

Official Journal

of the European Union

C 309

Volume 51

English edition

Information and Notices

4 December 2008

<u>Notice No</u>	<u>Contents</u>	<u>Page</u>
I	<i>Resolutions, recommendations and opinions</i>	
	OPINIONS	
	Commission	
2008/C 309/01	Commission opinion of 27 November 2008 in application of Article 7 of Directive 98/37/EC of the European Parliament and of the Council as regards a prohibition measure adopted by the Hungarian authorities in respect of an angle grinder bearing the trademark REDLINE MD-2007-137 ⁽¹⁾	1
2008/C 309/02	Commission opinion of 27 November 2008 in application of Article 7 of Directive 98/37/EC of the European Parliament and of the Council as regards a prohibition measure adopted by the Hungarian authorities in respect of an electric impact drill bearing the trademark REDLINE MD-2007-140 ⁽¹⁾	3
II	<i>Information</i>	
	INFORMATION FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS AND BODIES	
	Commission	
2008/C 309/03	Authorisation for State aid pursuant to Articles 87 and 88 of the EC Treaty — Cases where the Commission raises no objections ⁽¹⁾	5
2008/C 309/04	Non-opposition to a notified concentration (Case COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending) ⁽¹⁾	9

EN

IV Notices

NOTICES FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS AND BODIES

Commission

2008/C 309/05	Euro exchange rates	10
---------------	---------------------------	----

V Announcements

PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF THE COMMON COMMERCIAL POLICY

Commission

2008/C 309/06	Notice of initiation of a partial interim review of the anti-dumping measures applicable to imports of certain tungsten electrodes originating in the People's Republic of China	11
---------------	--	----

PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF THE COMPETITION POLICY

Commission

2008/C 309/07	State aid — Denmark — State aid C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner — Invitation to submit comments pursuant to Article 88(2) of the EC Treaty ⁽¹⁾	14
2008/C 309/08	United Kingdom Government notice concerning Directive 94/22/EC of the European Parliament and of the Council on the conditions for granting and using authorisations for the prospection, exploration and production of hydrocarbons ⁽¹⁾	27
2008/C 309/09	Communication from the Minister for Economic Affairs of the Kingdom of the Netherlands on the basis of Article 3(2) of Directive 94/22/EC of the European Parliament and of the Council on the conditions for granting and using authorisations for the prospection, exploration and production of hydrocarbons	29
2008/C 309/10	Communication from the French Government concerning Directive 94/22/EC of the European Parliament and of the Council on the conditions for granting and using authorisations for the prospection, exploration and production of hydrocarbons (<i>Notice regarding applications for exclusive licences to prospect for liquid and gaseous hydrocarbons, designated the 'Cévennes licence', the 'Alès licence' and the 'Navacelles licence'</i>) ⁽¹⁾	31

Note to the reader (see page 3 of the cover)



⁽¹⁾ Text with EEA relevance

I

(Resolutions, recommendations and opinions)

OPINIONS

COMMISSION

COMMISSION OPINION

of 27 November 2008

in application of Article 7 of Directive 98/37/EC of the European Parliament and of the Council as regards a prohibition measure adopted by the Hungarian authorities in respect of an angle grinder bearing the trademark REDLINE MD-2007-137

(Text with EEA relevance)

(2008/C 309/01)

1. The notification by the Hungarian authorities

Article 2(1) of Directive 98/37/EC on the approximation of the laws of the Member States relating to machinery states that Member States shall take all appropriate measures to ensure that machinery covered by the Directive may be placed on the market and put into service only if it does not endanger the health and safety of persons and, where appropriate, domestic animals or property, when properly installed and maintained and used for its intended purpose.

Article 7(1) of the Directive provides that where a Member State ascertains that machinery bearing the EC marking used in accordance with its intended purpose is liable to endanger the safety of persons, and, where appropriate, domestic animals or property, it shall take all appropriate measures to withdraw such machinery from the market, to prohibit the placing on the market, putting into service or use thereof, or to restrict free movement thereof. The Member State shall immediately inform the Commission of any such measure, indicating the reason for its decision.

On 23 July 2007, the Hungarian authorities notified to the European Commission a prohibition measure concerning the placing on the market of a hand-held portable electric angle grinder bearing the trademark REDLINE of the type RL/AG0912-900. The machine was manufactured by Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, Western Binhong Road, Jinhua Industrial Area, Zhejiang, China, and distributed by Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

The file transmitted to the European Commission included the following documents:

- Certificate No JSH0408078, dated 12 August 2004, and Certificate No 431934, dated 1 July 2005, issued to Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, attesting the conformity with the Machinery and LVD Directives of an angle grinder type S1M-MP2-125, issued by Intertek ETL SEMKO, Building No 86, 1198 Qinzhou Road, Shanghai 200233, China,
- Certificate No 02SHS1067-04, dated 22 November 2005, issued by Intertek Deutschland GmbH, Nikolaus-Otto Strasse 13, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, for the same type of angle grinder S1M-MP2-125, granting the 'GS' mark,
- a declaration by Zhejiang Jinhua Max-power Tools Co., Ltd, dated 12 July 2006; stating that the angle grinder type S1M-MP2-125 subject to certificate 02SHS1067-04 is equivalent to the angle grinder type RL/AG0912-900,
- an EC Declaration of Conformity drawn up by Baumann Hungary Kft., dated 11 December 2006, also stating that the angle grinder type S1M-MP2-125 is equivalent to the angle grinder type RL/AG0912-900 subject to the Hungarian measure.

Pursuant to Article 7(2) of the Directive, the Commission is required, after consulting the parties concerned, to declare whether it finds such a measure justified or not. If the measure is found justified, the Commission shall inform the Member States so that they can take all appropriate measures with respect to the machinery concerned, in accordance with their obligations under Article 2(1).

2. The reasons given by the Hungarian authorities

The measure taken by the Hungarian authorities was founded on the failure of the angle grinder to comply with the following essential health and safety requirements of Annex I to Directive 98/37/EC (with reference to the specifications of the harmonised European standards EN 50144-1:1998 *Safety of hand-held electric motor operated tools — Part 1: General requirements* and EN 50144-2-3:2002 — *Safety of hand-held electric motor operated tools — Part 2-3: Particular requirements for grinders, disk type sanders and polishers*, which are referred to in the manufacturer's EC Declaration of Conformity).

1.2.4. Stopping device

When operating, the switch got stuck before reaching the locked position, therefore the locking mechanism did not release by slight pressure.

1.5.1. Electricity supply

During the mechanical strength test, the plastic insert became detached from the angle grinder and thus live parts became accessible.

1.5.6. Fire

During the thermal test, the machinery caught fire, emitted smoke and flame then stopped.

1.7.3. Marking

The name and address of the manufacturer were not indicated nor was the year of manufacture. The warnings or the relevant symbols were also missing.

1.7.4. Instructions

The instructions for use did not contain several instructions required for the safe operation of the machinery such as electricity safety rules, the parameters related to noise emission and vibration etc.

The instruction for use provided in English differed from those provided in Hungarian.

3. The Commission's opinion

On 15 November 2007, the Commission wrote to Baumann Hungary Kft. inviting him to communicate his observations regarding the measure taken by the Hungarian authorities.

On 15 November 2007, the Commission also wrote to Intertek ETL SEMKO, Shanghai, and to Intertek Deutschland GmbH that had issued conformity certificates for an angle grinder type S1M-MP2-125 that was claimed to be equivalent to the angle grinder type RL/AG0912-900 subject to the Hungarian measure.

To date, no response has been received.

In light of the documentation available, the Commission considers that the Hungarian authorities have demonstrated that the machinery subject to the restrictive measure fails to comply with the essential health and safety requirements referred to above. These non-conformities give rise to serious risks for persons using the machinery in question.

Consequently, having followed the required procedure, the Commission is of the opinion that the measure taken by the Hungarian authorities is justified.

Done at Brussels, 27 November 2008.

For the Commission
Günter VERHEUGEN
Vice-President

COMMISSION OPINION**of 27 November 2008****in application of Article 7 of Directive 98/37/EC of the European Parliament and of the Council as regards a prohibition measure adopted by the Hungarian authorities in respect of an electric impact drill bearing the trademark REDLINE MD-2007-140****(Text with EEA relevance)****(2008/C 309/02)****1. The notification by the Hungarian authorities**

Article 2(1) of Directive 98/37/EC on the approximation of the laws of the Member States relating to machinery states that Member States shall take all appropriate measures to ensure that machinery covered by the Directive may be placed on the market and put into service only if it does not endanger the health and safety of persons and, where appropriate, domestic animals or property, when properly installed and maintained and used for its intended purpose.

Article 7(1) of the Directive provides that where a Member State ascertains that machinery bearing the EC marking used in accordance with its intended purpose is liable to endanger the safety of persons, and, where appropriate, domestic animals or property, it shall take all appropriate measures to withdraw such machinery from the market, to prohibit the placing on the market, putting into service or use thereof, or to restrict free movement thereof. The Member State shall immediately inform the Commission of any such measure, indicating the reason for its decision.

On 23 July 2007, the Hungarian authorities notified to the European Commission a prohibition measure concerning the placing on the market of a hand-held portable electric impact drill bearing the trademark REDLINE, of the type RL/ID0955-910. The machinery was manufactured by Yongkang Zhengda Industrial Co. Ltd, Gushan Town, Yongkang, Zhejiang, 321307, China, and distributed by Baumann Hungary Kft., H-1162 Budapest, János utca 118.

The file transmitted to the European Commission included the following documents:

- Certificate No 04SHW2481-01 dated 15 December 2004 issued by Intertek Deutschland GmbH for an impact drill type Z1JE-KZ2-16B granting the 'GS' mark for the impact drill,
- Certificate No JSH0411181 dated 1 December 2004 and Certificate No 432960 dated 15 December 2004 issued by Intertek ETL SEMKO, Shanghai, for the same type of impact drill Z1JE-KZ2-16B,
- a declaration by Yongkang Zhengda Industrial Co. dated 18 June 2006 stating that the impact drill type Z1JE-KZ2-16B is equivalent to item RL/ID0955-910 subject to the Hungarian measure,
- an EC Declaration of Conformity drawn up by Baumann Hungary Kft. dated 11 August 2006 referring to Certificate No JSH0411181.

Pursuant to Article 7(2) of the Directive, the Commission is required, after consulting the parties concerned, to declare whether it finds such a measure justified or not. If the measure is found justified, the Commission shall inform the Member States so that they can take all appropriate measures with respect to the machinery concerned, in accordance with their obligations under Article 2(1).

2. The reasons given by the Hungarian authorities

The measure taken by the Hungarian authorities was founded on the failure of the impact drill to comply with the following essential health and safety requirements of Annex I to Directive 98/37/EC (with reference to the specifications of the harmonised European standards EN 60745-1:2003 — *Hand-held motor-operated electric tools — Safety — Part 1: General requirements*, and EN 60745-2-1:2003 — *Hand-held motor-operated electric tools — Safety — Part 2-1: Particular requirements for drills and impact drills*).

1.5.1. Electricity supply and 1.5.6 — Risk of fire

The product poses a risk of fire due to the unfixed internal wiring, which might cause a short-circuit.

1.5.6. Risk of fire

During the thermal test the machinery caught fire, emitted smoke then stopped.

3. The Commission's opinion

On 15 November 2007, the Commission wrote to Baumann Hungary Kft. who signed the EC Declaration of Conformity, inviting him to communicate his observations regarding the measure taken by the Hungarian authorities.

On 15 November 2007, the Commission also wrote to Intertek ETL SEMKO, Shanghai, and Intertek Deutschland GmbH who had issued conformity certificates for the impact drill type Z1JE-KZ2-16B which was claimed to be equivalent to the impact drill type RL/ID0955-910 subject to the Hungarian measure.

To date, no response has been received.

In light of the documentation available, the Commission considers that the Hungarian authorities have demonstrated that the machinery subject to the restrictive measure fails to comply with the essential health and safety requirements referred to above. These non-conformities give rise to serious risks for persons using the machinery in question.

Consequently, having followed the required procedure, the Commission is of the opinion that the measure taken by the Hungarian authorities is justified.

Done at Brussels, 27 November 2008.

For the Commission

Günter VERHEUGEN

Vice-President

II

(Information)

INFORMATION FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS AND BODIES

COMMISSION

Authorisation for State aid pursuant to Articles 87 and 88 of the EC Treaty**Cases where the Commission raises no objections****(Text with EEA relevance)**

(2008/C 309/03)

Date of adoption of the decision	4.6.2008
Reference number of the aid	N 158/08
Member State	Poland
Region	Lubelskie
Title (and/or name of the beneficiary)	Pomoc w zakresie budowy portu lotniczego Lublin-Świdnik
Legal basis	Ustawa budżetowa na rok 2007 z dnia 25 stycznia 2007 r.; załącznik II, część 83 budżetu państwa — Rezerwy celowe (Dz.U. z 2007 r. 15, poz. 90). Kontrakt Wojewódzki dla Województwa Lubelskiego na lata 2007–2008. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 grudnia 2007 r. (Dz.U. 241, poz. 1760)
Type of measure	Investment aid
Objective	Sectorial development
Form of aid	Direct grant, capital injection, land contribution
Budget	PLN 296,65 million (EUR 84,14 million)
Intensity	Approx. 76 %
Duration	The aid will be granted by 30.12.2011
Economic sectors	Air transport

Name and address of the granting authority	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
Other information	—

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at:

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

Date of adoption of the decision	20.10.2008
Reference number of the aid	N 458/08
Member State	Germany
Region	—
Title (and/or name of the beneficiary)	Götzke Natursteinwerk GmbH
Legal basis	— Haushaltsgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern in der jeweils gültigen Fassung, insb. § 14 Abs. 1 Landeshaushaltsordnung und dazu erlassene Verwaltungsvorschriften, insb. § 39 LHO — Haushaltsgesetz 2008/2009 (Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Mecklenburg-Vorpommern für die Haushaltsjahre 2008 und 2009 und die Festlegung der Verbundquoten des Kommunalen Finanzausgleichs in den Jahren 2008 und 2009)
Type of measure	Individual aid
Objective	Restructuring of firms in difficulty
Form of aid	Guarantee
Budget	Overall budget: EUR 0,16 million
Intensity	—
Duration	—
Economic sectors	Cutting, shaping and finishing of stone

Name and address of the granting authority	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
Other information	—

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at:

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

Date of adoption of the decision	13.11.2008
Reference number of the aid	N 567/08
Member State	Finland
Region	—
Title (and/or name of the beneficiary)	Guarantee scheme for banks' funding in Finland
Legal basis	Valtioneuvoston päätös talletuspankeille ja kiinnitysluottopankeille annettavien valiaikasten valtiontakausten ehdoista; draft law
Type of measure	Aid scheme
Objective	Aid to remedy serious disturbances in the economy
Form of aid	Guarantee
Budget	Overall budget: EUR 50 000 million
Intensity	—
Duration	10.2008-4.2009
Economic sectors	Financial intermediation
Name and address of the granting authority	Finnish Government Snellmaninkatu 1 A PO Box 23 FI-00023 Helsinki
Other information	—

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at:

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

Date of adoption of the decision	24.1.2008
Reference number of the aid	N 696/06
Member State	Italy
Region	Molise
Title	Permanent cessation of fishing activities and modernisation of fishing vessels
Legal basis	Decreto Ministeriale de 13 ottobre 2006: Interventi a favore della flotta da pesca della Regione Molise
Type of measure	Aid scheme
Objective	Aid for the fisheries sector
Form of aid	Direct aid
Budget	EUR 1 186 000
Intensity	Up to 40 %
Duration	One year
Economic sectors	Fisheries
Name and address of the granting authority	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
Other information	—

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at:

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

Non-opposition to a notified concentration
(Case COMP/M.5338 — Barclays/Investcorp/N & V Global Vending)

(Text with EEA relevance)

(2008/C 309/04)

On 31 October 2008, the Commission decided not to oppose the above notified concentration and to declare it compatible with the common market. This decision is based on Article 6(1)(b) of Council Regulation (EC) No 139/2004. The full text of the decision is available only in English and will be made public after it is cleared of any business secrets it may contain. It will be available:

- from the Europa competition website (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). This website provides various facilities to help locate individual merger decisions, including company, case number, date and sectoral indexes,
 - in electronic form on the EUR-Lex website under document number 32008M5338. EUR-Lex is the on-line access to European law (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Notices)

NOTICES FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS AND
BODIES

COMMISSION

Euro exchange rates ⁽¹⁾**3 December 2008**

(2008/C 309/05)

1 euro =

Currency	Exchange rate	Currency	Exchange rate
USD US dollar	1,2623	TRY Turkish lira	1,9926
JPY Japanese yen	117,39	AUD Australian dollar	1,9625
DKK Danish krone	7,4505	CAD Canadian dollar	1,5853
GBP Pound sterling	0,85475	HKD Hong Kong dollar	9,7852
SEK Swedish krona	10,4545	NZD New Zealand dollar	2,3804
CHF Swiss franc	1,5332	SGD Singapore dollar	1,9315
ISK Iceland króna	290,00	KRW South Korean won	1 849,90
NOK Norwegian krone	8,9050	ZAR South African rand	13,0017
BGN Bulgarian lev	1,9558	CNY Chinese yuan renminbi	8,6884
CZK Czech koruna	25,636	HRK Croatian kuna	7,1913
EEK Estonian kroon	15,6466	IDR Indonesian rupiah	15 274,00
HUF Hungarian forint	262,33	MYR Malaysian ringgit	4,5948
LTL Lithuanian litas	3,4528	PHP Philippine peso	62,230
LVL Latvian lats	0,7093	RUB Russian rouble	35,3395
PLN Polish zloty	3,8506	THB Thai baht	44,919
RON Romanian leu	3,8435	BRL Brazilian real	3,0390
SKK Slovak koruna	30,225	MXN Mexican peso	17,1610

⁽¹⁾ Source: reference exchange rate published by the ECB.

V

(Announcements)

PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF THE COMMON
COMMERCIAL POLICY

COMMISSION

**Notice of initiation of a partial interim review of the anti-dumping measures applicable to imports
of certain tungsten electrodes originating in the People's Republic of China**

(2008/C 309/06)

The Commission has received a request for a partial interim review pursuant to Article 11(3) of Council Regulation (EC) No 384/96 on protection against dumped imports from countries not members of the European Community ('the basic Regulation') ⁽¹⁾.

1. Request for review

The request was lodged by Shandong Weldstone Tungsten Industry Co. Ltd ('the applicant'), an exporter from the People's Republic of China.

The request is limited in scope to the examination of dumping as far as the applicant is concerned.

2. Product

The product under review is tungsten welding electrodes, including tungsten bars and rods for welding electrodes, containing 94 % or more by weight of tungsten, other than those obtained simply by sintering, whether or not cut to length originating in the People's Republic of China ('the product concerned'), currently classifiable within CN codes ex 8101 99 10 and ex 8515 90 00. These CN codes are given only for information.

3. Existing measures

The measures currently in force are a definitive anti-dumping duty imposed by Council Regulation (EC) No 260/2007 ⁽²⁾ on imports of certain tungsten electrodes originating in the People's Republic of China.

4. Grounds for the review

The request pursuant to Article 11(3) is based on *prima facie* evidence, provided by the applicant, that the circumstances on

the basis of which measures were imposed have changed and that these changes are of a lasting nature.

The applicant provided *prima facie* evidence that the continued application of the measure at its current level is no longer necessary to offset dumping. In particular, the applicant has provided *prima facie* evidence showing that a comparison of its constructed normal values (calculated on the basis of costs of production, selling, general and administrative costs and profits) and export prices to the Community indicates that the dumping margin appears to be substantially lower than the current level of the measure.

5. Procedure for the determination of dumping

Having determined, after consulting the Advisory Committee, that sufficient evidence exists to justify the initiation of a partial interim review, the Commission hereby initiates a review in accordance with Article 11(3) of the basic Regulation with a view to determining whether the measures should be removed or amended for the applicant. If so, it may be necessary to amend the rate of duty currently applicable to imports of the product concerned from companies not specifically mentioned in Article 1(2) of Regulation (EC) No 260/2007.

(a) Questionnaires

In order to obtain the information it deems necessary for its investigation, the Commission will send a questionnaire to the applicant and a copy to the authorities of the exporting country concerned. This information and supporting evidence should reach the Commission within the time limit set in point 6(a).

⁽¹⁾ OJ L 56, 6.3.1996, p. 1.

⁽²⁾ OJ L 72, 13.3.2007, p. 1.

(b) *Collection of information and holding of hearings*

All interested parties are hereby invited to make their views known, submit information other than questionnaire replies and provide supporting evidence. This information and supporting evidence must reach the Commission within the time limit set in point 6(a).

Furthermore, the Commission may hear interested parties, provided that they make a request showing that there are particular reasons why they should be heard. This request must be made within the time limit set in point 6(a).

(c) *Market economy treatment/individual treatment*

If the applicant provides sufficient evidence showing that it operates under market economy conditions, i.e. that it meets the criteria laid down in Article 2(7)(c) of the basic Regulation, normal value will be determined in accordance with Article 2(7)(b) of the basic Regulation. For this purpose, a duly substantiated claim must be submitted within the specific time limit set out in point 6(b) of this notice. The Commission will send a claim form to the company, as well as a copy to the authorities of the People's Republic of China. This claim form may also be used by the applicant to claim individual treatment, i.e. that it meets the criteria laid down in Article 9(5) of the basic Regulation.

(d) *Selection of a market economy country*

In the event that the company is not granted market economy treatment, but fulfils the requirements to have an individual duty established in accordance with Article 9(5) of the basic Regulation, an appropriate market economy country will be used for the purpose of establishing normal value in respect of the People's Republic of China in accordance with Article 2(7)(a) of the basic Regulation. The Commission considers using the United States of America again for this purpose as was done in the investigation which led to the imposition of the current measures on imports of the product concerned from the People's Republic of China. Interested parties are hereby invited to comment on the appropriateness of this choice within the specific time limit set in point 6(c) of this notice.

Furthermore, in the event that the company is granted market economy treatment, the Commission may, if necessary, use findings concerning the normal value established in an appropriate market economy country, e.g. for the purpose of replacing any unreliable cost or price element in the People's Republic of China which is needed in establishing the normal value, if reliable necessary data is not available in the People's Republic of China. The Commission considers using the United States of America also for this purpose.

6. Time limits(a) *General time limits*

- (i) For parties to make themselves known, to submit questionnaire replies and any other information

All interested parties, if their representations are to be taken into account during the investigation, must make

themselves known by contacting the Commission, present their views and submit questionnaire replies or any other information within 40 days of the date of publication of this notice in the *Official Journal of the European Union*, unless otherwise specified. Attention is drawn to the fact that the exercise of most procedural rights set out in the basic Regulation depends on the party's making itself known within the aforementioned period.

(ii) *Hearings*

All interested parties may also apply to be heard by the Commission within the same 40-day time limit.

(b) *Specific time for submission of claims for market economy treatment and/or individual treatment*

The company's duly substantiated claim for market economy treatment, as mentioned in point 5(c) of this notice, must reach the Commission within 15 days of the date of publication of this notice in the *Official Journal of the European Union*.

(c) *Specific time limit for the selection of the market economy country*

Parties to the investigation may wish to comment on the appropriateness of the United States of America which, as mentioned in point 5(d) of this notice, is considered as a market economy country for the purpose of establishing normal value in respect of the People's Republic of China. These comments must reach the Commission within 10 days of the date of publication of this notice in the *Official Journal of the European Union*.

7. Written submissions, questionnaire replies and correspondence

All submissions and requests made by interested parties must be made in writing (not in electronic format, unless otherwise specified) and must indicate the name, address, e-mail address, telephone and fax numbers of the interested party. All written submissions, including the information requested in this notice, questionnaire replies and correspondence provided by interested parties on a confidential basis shall be labelled as 'Limited' ⁽¹⁾ and, in accordance with Article 19(2) of the basic Regulation, shall be accompanied by a non-confidential version, which will be labelled 'FOR INSPECTION BY INTERESTED PARTIES'.

⁽¹⁾ This means that the document is for internal use only. It is protected pursuant to Article 4 of Regulation (EC) No 1049/2001 of the European Parliament and of the Council regarding public access to European Parliament, Council and Commission documents (OJ L 145, 31.5.2001, p. 43). It is a confidential document pursuant to Article 19 of the basic Regulation and Article 6 of the WTO Agreement on Implementation of Article VI of the GATT 1994 (Anti-dumping Agreement).

Commission address for correspondence:

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

8. Non-co-operation

In cases in which any interested party refuses access to or does not provide the necessary information within the time limits or significantly impedes the investigation, findings, affirmative or negative, may be made in accordance with Article 18 of the basic Regulation, on the basis of the facts available.

Where it is found that any interested party has supplied false or misleading information, the information shall be disregarded and use may be made, in accordance with Article 18 of the basic Regulation, of the facts available. If an interested party does not cooperate or cooperates only partially, and use of facts available is made, the result may be less favourable to that party than if it had cooperated.

9. Schedule of the investigation

The investigation will be concluded, according to Article 11(5) of the basic Regulation, within 15 months of the date of the

publication of this notice in the *Official Journal of the European Union*.

10. Processing of personal data

It is noted that any personal data collected in this investigation will be treated in accordance with Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data ⁽¹⁾.

11. Hearing officer

It is also noted that if interested parties consider that they are encountering difficulties in the exercise of their rights of defence, they may request the intervention of the Hearing Officer of DG Trade. He acts as an interface between the interested parties and the Commission services, offering, where necessary, mediation on procedural matters affecting the protection of their interests in this proceeding, in particular, with regard to issues concerning access to the file, confidentiality, extension of time limits and the treatment of written and/or oral submission of views. For further information and contact details, interested parties may consult the Hearing Officer's web pages on the website of DG Trade (<http://ec.europa.eu/trade>).

⁽¹⁾ OJ L 8, 12.1.2001, p. 1.

PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF THE COMPETITION POLICY

COMMISSION

STATE AID — DENMARK

State aid C 41/08 (NN 35/08) — Danske Statsbaner

Invitation to submit comments pursuant to Article 88(2) of the EC Treaty

(Text with EEA relevance)

(2008/C 309/07)

By letter of 10 September 2008, reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified Denmark of its decision to initiate in respect of the abovementioned aid/measure the procedure provided for in Article 88(2) of the EC Treaty.

Interested parties may submit their comments within one month of the date of publication of this summary and the following letter, to:

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

These comments will be communicated to Denmark. Confidential treatment of the identity of the interested party that submits the comments may be requested in writing, stating reasons.

SUMMARY

DESCRIPTION OF THE MEASURES

PROCEDURE

By letter of 3 February 2003, the Commission received a first complaint concerning aid allegedly granted to **Danske Statsbaner** (hereinafter referred to as DSB) for rail passenger transport between Copenhagen and Ystad. That complaint led to several exchanges of letters between the Commission and the Danish authorities. The complaint was registered under number CP107/07.

By letter of 1 June 2006, the Commission received a second complaint concerning aid allegedly granted to DSB in connection with two public service contracts with the Danish Ministry of Transport. That complaint also led to several exchanges of letters between the Commission and the Danish authorities. It was registered under number CP124/06.

Since the two complaints relate, in part, to the same facts, the Commission decided to deal with them jointly.

According to the information sent to the Commission by the complainants, the public service contracts between the Danish Ministry of Transport and the public enterprise DSB may have resulted in the granting of State aid.

Public service contracts

This Decision applies to two public service contracts between the Danish Ministry of Transport and DSB for the periods 2000-2004 and 2005-2014 respectively. These contracts were not subject to a prior tendering procedure.

These contracts provide for the provision of rail passenger transport services in Denmark and impose certain obligations in terms of regularity, quality of service and pricing. Moreover, the contracts provide for the purchase of railway rolling stock.

Pursuant to the provisions of the contracts, DSB retains the income from ticket sales, subject to certain exceptions. DSB also receives compensation by way of contractual payments, the amount of which is set out in the contract.

ASSESSMENT OF THE MEASURES

TEXT OF LETTER

Presence of aid

At this stage, the Commission cannot rule out that State aid was granted to DSB in connection with public service contracts concluded with the Danish Ministry of Transport for the periods 2000-2004 and 2005-2014. In particular, the Commission has doubts as to the fulfilment of three of the four criteria laid down by the European Court of Justice in its *Altmark* judgment.

Compatibility

The public service contract concluded between the Danish Government and DSB is a public service contract within the meaning of Article 14 of Regulation (EEC) No 1191/69, which therefore applies to the case in question.

The Commission considers that, on the basis of Regulation (EEC) No 1191/69, aid included in the cost of services provided for by a public service contract may be deemed to be compatible with the common market by the Commission. However, in the absence of specific conditions laid down in Regulation (EEC) No 1191/69, the compatibility of such aid must be assessed on the basis of the general principles stemming from the Treaty, case law and the decision-making practice of the Commission.

The Commission provided a general summary of those principles in the Community Framework for State aid in the form of public service compensation ⁽¹⁾.

Point 14 of that Framework lays down the principles for establishing the compatibility of aid included in the price paid by a public authority to a public service provider. In order to be compatible, the level of compensation — i.e. the price paid by the Danish Government — must be shown to be limited to the amount needed to cover the costs entailed by fulfilling public service obligations.

However, the Commission has doubts about whether there has not been any overcompensation in the case in question. The Commission also has doubts about whether the deduction of dividends by the Danish Government from DSB's profits and the reduction in annual contractual payments have made it possible to avoid any risk of overcompensation.

In the light of the above, the Commission has doubts about the compatibility of the State aid in question.

In accordance with Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999, all unlawful aid may be subject to recovery from the recipient.

⁽¹⁾ OJ C 297, 29.11.2005, p. 4.

1. SAGSFØRLØB

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

2. DE KLAGENDE PARTER OG STØTTEMODTAGEREN**2.1. De klagende parter****2.1.1. Den første klager**

2. Den første klager er et privatejet busselskab.

2.1.2. Den anden klager

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

2.2. Støttemodtager: Danske Statsbaner**2.2.1. Den forhenværende monopolvirksomhed i Danmark**

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

2.2.2. DSB's etablering som en selvstændig offentlig virksomhed

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

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

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

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

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

3. DE VÆSENTLIGSTE KLAGEPUNKTER

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

3.1. Den første klagers klagepunkter

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

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

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

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

3.2. Den anden klagers klagepunkter

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

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

4.1. Den danske retlige ramme for kontrakter om offentlig service

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

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

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

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

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

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

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

4.2. Kontrakten om offentlig service for perioden 2000-2004

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

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

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

4.2.1. Kontraktens indhold (*)

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

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

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

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

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

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

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

årene for anvendelsen af de nye tog på bestemte strækninger.

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

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

4.2.2. Kontraktbetaling

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

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

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

40. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

41. Kontraktbetalingen reguleres årligt ved stigningen i netto-prisindekset.
42. Kontraktbetalingen er fastsat med udgangspunkt i det 10-årsbudget for DSB-koncernen, som blev vedtaget den 11. juni 1999 og indeholder den langfristede finansieringsstrategi for DSB.
43. Punkt 4 indeholder endvidere bestemmelser om visse justeringer i henhold til gennemførelsen af den 5-årige rammeaftale for jernbaneområdet af 26. november 1999. Denne aftale foranlediger vedtagelse af særlige tilføjelser til kontrakten for så vidt angår:
- indkøb og indførelse af nyt rullende materiel (punkt 10 i kontrakten)
 - puljer til nærbaner og modernisering af stationer
 - kvalitetsforbedring på banestrækningen Odense — Svendborg
 - økonomiske tilskyndelser, som fremmer en samfundsøkonomisk fornuftig trafikproduktion.
44. Indkøbet af det rullende materiel jf. punkt 10 i kontrakten finansieres med de kontraktbetalinger, som er fastsat i kontrakten. 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 ⁽⁹⁾

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3.2. Kontraktbetaling

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

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

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

⁽¹⁰⁾ Jf. ovennævnte undtagelser.

58. Kontraktbetalingen fremgår af følgende tabel:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. BEDØMMELSE AF BESTEMMELSERNE I KONTRAKTERNE OM OFFENTLIG SERVICE

5.1. Er der tale om statsstøtte?

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

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

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

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

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

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

Særlige forhold angående strækningen København — Ystad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

82. Kommissionens usikkerhed angår følgende punkter:

i) *DSB's resultatforbedringer*

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

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

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

86. De danske myndigheder har således bekræftet, at DSB's resultater har ligget over 10-årsbudgettets forventninger. Forsinkelser eller reduktioner i investeringerne har medført, at hensættelserne til afskrivninger har været mindre end forudsat i 10-årsbudgettet. Dertil kommer, at produktivitetsevinster, bedre økonomistyring og ændrede rentesatser har forbedret den finansielle situation og dermed bidraget til, at DSB's resultat efter skat i perioden 1999-2006 blev 2,715 mia. DKK bedre end forventet i 10-årsbudgettet.

87. De danske myndigheder har dog påpeget, at disse resultatforbedringer ikke har medført nogen kapitalakkumulation for DSB ud over det, der oprindeligt var forudsat i 10-årsbudgettet.

88. Ifølge de danske myndigheder er en del af resultatforbedringerne ført tilbage til staten i form af udbyttebetalinger: For perioden 1999-2006 har DSB udbetalt et udbytte på 4,171 mia. DKK, hvor der i 10-årsbudgettet kun var regnet med 1,135 mia. DKK. Ja, de danske myndigheder mener endda, at udbyttebetalingerne overstiger DSB's

resultatforbedringer med 868 mio. DKK. Men oven i dette har resultatforbedringen medført, at de kontraktlige udbetalinger for årene 2002, 2003 og 2004 er blevet nedsat med 1 mia. DKK.

89. Efter de danske myndigheders opfattelse kan regeringens udbyttepolitik ligestilles med en tilbagebetalingsbestemmelse («clawback clause»), som ophæver risikoen for at overkompensere.

90. På denne baggrund stiller Kommissionen sig tvivlende over for, om resultatforbedringerne faktisk skyldes kompensationer, der er større end nødvendigt. Men hvis det er tilfældet, tvivler Kommissionen til gengæld på, at opkrævningen af udbyttebetalinger og kompensationsnedsættelsen efter tilpasningen af de kontraktlige udbetalinger for visse år, har medført, at enhver overkompensation er ophævet. Kommissionen tvivler også på, at det er muligt at kompensere for overkompensation ved forhøjede udbyttebetalinger.

ii) *Forsinket levering af rullende materiel*

91. Klagerne har over for Kommissionen påpeget, at rullende materiel, som ifølge kontrakten om offentlig service skulle leveres af fabrikanten AnsaldoBreda, er blevet stærkt forsinket. Klagerne hævder, at DSB fortsat har modtaget betalinger som forudsat i kontrakten, selvom forsinkelserne har betydet, at selskabet ikke har haft omkostninger til afskrivning af materiellet.

92. Derudover har klagerne bemærket, at DSB har lejet materiel for at kunne opfylde sin befordringspligt og fået kompensation i denne forbindelse.

93. De danske myndigheder har i deres svar og i KPMG's finansielle analyse bekræftet, at der har været forsinkelser, og at DSB i visse perioder har været nødt til at benytte eksternt materiel.

94. De danske myndigheder har desuden bekræftet, at udbetalingerne i henhold til kontrakten om offentlig service for perioden 2000-2004 ikke er blevet korigeret for disse forsinkelser. Kontrakterne indeholdt nemlig ingen bestemmelser, der tillod en sådan justering.

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

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

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

(*) Omfattet af tavshedspligten.

⁽¹³⁾ Bornholmerfærgens anløbshavn.

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

5.2. Forenelighed med det fælles marked

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

5.2.1. Forenelighed på grundlag af EF-traktatens artikel 73

115. I EF-traktatens artikel 73 står der om landtransport, at »støtteforanstaltninger, som modsvare 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 modsvare 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 modsvare behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med traktaten, uden for de tilfælde, som omhandles i den afledte fællesskabsret. I de tilfælde, hvor forordning (EØF) nr. 1191/69 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje ikke finder anvendelse, og hvor de omhandlede tilskud

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

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

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

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

Ingen fritagelse for anmeldelsespligten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

transportvirksomhed med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser.

Kontrakten om offentlig tjeneste kan særligt omfatte:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) såfremt følgende skal opnås med støtteforanstaltningerne:

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

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

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

d) indtil fællesskabsbestemmelser om adgangen til transportmarkedet træder i kraft, når støtten undtagelsesvis og midlertidigt ydes med det formål som et led i en saneringsplan at fjerne en overkapacitet, som medfører alvorlige strukturelle vanskeligheder, og på denne måde bidrage til, at transportmarkedets behov bedre opfyldes.«

133. For det første ser Danske Statsbaner ud til at være omfattet af forordning (EØF) nr. 1192/69, hvorfor det ovenfor citerede litra a) næppe finder anvendelse. Dertil kommer, at den kompensation, som den danske stat udbetaler til DSB, som udgangspunkt ikke sigter mod at dække meromkostningerne ved at benytte jernbaneinfrastruktur set i forhold til andre transportformer. Litra b) ser således heller ikke ud til at finde anvendelse. Kommissionen noterer sig herefter, at kontrakten om offentlig service ingen bestemmelser indeholder om forskningsmæssige forsøg, hvorfor heller ikke litra c) kan finde anvendelse. Endelig har Danmark ikke anført, at DSB skulle befinde sig i alvorlige strukturelle vanskeligheder, og at det var hensigten at yde støtte som led i en saneringsplan. DSB's resultater viser tværtimod, at selskabet står stærkt både økonomisk og finansielt. Litra d) synes altså heller ikke at finde anvendelse.

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

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

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

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

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

6. ANDRE FORHOLD, SOM KLAGERNE HAR FREMDRAGET

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

6.1. Lønsumsafgift

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

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

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

6.2. Renter og garantier

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

7. SAMMENFATNING AF KOMMISSIONENS BETÆNKELIGHEDER

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

8. BESLUTNING

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

⁽²¹⁾ Altmark-dommen, præmis 34.

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

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

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

United Kingdom Government notice concerning Directive 94/22/EC of the European Parliament and of the Council on the conditions for granting and using authorisations for the prospection, exploration and production of hydrocarbons

(Text with EEA relevance)

(2008/C 309/08)

Announcement of United Kingdom onshore (Landward) out of round offer on the landward area above the low water mark in UK ordnance survey block SU60

Department for Business, Enterprise and Regulatory Reform

The Petroleum Act 1998

Onshore Licensing opportunity

1. The Secretary of State for Business, Enterprise and Regulatory Reform (BERR) invites interested persons to apply for a Petroleum Exploration and Development Licences in respect of the landward area above the low water mark in UK ordnance survey block SU60.

2. A map of the area on offer is deposited at BERR, 1 Victoria Street, London, SW1H 0ET. The map may be inspected by prior appointment (tel. (44-207) 215 50 32, fax (44-207) 215 50 70) between 9.15 a.m. and 4.45 p.m. Monday to Friday during the period of this notice. The map is also available on the BERR oil and gas website (see below).

3. Full details of the offer, including a map of the acreage on offer and guidance about licences, the terms which those licences will include, and how to apply, are available on the Energy Development Unit (EDU) website:

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

4. All applications will be judged in accordance with the Petroleum (Production) (Landward Areas) Regulations 1995 (S.I. 1995 No 1436) and the Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995 (S.I. 1995 No 1434), and against the background of the continuing need for expeditious, thorough, efficient and safe exploration to identify oil and gas resources within the mainland of Great Britain.

5. Applications will be judged on the basis of the following criteria:

- (a) the financial viability of the applicant and its financial capacity to carry out the activities that would be permitted under the licence during the initial term including the work programme submitted for evaluating the full potential of the area within the block applied for;
- (b) the technical capability of the applicant to carry out activities that would be permitted under the licence during the initial term including the identification of hydrocarbon prospects within the block applied for. The technical capability will be assessed in part upon the quality of analysis related to the block applied for;
- (c) the way in which the applicant proposes to carry out the activities that would be permitted under the licence including the quality of the work programme submitted for evaluating the full potential of the area applied for;
- (d) where the applicant holds or has held a licence granted under or treated as having been granted under the Petroleum Act 1998, any lack of efficiency and responsibility displayed by the applicant in operations under that licence.

6. The Secretary of State will not award a licence unless he is prepared to approve the applicant's choice of operator at the same time. Before approving an operator, the Secretary of State must be satisfied that the nominee will be competent to plan and manage drilling operations, in terms of the numbers, experience and training of its staff, the proposed procedures and methodologies, the design of its command structure, interfaces with contractors and overall corporate strategy. In considering a proposed operator, the Secretary of State will take into account both new information presented in the application and the nominee's record as an operator, both within the UK and abroad.

7. Comprehensive guidance about this offer can be viewed on the Energy Development Unit (EDU) website:

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

Licences

8. Applicants should note that the Secretary of State has discretion to offer any licence on amended terms to reflect particular circumstances.

9. Where the Secretary of State offers a licence pursuant to this invitation, the offer will be made within twelve months of the date of this Notice.

10. The Secretary of State accepts no liability for any costs incurred by the applicant in considering or making its application.

Strategic Environmental Assessment

11. BERR has conducted a Strategic Environmental Assessment covering, among others, the area to be offered to the standard required in Directive 2001/42/EC on the Assessment of the Effects of Certain Plans and Programmes on the Environment. The assessment can be found at the Energy Development Unit (EDU) website:

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

Communication from the Minister for Economic Affairs of the Kingdom of the Netherlands on the basis of Article 3(2) of Directive 94/22/EC of the European Parliament and of the Council on the conditions for granting and using authorisations for the prospecting, exploration and production of hydrocarbons

(2008/C 309/09)

The Minister for Economic Affairs hereby gives notice that an application has been received for authorisation to prospect for hydrocarbons.

The area covered by the application is in the province of North Holland and is bounded as follows:

- (a) a straight line running from vertex B to vertex A up to the intersection of that line with the line laid down in the Annex to the Mining Act;
- (b) then a straight line between vertex pair B-C;
- (c) then a line along the base of the sea wall, via the breakwaters of, consecutively, the Ferry Port (Veerhaven) and the New Port (Nieuwe Haven) of Den Helder, along the base of the dikes separating the Wadden Sea from the mainland of the province of North Holland up to vertex D;
- (d) then a straight line between vertex pairs D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K and K-L. The boundary defined by these lines coincides with the boundary of the Slootdorp extraction authorisation;
- (e) then a straight line between vertex pairs L-M and M-N;
- (f) then a straight line between vertex pairs N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S and S-T and a straight line from vertex T through vertex U up to the intersection of that line with the line laid down in the Annex to the Mining Act. The boundary defined by these lines coincides with the boundary of the Middelie extraction authorisation;
- (g) then, from the intersection referred to in (f), the line laid down in the Annex to the Mining Act, up to the intersection referred to in (a).

The coordinates of the vertices referred to are as follows:

Vertex	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

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

The coordinates are expressed in accordance with the national triangulation system ('RD').

On the basis of this description of the boundaries, the surface area is 576,4 km².

With reference to the Directive mentioned in the introduction and Article 15 of the Mining Act (*Mijnbouwwet*) (Bulletin of Acts and Decrees (*Staatsblad*) 2002, No 542), the Minister for Economic Affairs hereby invites interested parties to submit a competing application for authorisation to prospect for hydrocarbons in the area bounded by the above-mentioned vertices and coordinates.

The Minister for Economic Affairs is the competent authority for the granting of authorisations. The criteria, conditions and requirements referred to in Articles 5(1), 5(2) and 6(2) of the abovementioned Directive are set out in the Mining Act (Bulletin of Acts and Decrees 2002, No 542).

Applications may be submitted during the 13 weeks following the publication of this notice in the *Official Journal of the European Union* and should be sent to:

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

Applications received after the expiry of this period will not be considered.

A decision on the applications will be taken not later than 12 months after this period has expired.

Further information can be obtained by calling Mr E.J. Hoppel: (31-70) 379 77 62.

Communication from the French Government concerning Directive 94/22/EC of the European Parliament and of the Council on the conditions for granting and using authorisations for the prospection, exploration and production of hydrocarbons ⁽¹⁾

(Notice regarding applications for exclusive licences to prospect for liquid and gaseous hydrocarbons, designated the 'Cévennes licence', the 'Alès licence' and the 'Navacelles licence')

(Text with EEA relevance)

(2008/C 309/10)

On 6 December 2007, Cévennes Petroleum Development Ltd, a company with registered offices at Wembley Point, 1 Harrow Road, Wembley, Middlesex, HA9 6DE (United Kingdom), applied for an exclusive five-year licence, designated the 'Cévennes Licence', to prospect for oil and gas in an area of approximately 4 323 km² covering part of the departments of Ardèche, Gard and Hérault. The application was supplemented on 13 June 2008.

On 8 April 2008, Schuepbach Energy LLC, a company with registered offices at 2651 North Harwood, Suite 570, Dallas, TX-75201 (United States), applied for an exclusive three-year licence, designated the 'Alès Licence', to prospect for oil and gas in an area of approximately 9 810 km² covering part of the departments of Ardèche, Aveyron, Drome, Gard, Hérault, Lozère and Vaucluse. The perimeter of the area covered by this application is partly included in the Cévennes application.

On 15 May 2008, Egdon Resources (New Ventures) Ltd, a company with registered offices at Suite 2, 90-96 High Street, Odiham, Hampshire, RG29 1LP (United Kingdom), Eagle Energy Limited, a company with registered offices at 21 Beresford Avenue, East Twickenham, TW1 2PY (United Kingdom), and YCI Resources Ltd, a company with registered offices at Blackstable House, Sheepscote, Stroud, GL6 3UW (United Kingdom), applied for an exclusive five-year licence, designated the 'Navacelles Licence', to prospect for oil and gas in an area of approximately 576 km² covering part of the departments of Ardèche and Gard. The perimeter of the area covered by this application is included in the above applications.

The perimeter of the area covered by all of these applications for licences consists of the meridian and parallel arcs connecting in turn the vertices defined below by their geographical coordinates in degrees, the prime meridian being that of Paris.

Vertex	Longitude	Latitude
A	2,90° E	49,80° N
B	2,90° E	49,50° N
C	2,80° E	49,50° N
D	2,80° E	49,40° N
E	2,70° E	49,40° N
F	2,70° E	49,30° N
G	2,60° E	49,30° N
H	2,60° E	49,20° N
I	2,50° E	49,20° N
J	2,50° E	49,10° N
K	2,40° E	49,10° N
L	2,40° E	48,80° N
M	2,30° E	48,80° N

⁽¹⁾ OJ L 164, 30.6.1994, p. 3.

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

Vertex	Longitude	Latitude
AU	2,30° E	49,60° N
AV	2,30° E	49,70° N
AW	2,50° E	49,70° N
AX	2,50° E	49,80° N

Submission of applications and criteria for awarding rights

The initial applicants and competing applicants must meet the requirements for obtaining the licence specified in Articles 4 and 5 of Decree No 2006-648 of 2 June 2006 concerning mining rights and underground storage rights (*Journal officiel de la République française* of 3 June 2006).

Interested companies may, within ninety days of the publication of this notice, submit a competing application in accordance with the procedure summarised in the 'Notice regarding the granting of mining rights for hydrocarbons in France' published in *Official Journal of the European Communities* C 374 of 30.12.1994, p. 11, and established by Decree No 2006-648 concerning mining rights and underground storage rights. Competing applications must be sent to the Minister responsible for mines at the address below.

The decisions on the initial application and the competing applications will be based on the criteria governing the award of mining rights, as set out in Article 6 of the abovementioned Decree, and will be taken by 8 April 2010 at the latest.

Conditions and requirements regarding performance of the activity and cessation thereof

Applicants are referred to Articles 79 and 79.1 of the Mining Code (*code minier*) and to Decree No 2006-649 of 2 June 2006 on mining and underground storage operations and the regulations governing mining and underground storage (*décret relatif aux travaux miniers, aux travaux de stockage souterrain et à la police des mines et des stockages souterrains*) (*Journal officiel de la République française* of 3 June 2006).

Further information can be obtained from the following address: Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (direction générale de l'énergie et climat, direction de l'énergie, Sous-direction de la Sécurité d'Approvisionnement et des Nouveaux Produits Energétiques, bureau exploration production des hydrocarbures), 41, boulevard Vincent Auriol, F-75703 Paris Cedex 13 (tel. (33) 1 53 94 14 81, fax (33) 1 53 94 14 40).

The laws and regulations referred to above can be consulted at:

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

NOTE TO THE READER

The institutions have decided no longer to quote in their texts the last amendment to cited acts.

Unless otherwise indicated, references to acts in the texts published here are to the version of those acts currently in force.