je naredila splošen povzetek teh načel v okviru Skupnosti za državne pomoči v obliki nadomestil za javno službo ⁽¹⁾.

Ta okvir v točki 14 določa načela, ki omogočajo vzpostavitev skladnosti pomoči, zajete v ceni, ki jo plačajo javni organi ponudniku javne storitve. Za zagotovitev skladnosti je treba dokazati, da je znesek nadomestila, to je cene, ki jo plača danska vlada, omejen na znesek, potreben za pokritje stroškov izvajanja obveznosti javne službe.

Komisija pa dvomi, da v zadevnem primeru ni prekomernih nadomestil. Komisija tudi dvomi o tem, da je odštetje dividend od dobička DSB s strani danske vlade in zmanjšanje letnih pogodbenih plačil lahko preprečilo vsako tveganje glede prekomernih nadomestil.

Glede na navedeno Komisija dvomi o skladnosti zadevne državne pomoči.

V skladu s členom 14 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 se lahko vse nezakonite pomoči izterjajo od prejemnika.

⁽¹⁾ UL C 297, 29.11.2005, str. 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 indhente de DSB yderligere udtalelse fra uafhængige eksperter.
10. De danske myndigheder forklarede, at DSB's aktiekapital blev fastsat ud fra en sammenligning med lignende foretagender med store anlægsaktiver. Den endelige åbningsbalances egenkapital byggede på en soliditetsgrad på 36 %, og der blev oprettet et stiftertilgodehavende.
11. Derudover skal det bemærkes, at de retlige rammer for DSB blev suppleret med et regnskabsreglement og konkurrenceretlige retningslinjer, som omfatter pligt til at adskille de vigtigste forretningsområder og holde dem adskilt samt undgå enhver form for krydssubsidiering. Den kontraktbetaling, som DSB modtager på baggrund af de forhandlede kontrakter om offentlig service, holdes adskilt fra de forretningsområder, der drives på ren forretningsmæssig basis.
12. DSB's produktøkonomiregnskaber er udformet for hvert forretningsområde og baseret på en dokumenteret aktivitetsbaseret omkostningsfordeling ved hjælp af fordelingsnøgler for omkostninger og indtægter ⁽⁵⁾.

3. DE VÆSENTLIGSTE KLAGEPUNKTER

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

3.1. Den første klagers klagepunkter

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

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

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

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

3.2. Den anden klagers klagepunkter

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

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

4.1. Den danske retlige ramme for kontrakter om offentlig service

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

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

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

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

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

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

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

4.2. Kontrakten om offentlig service for perioden 2000-2004

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

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

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

4.2.1. Kontraktens indhold (*)

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

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

Togkilometerproduktion i kontraktperioden

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

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

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

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

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

vilkårene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

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

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

4.2.2. Kontraktbetaling

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

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

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

40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

⁽¹⁰⁾ Jf. ovennævnte undtagelser.

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. BEDØMMELSE AF BESTEMMELSERNE I KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG SERVICE

5.1. Er der tale om statsstøtte?

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

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

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

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

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

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

Særlige forhold angående strækningen København — Ystad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- ændring af den generelle juridiske ramme for jernbanesektoren, herunder de skattemæssige forhold
- realisering af investeringer i rullende materiel inden juni 1999 (10 mia. DKK)
- en udvikling i billetpriserne, der følger forbrugerprisindekset
- en anslået årlig 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.

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

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

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

(*) Omfattet af tavshedspligten.

⁽¹⁵⁾ Bornholmfærgens anløbshavn.

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

5.2. Forenelighed med det fælles marked

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

5.2.1. Forenelighed på grundlag af EF-traktatens artikel 73

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

5.2.1.1. Altmark-dommen om anvendeligheden af artikel 73

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

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

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

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

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

Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

Kontrakten om offentlig tjeneste kan særligt omfatte:

— transportydelser, der følger fastsatte regler om kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet

— supplerende transportydelser

— transportydelser til bestemte priser og på bestemte vilkår, især for bestemte grupper af rejsende eller bestemte forbindelser

— tilpasninger af ydelserne til de faktiske behov.

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

a) særlige oplysninger om transportydelserne, navnlig vedrørende kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet

b) prisen på ydelserne i henhold til kontrakten, der enten udgør et tillæg til takstindtægterne eller omfatter indtægterne, samt nærmere bestemmelser for de finansielle forbindelser mellem de to parter

c) reglerne vedrørende tillægskontrakter og kontraktændringer, navnlig for at tage hensyn til uforudsete ændringer

d) aftalens gyldighedsperiode

e) sanktioner i tilfælde af misligholdelse af kontrakten.

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

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

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

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

som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse» som omhandlet i EF-traktatens artikel 73, er forenelige med det fælles marked. Anvendelsen af artikel 73, og dermed også anvendelsen af forordning (EØF) nr. 1191/69, forudsætter, at der foreligger statsstøtte som omhandlet i EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Hvis kontraktens indhold kan være omfattet af artikel 73's begreb om »forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse«, bør instrumentet form — altså det, at det er en kontrakt og ikke en ensidigt pålagt forpligtelse — ikke i sig selv hindre, at den støtte, der kan være indeholdt i prisen, er forenelig med det fælles marked. Det afgørende for, om en ydelse, hvad enten den er statspålagt eller aftalt mellem parterne i en kontrakt, kan 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 fælleskabsbestemmelser om dem træder i kraft, når betalingerne foretages til virksomheder inden for jernbane-, landevejs- og vandvejstrafikken til udligning af de forpligtelser til offentlig tjenesteydelse, der pålægges disse virksomheder af staten eller af offentligretlige enheder, og som angår:

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

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

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

136. I Altmark-dommen konstaterede domstolen, at »traktatens artikel 77 [nu artikel 73] indfører på transportområdet en fravigelse fra de generelle statsstøtteregler, idet denne bestemmelse fastsætter, at støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med traktaten«⁽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.

Razpis vlade Združenega kraljestva v zvezi z Direktivo 94/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta o pogojih za izdajo in uporabo dovoljenj za iskanje, raziskovanje in izkoriščanje ogljikovodikov

(Besedilo velja za EGP)

(2008/C 309/08)

Razpis Združenega kraljestva za dodelitev izrednih dovoljenj za iskanje in izkoriščanje nafte na obali (na kopnem) za kopenska območja, ki so nad najnižjo vodno črto območja SU60 katastrskega načrta Združenega kraljestva

Ministrstvo za gospodarstvo, podjetništvo in reformo zakonodaje

Zakon o nafti 1998

Možnost za izdajo dovoljenj za iskanje in izkoriščanje nafte na obali

1. Minister za gospodarstvo, podjetništvo in reformo zakonodaje (Secretary of State for Business, Enterprise and Regulatory Reform) vabi vse zainteresirane, da zaprosijo za dovoljenja za iskanje in izkoriščanje nafte na kopenskem območju, ki je nad najnižjo vodno črto območja SU60 katastrskega načrta Združenega kraljestva.

2. Zemljevid o ponujenem območju je shranjen na Ministrstvu za gospodarstvo, podjetništvo in reformo zakonodaje (BERR – 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET). Ta zemljevid je na vpogled s predhodno najavo (tel.: (44-207) 215 50 32, faks: (44-207) 215 50 70) med 9.15 in 16.45 od ponedeljka do petka med obdobjem veljavnosti tega razpisa. Zemljevid je na voljo tudi na spletni strani ministrstva BERR o nafti in plinu (glej spodaj).

3. Vse podrobnosti ponudbe, vključno z zemljevidom ponujene površine iz razpisa, navodili glede dovoljenj, pogoji, ki bodo veljali za ta dovoljenja, in navodili kako vložiti zahtevek, so na voljo na spletni strani enote za energetske razvoj (EDU):

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

4. Vsi zahtevki bodo ocenjene v skladu s Petroleum (Production) (Landward Areas) Regulations iz leta 1995 (S.I. 1995 št. 1436) in Hydrocarbons Licensing Directive Regulations iz leta 1995 (S.I. 1995 št. 1434) ter glede na stalno potrebo hitrega, temeljitega, učinkovitega in varnega iskanja virov nafte in plina v celinskem delu Velike Britanije.

5. Zahtevki bodo ocenjeni na podlagi naslednjih meril:

- (a) finančne sposobnosti vlagatelja in njegove finančne zmožnosti za izvedbo dejavnosti, odobrenih na podlagi dovoljenja v začetnem obdobju, vključno z delovnim programom, ki je bil predložen za ocenjevanje celotnih možnosti območja iz zahtevka;
- (b) tehnične sposobnosti vlagatelja za izvedbo dejavnosti, odobrenih na podlagi dovoljenja v začetnem obdobju, vključno s prepoznavanjem možnosti za iskanje ogljikovodikov na območju, za katerega je bil vložen zahtevek. Tehnična sposobnost bo deloma ocenjena na podlagi kakovosti analize območja iz zahtevka.
- (c) načina, ki ga vlagatelj predlaga za izvedbo dejavnosti, odobrenih na podlagi dovoljenja, vključno s kakovostjo delovnega programa, ki je bil predložen za ocenjevanje celotnih možnosti območja iz zahtevka;
- (d) kakršnega koli pomanjkanja učinkovitosti vlagatelja v postopkih v zvezi z omenjenim dovoljenjem, če vlagatelj ima dovoljenje, ki je bilo izdano ali velja za izdanega v skladu z zakonom o nafti iz leta 1998.

6. Minister bo izdal dovoljenje samo v primeru, da odobri tudi izvajalca, ki ga je izbral vlagatelj. Pred odobritvijo izvajalca se mora minister prepričati, da bo kandidat sposoben načrtovati in voditi postopke vrtenja glede na število, izkušnost in usposobljenost osebja, predlagane postopke in metodologijo, obliko vodstvene strukture, sodelovanje s pogodbeniki ter splošno upravno strukturo. Pri proučitvi predlaganega izvajalca bo minister upošteval nove podatke, navedene v zahtevku, in uspešnost izvajalca v Združenem Kraljestvu in tujini.

7. Podrobnejša navodila v zvezi s tem razpisom so na voljo na spletni strani EDU:

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

Dovoljenja

8. Vlagatelje se seznanja, da lahko minister izda dovoljenja pod spremenjenimi pogoji, ki odražajo posebne okoliščine.

9. Če minister ponudi dovoljenje na podlagi tega poziva, se ponudba pripravi v dvanajstih mesecih po datumu tega razpisa.

10. Minister ne prevzame nobene odgovornosti za kakršne koli stroške, ki jih ima vlagatelj s pripravo ali vložitvijo svojega zahtevka.

Strateška presoja vplivov na okolje

11. Ministrstvo za gospodarstvo, podjetništvo in reformo zakonodaje je izvedlo presojo vpliva na celotno območje iz razpisa v skladu s standardom iz Direktive 2001/42/ES o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje. Presoja je na voljo na spletni strani EDU:

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

Obvestilo ministra za gospodarstvo Kraljevine Nizozemske na podlagi člena 3(2) Uredbe 94/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta o pogojih za izdajo in uporabo dovoljenj za iskanje, raziskovanje in izkoriščanje ogljikovodikov

(2008/C 309/09)

Minister za gospodarstvo sporoča, da je prejel vlogo za pridobitev dovoljenja za ogljikovodike.

Razmejitev območja v provinci Noord-Holland, ki ga zadeva vloga, je naslednja:

- (a) ravna črta od točke B do točke A do sečišča te črte s črto iz Priloge k Zakonu o rudarstvu;
- (b) nato ravna črta med točkama B in C;
- (c) nato črta med temeljem zidu morja, ob valolomih Veerhaven in Nieuwe Haven Den Helderja, ob vznožju nasipov, ki ločijo Waddenzee od kopnega province Noord-Holland, do točke D;
- (d) nato ravna črta med pari točk D–E, E–F, F–G, G–H, H–I, I–J, J–K in K–L. Meja, določena s temi črtami ustreza meji dovoljenja za Slootdorp;
- (e) nato ravna črta med paroma točk L–M in M–N;
- (f) nato ravna črta med pari točk N–O, O–P, P–Q, Q–R, R–S in S–T ter ravna črta od točke T skozi točko U do sečišča te črte s črto iz Priloge k Zakonu o rudarstvu. Meja, določena s temi črtami ustreza meji dovoljenja za Middelie;
- (g) nato od sečišča iz točke (f) črta iz Priloge k Zakonu o rudarstvu do sečišča iz točke (a).

Koordinate navedenih točk so naslednje:

Točka	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

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

Koordinate so izražene v skladu z nacionalnim sistemom triangulacije (RD).

Na podlagi tega opisa razmejitve je razvidno, da površina območja znaša 576,4 km².

Minister za gospodarstvo vabi v skladu z navedeno uredbo in členom 15 Zakona o rudarstvu (Uradni list Kraljevine Nizozemske 2002, 542) vse zainteresirane, da oddajo konkurenčne vloge za izdajo dovoljenja za pridobivanje ogljikovodikov na območju, ki meji na zgoraj navedene točke in koordinate.

Za izdajo dovoljenj je pristojen minister za gospodarstvo. Merila, pogoji in zahteve iz člena 5(1) in (2) ter člena 6(2) navedene direktive so določeni v Zakonu o rudarstvu (Uradni list Kraljevine Nizozemske 2002, št. 542).

Vloge se lahko oddajo v 13 tednih po objavi tega razpisa v Uradnem listu Evropske unije in morajo biti naslovljene na:

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

Vloge, ki bodo prispele na navedeni naslov po tem datumu, ne bodo upoštevane.

Odločitev o vlogah bo sprejeta najpozneje v dvanajstih mesecih po izteku tega roka.

Dodatne informacije so na voljo pri: Hoppel, telefonska številka: (31-70) 379 77 62.

Sporočilo francoske vlade v zvezi z Direktivo 94/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta o pogojih za izdajo in uporabo dovoljenj za iskanje, raziskovanje in izkoriščanje ogljikovodikov ⁽¹⁾

(Obvestilo o zahtevkih za izključna dovoljenja za iskanje tekočih ali plinastih ogljikovodikov, imenovanih „Permis de Cévennes“, „Permis d'Alès“ in „Permis de Navacelles“)

(Besedilo velja za EGP)

(2008/C 309/10)

Družba Cévennes petroleum development Ltd s sedežem na Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex HA9 6DE (Združeno kraljestvo), je z zahtevkom z dne 6. decembra 2007, dopolnjenim 13. junija 2008, zaprosila za izključno dovoljenje za iskanje tekočih ali plinastih ogljikovodikov, imenovano „Permis des Cévennes“, za obdobje petih let na površini približno 4 323 kvadratnih kilometrov, ki pokriva del departmajev Ardèche, Gard in Herault.

Družba Schuepbach Energy LLC s sedežem na 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX 75201 (ZDA), je z zahtevkom z dne 8. aprila 2008 zaprosila za izključno dovoljenje za iskanje tekočih ali plinastih ogljikovodikov, imenovano „Permis d'Alès“, za obdobje treh let na površini, ki pokriva del departmajev Ardèche, Aveyron, Drome, Gard, Herault, Lozère in Vaucluse. Območje iz tega zahtevka je delno vključeno v zahtevek za „Permis des Cévennes“.

Družbe Egdon Resources (New Ventures) Ltd s sedežem na 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (Združeno kraljestvo), Eagle Energy Limited s sedežem na 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (Združeno kraljestvo) in YCI Resources Ltd s sedežem na Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (Združeno kraljestvo), so z zahtevkom z dne 15. maja 2008 zaprosile za izključno dovoljenje za iskanje tekočih ali plinastih ogljikovodikov, imenovano „Permis de Navacelles“, za obdobje petih let na površini približno 576 kvadratnih kilometrov, ki pokriva del departmajev Ardèche in Gard. Območje iz tega zahtevka je delno vključeno v zgornja zahtevka.

Območje, ki ga pokrivajo dovoljenja, je omejeno z loki poldnevnikov in vzporednikov, ki povezujejo točke, določene v nadaljevanju, z njihovimi geografskimi koordinatami, pri čemer izhodiščni poldnevnik poteka skozi Pariz.

Točka	Zemljepisna dolžina	Zemljepisna širina
A	2,90° V.Z.D.	49,80° S.Z.Š.
B	2,90° V.Z.D.	49,50° S.Z.Š.
C	2,80° V.Z.D.	49,50° S.Z.Š.
D	2,80° V.Z.D.	49,40° S.Z.Š.
E	2,70° V.Z.D.	49,40° S.Z.Š.
F	2,70° V.Z.D.	49,30° S.Z.Š.
G	2,60° V.Z.D.	49,30° S.Z.Š.
H	2,60° V.Z.D.	49,20° S.Z.Š.
I	2,50° V.Z.D.	49,20° S.Z.Š.
J	2,50° V.Z.D.	49,10° S.Z.Š.
K	2,40° V.Z.D.	49,10° S.Z.Š.
L	2,40° V.Z.D.	48,80° S.Z.Š.
M	2,30° V.Z.D.	48,80° S.Z.Š.

(¹) ULL 164, 30.6.1994, str. 3.

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

Točka	Zemljepisna dolžina	Zemljepisna širina
AU	2,30° V.Z.D.	49,60° S.Z.Š.
AV	2,30° V.Z.D.	49,70° S.Z.Š.
AW	2,50° V.Z.D.	49,70° S.Z.Š.
AX	2,50° V.Z.D.	49,80° S.Z.Š.

Predložitev zahtevkov in merila za podelitev pravic

Vlagatelji začetnih in konkurenčnih zahtevkov morajo izpolnjevati pogoje iz členov 4 in 5 Odloka št. 2006-648 z dne 2. junija 2006 o rudarskih pravicah in pravicah podzemnega skladiščenja (*Journal officiel de la République française* z dne 3. junija 2006).

Zainteresirane družbe lahko vložijo konkurenčni zahtevek v devetdesetih dneh od dneva objave tega obvestila v skladu s postopkom, povzetim v „Obvestilu o podelitvi rudarskih pravic za ogljikovodike v Franciji“, ki je bilo objavljeno v *Uradnem listu Evropskih skupnosti* C 374 z dne 30. decembra 1994, str. 11, in določenim z Odlokom št. 2006-648 o rudarskih pravicah in pravicah podzemnega skladiščenja. Konkurenčne zahtevke naslovijo na ministrstvo, pristojno za rudarstvo, na spodaj navedeni naslov.

Odločitve v zvezi z začetnim zahtevkom in konkurenčnimi zahtevki se sprejmejo na podlagi meril za podelitev pravic rudarjenja, opredeljenih v členu 6 navedenega odloka, in sicer najpozneje 8. aprila 2010.

Pogoji in zahteve za izvajanje dejavnosti ter njeno prenehanje

Vlagatelji naj upoštevajo člena 79 in 79.1 rudarskega zakonika in Odlok št. 2006-649 z dne 2. junija 2006 o rudarskih dejavnostih, dejavnostih podzemnega skladiščenja ter nadzoru rudnikov in podzemnih skladišč (*Journal officiel de la République française* z dne 3. junija 2006).

Dodatne informacije so na voljo pri Ministrstvu za ekologijo, energetiko, trajnostni razvoj in prostorsko načrtovanje (*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 (telefon: (33) 153 94 14 81 telefaks: (33) 153 94 14 40).

Zgoraj navedeni zakoni in drugi predpisi so na voljo na spletni strani:

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

OPOMBA BRALCU

Institucije so se odločile, da v svojih besedilih ne bodo več navajale zadnje spremembe navedenih besedil.

Če ni navedeno drugače, se akti iz objavljenih besedil sklicujejo na akte v trenutno veljavni različici.