

# Europeiska unionens officiella tidning

# C 309

femtioförsta årgången

Svensk utgåva

## Meddelanden och upplysningar

4 december 2008

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	I <i>Resolutioner, rekommendationer och yttranden</i>	
	YTTRANDEN	
	<b>Kommissionen</b>	
2008/C 309/01	Kommissionens yttrande av den 27 november 2008 med tillämpning av artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/37/EG angående de ungerska myndigheternas förbud mot en vinkelslip av märket REDLINE MD-2007-137 <sup>(1)</sup> .....	1
2008/C 309/02	Kommissionens yttrande av den 27 november 2008 med tillämpning av artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/37/EG angående de ungerska myndigheternas förbud mot en elektrisk slagbormaskin av märket REDLINE MD-2007-140 <sup>(1)</sup> .....	3
<hr/>		
	II <i>Meddelanden</i>	
	MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH ORGAN	
	<b>Kommissionen</b>	
2008/C 309/03	Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget – Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar <sup>(1)</sup> .....	5
2008/C 309/04	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.5338 – Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) <sup>(1)</sup> .....	9



## IV Upplysningar

## UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH ORGAN

**Kommissionen**

2008/C 309/05	Eurons växelkurs .....	10
---------------	------------------------	----

---

## V Yttranden

## FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV DEN GEMENSAMMA HANDELSPOLITIKEN

**Kommissionen**

2008/C 309/06	Tillkännagivande om inledande av en partiell interimsoversyn av de antidumpningsåtgärder som tillämpas på import av vissa volframelektroder med ursprung i Folkrepubliken Kina .....	11
---------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

## FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

**Kommissionen**

2008/C 309/07	Statligt stöd – Danmark – Statligt stöd C 41/08 (NN 35/08) – Danske Statsbaner – Uppmaning enligt artikel 88.2 i EG-fördraget att inkomma med synpunkter <sup>(1)</sup> .....	14
2008/C 309/08	Tillkännagivande från Förenade kungarikets regering avseende Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG om villkoren för beviljande och utnyttjande av tillstånd för prospektering efter samt undersökning och utvinning av kolväten <sup>(1)</sup> .....	27
2008/C 309/09	Meddelande från Konungariket Nederländernas ekonomiministerium i enlighet med artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG om villkoren för beviljande och utnyttjande av tillstånd för prospektering efter samt undersökning och utvinning av kolväten .....	29
2008/C 309/10	Meddelande från den franska regeringen om Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG om villkoren för beviljande och utnyttjande av tillstånd för prospektering efter samt undersökning och utvinning av kolväten ( <i>Tillkännagivande av ansökningar om exklusiva tillstånd att inleda prospektering efter flytande kolväten och kolväten i gasform "Cévennes-tillstånd", "Alès-tillstånd" och "Navacelles-tillstånd"</i> ) <sup>(1)</sup> .....	31

---

**Not till läsaren** (se omslagets tredje sida)



<sup>(1)</sup> Text av betydelse för EES

## I

(Resolutioner, rekommendationer och yttranden)

## YTTRANDEN

## KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS YTTRANDE

av den 27 november 2008

med tillämpning av artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/37/EG angående de ungerska myndigheternas förbud mot en vinkelslip av märket REDLINE MD-2007-137

(Text av betydelse för EES)

(2008/C 309/01)

#### 1. De ungerska myndigheternas anmälan

Enligt artikel 2.1 i direktiv 98/37/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om maskiner ska medlemsstaterna vidta alla lämpliga åtgärder för att se till att maskiner som omfattas av direktivet släpps ut på marknaden eller tas i bruk endast om detta inte medför risk för människors hälsa och säkerhet samt i förekommande fall för husdjur och egendom, under förutsättning att maskinerna installerats och underhålls på riktigt sätt samt används för avsett ändamål.

I artikel 7.1 i direktivet föreskrivs det att när en medlemsstat konstaterar att en maskin med CE-märkning som används på avsett sätt kan äventyra människors och i förekommande fall husdjurs och egendoms säkerhet, ska medlemsstaten vidta alla lämpliga åtgärder för att avlägsna maskinen från marknaden, för att förbjuda att den släpps ut på marknaden och tas i bruk eller för att begränsa dess fria rörlighet. Medlemsstaten ska omedelbart underrätta kommissionen om dessa åtgärder och om skälen för beslutet.

Den 23 juli 2007 anmälde de ungerska myndigheterna till Europeiska kommissionen att man utfärdat ett förbud mot utsläppande på marknaden av en bärbar elektrisk vinkelslip av märket REDLINE, typ RL/AG0912-900. Verktyget tillverkas av Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, Kina, och saluförs av Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Följande handlingar ingick i den dokumentation som översänts till Europeiska kommissionen:

- intyg nr JSH0408078 av den 12 augusti 2004, och intyg nr 431934 av den 1 juli 2005, utfärdade till Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, där det intygas att en vinkelslip av typ S1M-MP2-125 överensstämmer med maskindirektivet och lågspänningsdirektivet. Intygen är utfärdade av Intertek ETL SEMKO, Building No 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, Kina,
- intyg nr 02SHS1067-04 av den 22 november 2005, utfärdat av Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, för samma typ av vinkelslip S1M-MP2-125. Intyget avser beviljande av "GS"-märket,
- en försäkran av Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd av den 12 juli 2006. I dokumentet anges det att vinkelslipen av typ S1M-MP2-125 som omfattas av intyg 02SHS1067-04 är likvärdig med vinkelslipen av typ RL/AG0912-900,
- en EG-försäkran om överensstämmelse som upprättats av Baumann Hungary Kft. och är daterad den 11 december 2006, som också den anger att vinkelslipen av typ S1M-MP2-125 är likvärdig med vinkelslipen av typ RL/AG0912-900, vilken är föremål för det ungerska förbudet.

Enligt artikel 7.2 i direktivet ska kommissionen, efter samråd med de berörda parterna, ange om den anser att åtgärden är befogad. Om kommissionen anser att åtgärden är befogad ska den underrätta medlemsstaterna om detta, så att de kan vidta lämpliga åtgärder beträffande den aktuella maskinen i enlighet med sina skyldigheter enligt artikel 2.1.

## 2. De ungerska myndigheternas skäl

Skälen för de ungerska myndigheternas beslut var att vinkelslipen inte uppfyller följande grundläggande hälso- och säkerhetskrav i bilaga I till direktiv 98/37/EG (med hänvisning till de harmoniserade europeiska standarderna EN 50144-1:1998 "Elektriska handverktyg – Säkerhet – Del 1: Allmänna fordringar", och EN 50144-2-3:2002 "Elektriska handverktyg – Säkerhet – Del 2-3: Särskilda fordringar på slip- och polermaskiner", som det hänvisas till i tillverkarens EG-försäkran om överensstämmelse):

### 1.2.4 Stoppanordningar

Under gång fastnade strömbrytaren innan den nådde sin låsta position, vilket gjorde att låsmekanismen inte utlöstes genom ett lätt tryck.

### 1.5.1 Elektrisk matning

Vid provningen av mekanisk hållfasthet lossnade plasthöljet från vinkelslipen och därmed blottades strömförande delar.

### 1.5.6 Brand

Vid värmeprovningen fattade maskinen eld, släppte ut rök och flammor och stannade sedan.

### 1.7.3 Märkning

Tillverkarens namn och adress stod inte angivet och inte heller tillverkningsår. Varningstext och relevanta symboler saknades också.

### 1.7.4 Anvisningar

Bruksanvisningen saknade flera anvisningar som krävs för att maskinen ska fungera säkert, t.ex. regler beträffande elsäkerhet och värden för buller och vibrationer.

Bruksanvisningen på engelska skiljde sig från bruksanvisningen på ungerska.

## 3. Kommissionens yttrande

Den 15 november 2007 skrev kommissionen till Baumann Hungary Kft. och bad om företagets synpunkter på de ungerska myndigheternas förbud.

Den 15 november 2007 skrev kommissionen även till Intertek ETL SEMKO, Shanghai, och till Intertek Deutschland GmbH som utfärdat intyg om överensstämmelse för en vinkelslip av typ S1M-MP2-125, som man hävdade var likvärdig med vinkelslipen av typ RL/AG0912-900, vilken var föremål för de ungerska myndigheternas förbud.

Det har hittills inte kommit något svar.

Mot bakgrund av den dokumentation som finns tillgänglig anser kommissionen att de ungerska myndigheterna har visat att maskinerna som omfattas av förbudet inte uppfyller de grundläggande hälso- och säkerhetskrav som det hänvisas till ovan. Bristen på överensstämmelse innebär allvarliga risker för personer som använder verktyget.

Kommissionen har följt det föreskrivna förfarandet och finner att de ungerska myndigheternas åtgärder är befogade.

Utfärdat i Bryssel den 27 november 2008.

På kommissionens vägnar  
Günter VERHEUGEN  
Vice ordförande

**KOMMISSIONENS YTTRANDE****av den 27 november 2008****med tillämpning av artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/37/EG angående de ungerska myndigheternas förbud mot en elektrisk slagborrmaskin av märket REDLINE MD-2007-140****(Text av betydelse för EES)**

(2008/C 309/02)

**1. De ungerska myndigheternas anmälan**

Enligt artikel 2.1 i direktiv 98/37/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om maskiner ska medlemsstaterna vidta alla lämpliga åtgärder för att se till att maskiner som omfattas av direktivet släpps ut på marknaden eller tas i bruk endast om detta inte medför risk för människors hälsa och säkerhet samt i förekommande fall för husdjur och egendom, under förutsättning att maskinerna installeras och underhålls på riktigt sätt samt används för avsett ändamål.

I artikel 7.1 i direktivet föreskrivs det att när en medlemsstat konstaterar att en maskin med CE-märkning som används på avsett sätt kan äventyra människors och i förekommande fall husdjurs och egendoms säkerhet, ska medlemsstaten vidta alla lämpliga åtgärder för att dra tillbaka maskinen från marknaden, förbjuda att den släpps ut på marknaden och tas i bruk eller begränsa dess fria rörlighet. Medlemsstaten ska omedelbart underrätta kommissionen om dessa åtgärder och om skälen för beslutet.

Den 23 juli 2007 anmälde de ungerska myndigheterna till Europeiska kommissionen att de utfärdat ett förbud mot utsläppande på marknaden av en elektrisk bärbar slagborrmaskin av märket REDLINE, typ RL/ID0955-910. Maskinen har tillverkats av Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, Kina, och distribuerades av Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

Handlingarna som överlämnades till Europeiska kommissionen omfattade följande dokument:

- intyg nr 04SHW2481-01 av den 15 december 2004 utfärdat av Intertek Deutschland GmbH för en slagborr av typ Z1JE-KZ2-16B enligt vilket slagborren beviljas GS-märkning,
- intyg nr JSH0411181 av den 1 december 2004 och intyg nr 432960 av den 15 december 2004 utfärdat av Intertek ETL SEMKO, Shanghai, för samma typ av slagborr Z1JE-KZ216B,
- ett intyg av Yongkang Zhengda Industrial Co. av den 18 juni 2006 om att slagborren Z1JE-KZ2-16B motsvarar post RL/ID0955-910 som omfattas av den ungerska åtgärden,
- en EG-försäkran om överensstämmelse som utfärdats av Baumann Hungary Kft. den 11 augusti 2006 med hänvisning till intyg nr JSH0411181.

Enligt artikel 7.2 i direktivet ska kommissionen, efter samråd med de berörda parterna, ange om den anser att åtgärden är befogad. Om åtgärden är befogad ska den underrätta medlemsstaterna om detta, så att de kan vidta lämpliga åtgärder beträffande den aktuella maskinen i enlighet med sina skyldigheter enligt artikel 2.1.

**2. De ungerska myndigheternas skäl**

Skälen för de ungerska myndigheternas beslut var att slagborrmaskinen inte uppfyller följande grundläggande hälso- och säkerhetskrav i bilaga I till direktiv 98/37/EG (med hänvisning till de harmoniserade europeiska standarderna EN 60745-2-1:2003 "Elektriska handverktyg – Säkerhet – Del 2-1: Allmänna fordringar", och EN 60745-2-1:2003 "Elektriska handverktyg – Säkerhet – Del 2-1: Särskilda fordringar på bormaskiner och slagborrmaskiner"):

**1.5.1 Elförsörjning och 1.5.6 – Brandrisk**

Produkten är brandfarlig eftersom de invändiga kablarna inte sitter fast, vilket kan orsaka kortslutning.

**1.5.6 Brandrisk**

Under värmeprovningen fattade maskinen eld, rök utvecklades, och därefter stannade den.

### 3. Kommissionens yttrande

Den 15 november 2007 skrev kommissionen till Baumann Hungary Kft. – som hade undertecknat EG-försäkran om överensstämmelse – och bad om företagets synpunkter på de ungerska myndigheternas förbud.

Den 15 november 2007 skrev kommissionen även till Intertek ETL SEMKO, Shanghai och Intertek Deutschland GmbH som hade utfärdat intyg om överensstämmelse för slagborren av typ Z1JE-KZ2-16B, som påstods motsvara slagborren av typ RL/ID0955-910 som var föremål för den ungerska åtgärden.

Hittills har kommissionen inte mottagit något svar.

På grundval av den tillgängliga dokumentationen anser kommissionen att de ungerska myndigheterna har visat att det förbjudna verktyget inte uppfyller de grundläggande hälso- och säkerhetskrav som det hänvisas till ovan. Bristen på överensstämmelse innebär allvarliga risker för människor som använder verktyget.

Följaktligen, efter att ha följt det föreskrivna förfarandet, anser kommissionen att de ungerska myndigheternas åtgärd är befogad.

Utfärdat i Bryssel den 27 november 2008.

*På kommissionens vägnar*

Günter VERHEUGEN

*Vice ordförande*

---

## II

(Meddelanden)

MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH  
ORGAN

## KOMMISSIONEN

**Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget****Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar**

(Text av betydelse för EES)

(2008/C 309/03)

Datum för antagande av beslutet	4.6.2008
Stöd nr	N 158/08
Medlemsstat	Polen
Region	Lubelskie
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Rättslig grund	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)
Typ av stödåtgärd	Investeringsstöd
Syfte	Utveckling av sektor
Stödform	Direktstöd, kapitaltillskott, marktillskott
Budget	296,65 miljoner PLN (84,14 miljoner EUR)
Stödnivå	Ca 76 %
Varaktighet	Stödet kommer att beviljas 30.12.2011
Ekonomisk sektor	Luffart

Den beviljande myndighetens namn och adress	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
Övriga upplysningar	—

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande webbplats:

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

Datum för antagande av beslutet	20.10.2008
Stöd nr	N 458/08
Medlemsstat	Tyskland
Region	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Rättslig grund	— 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)
Typ av stödåtgärd	Individuellt stöd
Syfte	Omstrukturering av företag i svårigheter
Stödform	Garanti
Budget	Totalt planerat stödbelopp: 0,16 miljoner EUR
Stödnivå	—
Varaktighet	—
Ekonomisk sektor	Tillverkningsindustrin



Den beviljande myndighetens namn och adress	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
Övriga upplysningar	—

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande webbplats:

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

Datum för antagande av beslutet	13.11.2008
Stöd nr	N 567/08
Medlemsstat	Finland
Region	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Rättslig grund	Valtioneuvoston päätös talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtioneuvoston päätösten ehtoista; draft law
Typ av stödåtgärd	Stödordning
Syfte	Stöd för att avhjälpa en allvarlig störning i ekonomin
Stödform	Garanti
Budget	Totalt planerat stödbelopp: 50 miljoner EUR
Stödnivå	—
Varaktighet	10.2008-4.2009
Ekonomisk sektor	Finansförmedling
Den beviljande myndighetens namn och adress	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Övriga upplysningar	—

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande webbplats:

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

Datum för antagande av beslutet	24.1.2008
Stöd nr	N 696/06
Medlemsstat	Italien
Region	Molise
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Definitivt upphörande med fiskeverksamhet och modernisering av fiskefartyg
Rättslig grund	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Typ av stödåtgärd	Stödordning
Syfte	Stöd till fiskerinäringen
Stödform	Direktstöd
Budget	1 186 000 EUR
Stödnivå	Upp till 40 %
Varaktighet	Ett år
Ekonomisk sektor	Fiske
Den beviljande myndighetens namn och adress	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
Övriga upplysningar	—

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande webbplats:

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

**Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**  
**(Ärende COMP/M.5338 – Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)**

(Text av betydelse för EES)

(2008/C 309/04)

Kommissionen beslutade den 31 oktober 2008 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns endast på engelska och kommer att offentliggöras efter det att alla eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats ger olika möjligheter att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
  - i elektronisk form på EUR-Lex webbplats, under dokument nummer 32008M5338. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapsrätten via Internet (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

## IV

(Upplysningar)

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS  
INSTITUTIONER OCH ORGAN

## KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs <sup>(1)</sup>

3 december 2008

(2008/C 309/05)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs		
USD	US-dollar	1,2623	TRY	turkisk lira	1,9926
JPY	japansk yen	117,39	AUD	australisk dollar	1,9625
DKK	dansk krona	7,4505	CAD	kanadensisk dollar	1,5853
GBP	pund sterling	0,85475	HKD	Hongkongdollar	9,7852
SEK	svensk krona	10,4545	NZD	nyzeeländsk dollar	2,3804
CHF	schweizisk franc	1,5332	SGD	singaporiensk dollar	1,9315
ISK	isländsk krona	290,00	KRW	sydkoreansk won	1 849,90
NOK	norsk krona	8,9050	ZAR	sydafrikansk rand	13,0017
BGN	bulgarisk lev	1,9558	CNY	kinesisk yuan renminbi	8,6884
CZK	tjeckisk koruna	25,636	HRK	kroatisk kuna	7,1913
EEK	estnisk krona	15,6466	IDR	indonesisk rupiah	15 274,00
HUF	ungersk forint	262,33	MYR	malaysisk ringgit	4,5948
LTL	litauisk litas	3,4528	PHP	filippinsk peso	62,230
LVL	lettisk lats	0,7093	RUB	rysk rubel	35,3395
PLN	polsk zloty	3,8506	THB	thailändsk baht	44,919
RON	rumänsk leu	3,8435	BRL	brasiliansk real	3,0390
SKK	slovakisk koruna	30,225	MXN	mexikansk peso	17,1610

<sup>(1)</sup> Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

## V

(Yttranden)

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV DEN GEMENSAMMA  
HANDELSPOLITIKEN

## KOMMISSIONEN

Tillkännagivande om inledande av en partiell interimsoversyn av de antidumpningsåtgärder som  
tillämpas på import av vissa volframelektroder med ursprung i Folkrepubliken Kina

(2008/C 309/06)

Kommissionen har mottagit en begäran om en partiell interimsoversyn enligt artikel 11.3 i rådets förordning (EG) nr 384/96 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen (nedan kallad *grundförordningen*)<sup>(1)</sup>.

### 1. Begäran om översyn

Begäran ingavs av Shandong Weldstone Tungsten Industry Co., Ltd (nedan kallad *sökanden*), en exportör i Folkrepubliken Kina.

Begäran är begränsad till att gälla en undersökning av dumpning avseende sökanden.

### 2. Produkt

Den berörda produkten är volframsvetslektroder, inbegripet stänger av volfram för svetslektroder, bestående av minst 94 viktprocent volfram, andra än sådana som erhållits enbart genom sintring, även tillskurna i längd, med ursprung i Folkrepubliken Kina, för närvarande klassificerade enligt KN-nummer ex 8101 99 10 och ex 8515 90 00. Dessa KN-nummer nämns endast upplysningsvis.

### 3. Gällande åtgärder

De åtgärder som för närvarande är i kraft är en slutgiltig antidumpningstull som infördes genom rådets förordning (EG) nr 260/2007<sup>(2)</sup> på import av volframelektroder med ursprung i Folkrepubliken Kina.

### 4. Grund för översynen

Begäran enligt artikel 11.3 bygger på *prima facie*-bevisning som sökanden lagt fram för att de omständigheter som låg till grund

för att åtgärder infördes har förändrats, och att dessa förändringar är av varaktig karaktär.

Sökanden lade fram *prima facie*-bevisning för att fortsatt tillämpning av åtgärden på dess nuvarande nivå inte längre är nödvändig för att motverka dumpning. Sökanden har särskilt lagt fram *prima facie*-bevisning om att en jämförelse mellan sökandens konstruerade normalvärden (baserade på tillverkningskostnader, försäljningskostnader samt allmänna och administrativa kostnader) och exportpriserna till gemenskapen visar att dumpningsmarginalen tycks vara betydligt lägre än åtgärdens nuvarande nivå.

### 5. Förfarande för fastställande av dumpning

Kommissionen har efter samråd med rådgivande kommittén fastslagit att bevisningen är tillräcklig för att motivera att en partiell interimsoversyn inleds, och inleder därför en översyn enligt artikel 11.3 i grundförordningen, i syfte att avgöra om åtgärderna bör upphävas eller ändras för sökandens del. Om så är fallet kan det bli nödvändigt att ändra den tullsats som för närvarande gäller för import av den berörda produkten från företag som inte särskilt omnämns i artikel 1.2 i förordning (EG) nr 260/2007.

#### a) Frågeformulär

För att kommissionen ska få de uppgifter som den anser nödvändiga för sin undersökning kommer den att sända frågeformulär till sökanden, med kopia till myndigheterna i det berörda exportlandet. Dessa uppgifter och bevisning till stöd för dessa ska ha inkommit till kommissionen inom den tidsfrist som anges i punkt 6 a.

<sup>(1)</sup> EGT L 56, 6.3.1996, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT L 72, 13.3.2007, s. 1.

**b) Insamling av uppgifter samt utfrågningar**

Alla berörda parter uppmanas att lämna synpunkter samt uppgifter utöver svaren på frågeformuläret och att framlägga bevisning till stöd för dessa. Uppgifterna och bevisningen ska ha inkommit till kommissionen inom den tidsfrist som anges i punkt 6 a.

Kommissionen kan dessutom höra berörda parter, om de lämnar en begäran om detta och visar att det finns särskilda skäl att höra dem. Denna begäran måste göras inom den tidsfrist som anges i punkt 6 a.

**c) Marknadsekonomisk status och individuell behandling**

Om sökanden lägger fram tillräcklig bevisning för att företaget är verksamt under marknadsekonomiska förhållanden, dvs. att det uppfyller de kriterier som fastställs i artikel 2.7 c i grundförordningen, kommer normalvärdet att fastställas i enlighet med artikel 2.7 b i grundförordningen. För detta ändamål måste sökanden lämna in en korrekt underbyggd ansökan om marknadsekonomisk status inom den särskilda tidsfristen i punkt 6 b. Kommissionen kommer att sända ansökningsformulär till företaget och till myndigheterna i Folkrepubliken Kina. Sökanden kan också använda detta ansökningsformulär för att ansöka om individuell behandling, dvs. när sökanden uppfyller de kriterier som anges i artikel 9.5 i grundförordningen.

**d) Val av land med marknadsekonomi**

Om företaget inte beviljas marknadsekonomisk status men uppfyller kriterierna enligt artikel 9.5 i grundförordningen för att beviljas en individuell tullsats, kommer i enlighet med artikel 2.7 a i grundförordningen ett lämpligt tredjeland med marknadsekonomi att väljas för fastställandet av normalvärdet för Folkrepubliken Kina. Kommissionen överväger att åter använda Förenta staterna för detta ändamål, som var fallet vid den undersökning som ledde till införandet av åtgärder mot import av den berörda produkten från Folkrepubliken Kina. Berörda parter uppmanas att inom den särskilda tidsfristen i punkt 6 c lämna synpunkter på om detta är ett lämpligt val.

Om sökanden beviljas marknadsekonomisk status kan kommissionen dessutom vid behov även använda resultat som framkommit vid fastställandet av normalvärdet i ett lämpligt land med marknadsekonomi för att t.ex. ersätta icke tillförlitliga kostnads- eller prisuppgifter i Folkrepubliken Kina som är nödvändiga för fastställandet av normalvärdet, såvida tillförlitliga uppgifter inte finns att tillgå i Kina. Kommissionen överväger att använda Förenta staterna även för detta ändamål.

**6. Tidsfrister****a) Allmänna tidsfrister**

- i) För att ge sig till känna, besvara frågeformulär eller lämna andra uppgifter

För att de berörda parternas uppgifter ska kunna beaktas vid undersökningen måste parterna, om inget annat anges, ge sig till känna genom att kontakta kommissionen, lämna sina synpunkter, lämna in besvarade frågeformulär och lämna eventuella andra uppgifter inom 40 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Observera att utövandet av de flesta av de förfaranderelaterade rättigheter som anges i grundförordningen är beroende av att parterna ger sig till känna inom denna tidsfrist.

- ii) För att begära att bli hörd

Alla berörda parter kan också inom samma tidsfrist på 40 dagar begära att bli hörda av kommissionen.

**b) Särskild tidsfrist när det gäller ansökningar om marknadsekonomisk status eller individuell behandling**

Företagets korrekt underbyggda ansökan om marknadsekonomisk status (se punkt 5 c i detta tillkännagivande) ska ha inkommit till kommissionen inom 15 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

**c) Särskild tidsfrist för val av land med marknadsekonomi**

Berörda parter som så önskar kan lämna synpunkter på valet av Förenta staterna som ett lämpligt land med marknadsekonomi för fastställandet av normalvärdet för Folkrepubliken Kina (se punkt 5 d i detta tillkännagivande). Synpunkterna ska ha inkommit till kommissionen inom 10 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

**7. Skriftliga inlagor, svar på frågeformulär och korrespondens**

Alla inlagor eller framställningar från berörda parter måste inges skriftligen (inte i elektroniskt format, såvida inte annat anges) och innehålla partens namn, adress, e-postadress, telefonnummer och faxnummer. Alla skriftliga inlagor – inklusive sådana uppgifter som begärs i detta tillkännagivande, svar på frågeformulär och korrespondens – som de berörda parterna tillhandahåller konfidentiellt ska märkas "Limited" <sup>(1)</sup> och i enlighet med artikel 19.2 i grundförordningen åtföljas av en icke-konfidentiell sammanfattning som ska märkas "FOR INSPECTION BY INTERESTED PARTIES".

<sup>(1)</sup> Detta innebär att dokumentet endast är för internt bruk. Det är skyddat i enlighet med artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar (EGT L 145, 31.5.2001, s. 43). Det är ett konfidentiellt dokument i enlighet med artikel 19 i grundförordningen och artikel 6 i WTO-avtalet om tillämpning av artikel VI i allmänna tull- och handelsavtalet 1994 (antidumpningsavtalet).

Kommissionen kan kontaktas på följande adress:

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

#### 8. Bristande samarbete

Om en berörd part vägrar att ge tillgång till eller underlåter att lämna nödvändiga uppgifter inom utsatt tid eller lägger väsentliga hinder i vägen för undersökningen, kan enligt artikel 18 i grundförordningen positiva eller negativa avgöranden träffas på grundval av tillgängliga uppgifter.

Om det framkommer att en berörd part har lämnat oriktiga eller vilseledande uppgifter ska dessa enligt artikel 18 i grundförordningen lämnas utan beaktande och tillgängliga uppgifter får användas. Om en berörd part inte samarbetar eller endast delvis samarbetar och tillgängliga uppgifter därför används, kan resultatet bli mindre gynnsamt för den berörda parten än det hade blivit om denna hade samarbetat.

#### 9. Tidsplan för undersökningen

Undersökningen kommer i enlighet med artikel 11.5 i grundförordningen att slutföras inom 15 månader efter det att detta

tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### 10. Behandling av personuppgifter

Alla personuppgifter som samlas in under undersökningens gång kommer att behandlas i enlighet med Europaparlamentets och förordning (EG) nr 45/2001 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter <sup>(1)</sup>.

#### 11. Förhørsombud

Om de berörda parterna anser sig ha svårigheter vid utövandet av sina rättigheter att försvara sig, kan de begära att förhørsombudet (*Hearing Officer*) vid generaldirektoratet för handel (*DG Trade*) ingriper. Förhørsombudet verkar som kontakt mellan de berörda parterna och kommissionens avdelningar och fungerar vid behov som medlare i förfarandefrågor som påverkar skyddet av parternas rättigheter, särskilt när det gäller tillgång till handlingar i ärendet, sekretess, förlängning av tidsfrister och behandling av skriftliga eller muntliga synpunkter. För närmare uppgifter och kontaktuppgifter, se förhørsombudets webbsidor på webbplatsen för generaldirektoratet för handel (<http://ec.europa.eu/trade>).

---

<sup>(1)</sup> EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

## FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

## KOMMISSIONEN

## STATLIGT STÖD – DANMARK

## Statligt stöd C 41/08 (NN 35/08) – Danske Statsbaner

## Uppmaning enligt artikel 88.2 i EG-fördraget att inkomma med synpunkter

(Text av betydelse för EES)

(2008/C 309/07)

Genom den skrivelse av den 10 september 2008 som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning underrättade kommissionen Danmark om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovannämnda stöd/åtgärd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för energi och transport  
Direktorat A  
B-1049 Bryssel  
Fax (32-2) 296 41 04

Synpunkterna kommer att meddelas Danmark. Berörda parter som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

## SAMMANFATTNING

## BESKRIVNING AV ÅTGÄRDerna

## FÖRFARANDE

Genom en skrivelse av den 3 februari 2003 mottog kommissionen ett första klagomål angående ett stöd som ska ha beviljats företaget **Danske Statsbaner** (nedan kallat DSB) för persontrafik på järnväg mellan Köpenhamn och Ystad. Klagomålet ledde till att flera skrivelser skickades mellan kommissionen och de danska myndigheterna. Stödet registrerades med nr CP107/07.

Genom en skrivelse av den 1 juni 2006 mottog kommissionen ett andra klagomål angående ett stöd som ska ha beviljats DSB inom ramen för två avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt som ingåtts med det danska transportministeriet. Även detta klagomål ledde till att flera skrivelser skickades mellan kommissionen och de danska myndigheterna. Klagomålet registrerades med nr CP124/2006.

Eftersom de två klagomålen delvis rör samma förhållanden har kommissionen beslutat att behandla dem ihop.

Enligt den information som kommissionen fått av de klagande kan de avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt som ingåtts mellan det danska transportministeriet och det offentliga företaget DSB ha lett till att det beviljats statligt stöd.

*Avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt*

Det här beslutet avser två avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt som ingåtts mellan det danska transportministeriet och DSB för perioderna 2000–2004 respektive 2005–2014. Det genomfördes inte något anbuds-förfarande innan avtalen ingicks.

Avtalen fastställer villkor för persontrafik på järnväg i Danmark och vissa skyldigheter när det gäller regelbundenhet, trafikens kvalitet och prissättning. Avtalen behandlar också inköp av rullande materiel.

Enligt avtalens bestämmelser behåller DSB med vissa undantag inkomsterna från biljettförsäljning. DSB erhåller även ersättning i form av avtalsenliga betalningar, vars belopp fastställs i avtalen.



## UTVÄRDERING AV ÅTGÄRDERNA

## SJÄLVA SKRIVELSE

## ”1. SAGSFÖRLÖB

## Förekomst av stöd

I det här skedet kan kommissionen inte utesluta att det har betalats ut statligt stöd till DSB inom ramen för de avtal om trafik tjänster på grund av allmän trafikplikt som ingåtts med det danska transportministeriet för perioderna 2000–2004 och 2005–2014. Framför allt tvivlar kommissionen på att tre av de fyra kriterier som domstolen i detta avseende fastställt i *Altmark*-domen är uppfyllda.

## Förenlighet

Det avtal som ingåtts mellan den danska regeringen och DSB är ett avtal om trafik tjänster på grund av allmän trafikplikt i den mening som avses i artikel 14 i förordning (EEG) nr 1191/69. Den artikeln är därför tillämplig i det här fallet.

På grundval av förordning (EEG) nr 1191/69 anser kommissionen att den kan göra bedömningen att ett stöd som ingår i priset på tjänsterna och som fastställs i ett avtal om trafik tjänster på grund av allmän trafikplikt är förenligt med den gemensamma marknaden. Om de villkor som fastställs i förordning (EEG) nr 1191/69 inte är uppfyllda bör dock stödets förenlighet bedömas mot bakgrund av de allmänna principer som följer av fördraget, rättspraxis och beslutspraxis.

Kommissionen har gjort en allmän sammanfattning av dessa principer i gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster <sup>(1)</sup>.

I punkt 14 i dessa rambestämmelser fastställs de principer som avgör om ett stöd som ingår i det pris som betalas av en offentlig myndighet till ett leverantör av en offentlig tjänst är förenligt med den gemensamma marknaden. För att så ska vara fallet bör det visas att ersättningen, dvs. det pris som betalas av den danska regeringen, inte är större än vad som är nödvändigt för att täcka de kostnader som följer av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av offentliga tjänster.

Kommissionen tvivlar dock på att det inte skulle ha skett någon överkompensation i det aktuella fallet. Kommissionen hyser också tvivel när det gäller uppgiften att den utdelning som den danska staten fått av DSB:s resultat liksom minskningen av de årliga avtalsenliga betalningarna innebär att en överkompensation undvikits.

Mot bakgrund av ovanstående tvivlar kommissionen på att det statliga stödet ifråga är förenligt med den gemensamma marknaden.

I enlighet med artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 kan allt olagligt stöd komma att återkrävas från mottagaren.

<sup>(1)</sup> EUT C 297, 29.11.2005, s. 4.

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

## 2. DE KLAGENDE PARTER OG STØTTEMODTAGEREN

## 2.1. De klagende parter

## 2.1.1. Den første klager

2. Den første klager er et privatejet busselskab.

## 2.1.2. Den anden klager

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

## 2.2. Støttemodtager: Danske Statsbaner

## 2.2.1. Den forhenværende monopolvirksomhed i Danmark

4. Danske Statsbaner (DSB) er det historiske jernbaneselskab i Danmark.

5. DSB ejes fuldt ud af den danske stat <sup>(2)</sup>. DSB udfører nu kun personbefordring med jernbane og ydelser i tilknytning hertil <sup>(3)</sup>, og er derudover også aktiv gennem dets datterselskaber i navnlig Sverige, Norge og Det Forenede Kongerige.

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3. DE VÆSENTLIGSTE KLAGEPUNKTER

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

#### 3.1. Den første klagers klagepunkter

15. Den første klager rejser mistanke om statsstøtte i forbindelse med jernbanedrift udført af DSB mellem København og Ystad (Sverige).
16. Ruten har været drevet af DSB som fri trafik fra 2000 til 2005. Trafikministeriet besluttede at 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 <sup>(6)</sup>

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

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

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

#### 3.2. Den anden klagers klagepunkter

18. Den anden klager hævder, at Folketinget har givet statsstøtte til DSB ved indgåelsen af kontrakter om offentlig service for henholdsvis perioden 2000-2004 og 2005-2014. Klageren mener, at nævnte statsstøtte er uforenelig med EF-traktaten.
19. Klageren hævder nærmere bestemt, at DSB er blevet overkompenseret for den forpligtelse til offentlig service, som er pålagt i kontrakten. Klageren mener således, at kontraktbetalingerne indebar en for stor fortjeneste for DSB sammenlignet med en rimelig fortjeneste, arten af DSB's aktiviteter og 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 <sup>(7)</sup>:
- jernbanepassagertrafikken kan udføres på forretningsmæssig basis uden kompensation fra offentlige myndigheder («fri trafik»)
  - trafik kan udføres på baggrund af en kontrakt om offentlig service med kompensation fra offentlige myndigheder («offentlig service-trafik»).
23. Ifølge de danske myndigheder drives der i øjeblikket ingen regelmæssig jernbanepassagertransport som fri trafik.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Togkilometerproduktion i kontraktperioden

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

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

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

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

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

vilkårene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

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

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

##### 4.2.2. Kontraktbetaling

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

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

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

## 40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 5.1. Er der tale om statsstøtte?

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

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

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

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

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

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

*Særlige forhold angående strækningen København — Ystad*

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

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

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

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

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

<sup>(1)</sup> 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

80. Kommissionen kan konkludere, at kompensationen frem til 2008 er beregnet på grundlag af kriterier, der er fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde. For perioden 2009-2014, derimod, er Kommissionen dog i tvivl om, om dette er tilfældet, for her synes kompensationen at være beregnet uden henvisning til et budget.
- 5.1.3. *Overstiger kompensationen, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste under hensyntagen til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne?*
81. Ud fra klagerens påstande og de danske myndigheders forklaringer er Kommissionen usikker, hvad angår flere faktuelle forhold, som muliggør overkompensation af de omkostninger, der er nødvendige for at præstere de kontraktfæstede serviceydelser.
82. Kommissionens usikkerhed angår følgende punkter:
- i) *DSB's resultatforbedringer*
83. Klagerne har fremhævet DSB's høje rentabilitet. Efter deres opfattelse tyder det forhold, at DSB's resultatforbedringer er fremkommet i kraft af gennemførelse af en kontrakt om offentlig service, på, at kompensationen til DSB ligger højere end omkostningerne ved at opfylde forpligtelserne til offentlig service plus en rimelig fortjeneste.
84. Klagerne mener endvidere, at DSB's rentabilitet sammenholdt med den ringe risiko, som DSB er udsat for, tyder på, at der er tale om overkompensation.
85. De danske myndigheder har fremlagt en detaljeret analyse af DSB's finansielle situation i perioden 1999-2006. Den er udført af KPMG, afsluttet den 1. januar 2008 og fremsendt af danske myndigheder til Kommissionen den 28. februar 2008.
86. De danske myndigheder har således bekræftet, at DSB's resultater har ligget over 10-årsbudgettets forventninger. Forsinkelser eller reduktioner i investeringerne har medført, at hensættelserne til afskrivninger har været mindre end forudsat i 10-årsbudgettet. Dertil kommer, at produktivitetsejnerne, 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<sup>(15)</sup>. Færgeruten mellem disse to byer drives af en offentlig virksomhed, og derfor gælder det om at være sikker på, at den pris, hvor med færgeturen faktureres til DSB, ikke giver DSB en fordel i forhold til konkurrenternes busforbindelse, der også sælger gennemgående billetter. Det må med andre ord kontrolleres, om det selskab, der driver færgeruten, opkræver den samme pris af DSB og af det busselskab, der konkurrerer med DSB, og, hvis det ikke er tilfældet, om forskellen er forretningsmæssigt begrundet.
- 5.1.4. *Fastlægges størrelsen af den nødvendige kompensation på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne, idet der er taget hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne?*
104. Kontrakten om offentlig service har ikke været sendt i udbud. Det må derfor afklares, om størrelsen af den nødvendige kompensation er fastlagt på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne under hensyntagen til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.
105. Danmark mener, at dette kriterium er opfyldt. Kommissionen er imidlertid ikke sikker på, om den metode, de danske myndigheder har anvendt til at fastsætte beløbet for de kontraktlige betalinger og den samlede compensation for de offentlige serviceopgaver, er holdbar. Den valgte fremgangsmåde går ud på at opstille samlede finansielle målsætninger på virksomhedsniveau. Den danske stat optræder således som en aktionær, der på forhånd fastsætter et forventet niveau for egenkapitalens afkast. Denne fremgangsmåde bygger ikke direkte på en beregning af virksomhedens omkostninger ved at opfylde kravene om offentlig service under hensyntagen til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste.
106. De danske myndigheder har også fremlagt elementer til en sammenligning (forholdstal) med andre jernbanevirksomheder.
107. Disse oplysninger er dog ikke nok til at ophæve Kommissionens tvivl om, hvorvidt den nødvendige kompensation er fastlagt på grundlag af en analyse af de omkostninger som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne.
- 5.1.5. *Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne*
108. Videre skal det kontrolleres, om den økonomiske støtte, som Danske Statsbaner modtager, fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene og påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.
109. I det foreliggende tilfælde ydes fordel til en transportvirksomhed, der arbejder med jernbanetransport både i Danmark og i nabolandene. I Danmark er der konkurrence på markedet for personbefordring med jernbane. Derfor fordrejer økonomisk støtte konkurrencevilkårene eller truer med at fordreje dem.

(\*) Omfattet af tavshedspligten.

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



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

## 5.2. Forenelighed med det fælles marked

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

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

120. Men i dommen **Danske Busvognmænd** (også kaldet 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

Kontrakten om offentlig tjeneste kan særligt omfatte:

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

— supplerende transportydelser

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

— tilpasninger af ydelserne til de faktiske behov.

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

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

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

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

d) aftalens gyldighedsperiode

e) sanktioner i tilfælde af misligholdelse af kontrakten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

134. Ifølge forordning (EØF) nr. 1107/70, artikel 3, stk. 2, kan støtten, hvor der er tale om »godtgørelse for forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse« erklæres forenelig med det fælles marked, »indtil 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 offentlige enheder, og som angår:

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

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

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

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

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

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

##### 6.1. Lønsumsafgift

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

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

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

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

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

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

#### 6.2. Renter og garantier

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

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

#### 7. SAMMENFATNING AF KOMMISSIONENS BETÆNKELIGHEDER

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

#### 8. BESLUTNING

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

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

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

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

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

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

**Tillkännagivande från Förenade kungarikets regering avseende Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG om villkoren för beviljande och utnyttjande av tillstånd för prospektering efter samt undersökning och utvinning av kolväten**

(Text av betydelse för EES)

(2008/C 309/08)

**Förenade kungarikets tillkännagivande om ett särskilt erbjudande avseende områden på land ovanför lågvattenlinjen inom Förenade kungarikets kartläggningsblock SU60**

**Department for Business, Enterprise & Regulatory Reform**

**The Petroleum Act 1998**

**Licenstagning på land (onshore)**

1. Ministeriet för näringslivet och lagstiftningsreform (Secretary of State for Business, Enterprise and Regulatory Reform – BERR) uppmanar intresserade att ansöka om oljeutvinnings- och utvecklingslicenser för områden på land ovanför lågvattenlinjen inom Förenade kungarikets kartläggningsblock SU60.

2. En karta över det område som omfattas finns på ministeriet: BERR, 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET. Kartan visas efter överenskommelse (tfn (44-207) 215 50 32 eller fax (44-207) 215 50 70), mån-fre kl. 9.15–16.45 under den tidsperiod som detta meddelande avser. Kartan finns även på BERR:s webbplats för olja och gas, (se nedan).

3. Fullständiga uppgifter om erbjudandet, inklusive kartor över det erbjudna området samt information om licenser, villkoren för licenser och uppgifter om hur man ansöker finns på webbplatsen för Energy Development Unit (EDU):

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

4. Alla ansökningar kommer att bedömas i enlighet med Petroleum (Production) (Landward Areas) Regulations 1995 (S.I. 1995 No 1436) och Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995 (S.I. 1995 No 1434) samt mot bakgrund av det kontinuerliga behovet av snabb, grundlig, effektiv och säker utforskning av olje- och gasfyndigheter på Förenade kungarikets landmassa.

5. Ansökningar kommer att bedömas utifrån följande kriterier:

- a) Sökandens ekonomiska soliditet och finansiella kapacitet att under initialskedet driva verksamheten inom ramen för den beviljade licensen, samt utförandet av det arbetsprogram som framlagts för att utvärdera potentialen hos det område som omfattas av det block ansökan gäller.
- b) Den sökandes tekniska kapacitet att driva den enligt licensen angivna verksamheten under initialperioden, inklusive identifiering av kolvätefyndigheter inom det block som ansökan avser. Den tekniska kapaciteten kommer delvis att bedömas utifrån kvaliteten på analysen av det block som ansökan avser.
- c) Hur den sökande avser att utföra verksamhet inom ramen för licensen, samt kvaliteten på det arbetsprogram som framlagts för att utvärdera potentialen hos det område som ansökan gäller.
- d) Där sökande innehar eller tidigare innehaft en licens, eller ses som att ha blivit beviljad en licens enligt 1998 års Petroleum Act, om sökanden där visat brist på effektivitet och ansvar under utövandet enligt sådan licens.

6. Ministeriet kommer endast att tilldela licenser om man samtidigt är beredd att godkänna den sökandes val av operatör. Innan en operatör godkänns måste ministeriet försäkra sig om att kandidaten är i stånd att planera och genomföra borringen mot bakgrund av personalens antal, erfarenhet och utbildning, föreslagna procedurer och metoder, operatörens organisationsstruktur, kontakter med entreprenörer och operatörens allmänna företagsstrategi. När en föreslagen operatör bedöms kommer ministeriet att beakta både ny information som lagts fram i ansökan och kandidatens rykte som operatör både i Förenade kungariket och utomlands.

7. Detaljerade uppgifter om denna ansökningsomgång finns på webbplatsen för Energy Development Unit (EDU):

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

#### **Licenser**

8. Sökande bör notera att ministeriet har befogenhet att ändra villkoren för varje licens som bjuds ut för att ta hänsyn till särskilda omständigheter.

9. I de fall ministeriet beviljar en licens som resultat av den här ansökningsomgången, kommer detta att ske inom tolv månader från datumet för det här meddelandet.

10. Ministeriet kan inte påta sig något ansvar för eventuella kostnader som den sökande har ådragit sig i samband med ansökan.

#### **Strategisk miljöbedömning**

11. BERR har genomfört en strategisk miljöbedömning för bland annat de aktuella områdena i enlighet med direktiv 2001/42/EG om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan. Resultaten från den bedömningen finns på webbplatsen för Energy Development Unit (EDU):

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

---

**Meddelande från Konungariket Nederländernas ekonomiministerium i enlighet med artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG om villkoren för beviljande och utnyttjande av tillstånd för prospektering efter samt undersökning och utvinning av kolväten**

(2008/C 309/09)

Nederländernas ekonomiministerium meddelar härmed att en ansökan om tillstånd för prospektering efter kolväten har inkommit.

Området som ansökan gäller ligger i provinsen Noord-Holland och avgränsas enligt följande:

- a) med en rät linje från punkt B genom punkt A vidare till skärningspunkten med den linje som är fastställd i bilagan till lagen om gruvdrift (de Mijnbouwwet),
- b) därefter en rät linje mellan punkterna B och C,
- c) därefter en linje längs med foten av havsvallen, via piren i Veerhaven och piren i Nieuwe Haven van Den Helder, längs med foten av de vallar (dijken) som skiljer Vadehavet från fastlandet i provinsen Noord-Holland, och fram till punkten D,
- d) därefter de räta linjerna mellan punkterna D och E, E och F, F och G, G och H, H och I, I och J, J och K samt K och L. Den gräns som dessa linjer ger sammanfaller med gränsen för Slootdorp-tillståndet,
- e) därefter den räta linjen mellan punktparen L-M och M-N,
- f) därefter de räta linjerna mellan punkterna N och O, O och P, P och Q, Q och R, R och S, S och T samt en rät linje från punkt T genom punkt U till skärningspunkten mellan denna linje och den linje som fastställs i bilagan till Mijnbouwwet. Den gräns som dessa linjer ger sammanfaller med gränsen för Middelie-tillståndet,
- g) därefter den linje som fastställs i Mijnbouwwet från den skärningspunkt som avses i f till den skärningspunkt som avses i a.

Följande koordinater gäller för de angivna punkterna:

Punkt	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

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

Punkternas läge uttrycks som geografiska koordinater enligt systemet Rijks Driehoeksmeting (RD).

Baserat på denna avgränsning är ytan 576,4 km<sup>2</sup>.

Ekonomiministern uppmanar alla intressenter att inkomma med konkurrerande ansökningar om tillstånd för prospektering efter kolväten i det område som begränsas av ovan nämnda punkter och koordinater i enlighet med den ovan nämnda direktiv och artikel 15 i lagen om gruvdrift (*Staatsblad* 2002, nr 542).

Behörig myndighet för utfärdande av tillstånd är Ekonomiministeriet. De kriterier, villkor och krav som anges i artiklarna 5.1, 5.2 och 6.2 i direktivet har införts i lagen om gruvdrift (*Staatsblad* 2002, nr 542).

Ansökningarna kan lämnas in under 13 veckor efter det att detta meddelande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Följande adress ska användas:

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

Ansökningar som inkommer efter det att denna tidsfrist löpt ut kommer inte att beaktas.

Senast 12 månader efter det att tidsfristen löpt ut kommer ett beslut att fattas om de inkomna ansökningarna.

Närmare upplysningar kan fås av E.J. Hoppel, tfn (31-70) 379 77 62.



**Meddelande från den franska regeringen om Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG om villkoren för beviljande och utnyttjande av tillstånd för prospektering efter samt undersökning och utvinning av kolväten <sup>(1)</sup>**

*(Tillkännagivande av ansökningar om exklusiva tillstånd att inleda prospektering efter flytande kolväten och kolväten i gasform "Cévennes-tillstånd", "Alès-tillstånd" och "Navacelles-tillstånd")*

**(Text av betydelse för EES)**

(2008/C 309/10)

Den 6 december 2007 inkom en ansökan från företaget Cévennes Petroleum Development Ltd, med huvudkontor på Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex HA9 6DE (Förenade kungariket), om exklusivt tillstånd för prospektering efter flytande kolväten och kolväten i gasform under en period av 5 år ("Cévennes-tillstånd"), för en yta på cirka 4 323 km<sup>2</sup>, som delvis ligger i de franska departementen Ardèche, Gard och Hérault.

Den 8 april 2008 inkom en ansökan från företaget Schuepbach Energy LLC, med huvudkontor på 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX-75201 (Förenta staterna), om exklusivt tillstånd för prospektering efter flytande kolväten och kolväten i gasform under en period av 5 år ("Alès-tillstånd") för en yta på cirka 9 810 km<sup>2</sup> som delvis ligger i de franska departementen Ardèche, Aveyron, Drome, Gard, Hérault, Lozère och Vaucluse. Det område som denna ansökan avser ingår delvis i det området som "Cévennes-tillståndet" avser.

Den 15 maj 2008, inkom en ansökan från företagen Egdon Resources (New Ventures) Ltd, med huvudkontor på Suite 2, 90–96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (Förenade kungariket), Eagle Energy Limited, med huvudkontor på 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (Förenade kungariket) och YCI Resources Ltd, med huvudkontor på Blackstable House, Sheepscombe, Stroud, GL6 3UW (Förenade kungariket), om exklusivt tillstånd för prospektering efter flytande kolväten och kolväten i gasform under en period av 5 år ("Navacelles-tillstånd") för en yta på 576 km<sup>2</sup> som delvis ligger i de franska departementen Ardèche och Gard. Det område som denna ansökan avser ingår i de områden som ovanstående ansökningar avser.

Dessa ansökningar om tillstånd avser tillsammans ett område som bestäms av de längd- och breddgrader som efter varandra förbinder de nedan angivna punkterna. Som nollmeridian räknas Parismeridianen.

Punkt	Longitud	Latitud
A	2,90 gr Ö	49,80 gr N
B	2,90 gr Ö	49,50 gr N
C	2,80 gr Ö	49,50 gr N
D	2,80 gr Ö	49,40 gr N
E	2,70 gr Ö	49,40 gr N
F	2,70 gr Ö	49,30 gr N
G	2,60 gr Ö	49,30 gr N
H	2,60 gr Ö	49,20 gr N
I	2,50 gr Ö	49,20 gr N
J	2,50 gr Ö	49,10 gr N
K	2,40 gr Ö	49,10 gr N
L	2,40 gr Ö	48,80 gr N
M	2,30 gr Ö	48,80 gr N

(<sup>1</sup>) EUTL 164, 30.6.1994, s. 3.

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

Punkt	Longitud	Latitud
AU	2,30 gr Ö	49,60 gr N
AV	2,30 gr Ö	49,70 gr N
AW	2,50 gr Ö	49,70 gr N
AX	2,50 gr Ö	49,80 gr N

### **Inlämning av ansökan och tilldelningskriterier**

De företag som lämnat in de ursprungliga ansökarna samt de som lämnar in en konkurrerande ansökan ska visa att de uppfyller villkoren i artiklarna 4–5 i dekretet nr 2006-648 av den 2 juni 2006 om gruvdriftslicenser och licenser för underjordisk lagring (*Journal officiel de la République française* av den 3 juni 2006).

Intresserade företag kan lämna in en konkurrerande ansökan inom 90 dagar räknat från offentliggörandet av detta tillkännagivande. Ansökan ska göras i enlighet med de bestämmelser som anges i tillkännagivandet om ansökningsförfarande för gruvdriftslicenser för kolväten i Frankrike. Nämda tillkännagivande är offentliggjort i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 374 av den 30 december 1994, s. 11. Det har fastställts genom dekret nr 2006-648 om gruvdriftslicenser och licenser för underjordisk lagring. Konkurrerande ansökningar ska skickas till ministern med ansvar för gruvor på den adress som anges nedan.

Besluten avseende den ursprungliga ansökan och konkurrerande ansökningar kommer att fattas på grundval av de kriterier för tilldelning av gruvlicenser som anges i artikel 6 i nämnda dekret och ska fattas senast den 8 april 2010.

### **Villkor och krav beträffande utövande och avslutande av verksamheten**

De sökande hänvisas till artikel 79 och 79.1 i gruvlagen och till dekret nr 2006-649 av den 2 juni 2006 om gruvdrift, underjordisk lagring samt om tillsyn av sådan verksamhet (*Journal officiel de la République française* av den 3 juni 2006).

Kompletterande information kan erhållas från: Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (direction générale de l'énergie et climat, direction de l'énergie, Sous-direction de la Sécurité d'Approvisionnement et des Nouveaux Produits Énergétiques, bureau exploration production des hydrocarbures), 41, boulevard Vincent Auriol, Paris Cedex 13 Frankrike (tfn (33) 153 94 14 81, fax (33) 153 94 14 40).

Ovannämnda bestämmelser i lagar och andra författningar är tillgängliga på följande adress:

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

---

#### **NOT TILL LÄSAREN**

EU-institutionerna har beslutat att deras texter inte längre ska innehålla en hänvisning till den senaste ändringen av den ifrågavarande rättsakten.

Såvida inte annat anges, avser därför hänvisningarna i de texter som här offentliggörs rättsakter i deras gällande lydelse.