

II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 24 февруари 2010 година

относно договорите за обществена услуга за транспорт между датското Министерство на транспорта и „Danske statsbaner“ (държавна помощ С 41/08 (ex NN 35/08))

(нотифицирано под номер C(2010) 975)

(само текстът на датски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2011/3/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него ⁽¹⁾,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби ⁽²⁾,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) В отговор на две жалби и на многобройни контакти, осъществени между Комисията и двамата жалбоподатели, от една страна, и Датските органи, от друга, на 10 септември 2008 г. Комисията реши да открие официална процедура по разследване за този случай, като чрез публикуване на решението за откриване на процедурата в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽³⁾ покани Дания и заинтересованите страни да й предоставят своите коментари.
- (2) Решението на Комисията да открие официална процедура по разследване беше отчасти предмет на иск за отмяна, подаден от един от жалбоподателите пред Общия съд на

Европейския съюз. Искът беше отхвърлен като недопустим с определение на Общия съд от 25 ноември 2009 г. ⁽⁴⁾.

- (3) С писмо от 17 декември 2009 г. Комисията покани Дания и заинтересованите страни да представят мненията си относно правното основание, което следва да бъде приложено за извършване на проучване на съвместимостта на държавната помощ по настоящия случай в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета ⁽⁵⁾.

2. ПРЕДСТАВЯНЕ НА БЕНЕФИЦИЕРА И НА ЖАЛБОПОДАТЕЛИТЕ

2.1. БЕНЕФИЦИЕР НА МЕРКИТЕ: DANSKE STATSبانER

2.1.1. ТРАДИЦИОННО ДАТСКО ЖЕЛЕЗОПЪТНО ДРУЖЕСТВО

- (4) Danske Statsbaner SV (DSB) е традиционното железопътно дружество в Дания.
- (5) DSB е изцяло собственост на датската държава ⁽⁶⁾. То осъществява единствено железопътен превоз на пътници и свързаните с него услуги ⁽⁷⁾. DSB осъществява дейност и посредством своите филиали, по-специално в Швеция, Норвегия и Обединеното кралство.

⁽¹⁾ Считано от 1 декември 2009 г. членове 87 и 88 от Договора за ЕО стават съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Двете разпоредби са по същество еднакви с предишните две. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания на съответно членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е уместно.

⁽²⁾ ОВ С 309, 4.12.2008 г., стр. 14.

⁽³⁾ Вж. бележка под линия 2.

⁽⁴⁾ Определение на Общия съд от 25 ноември 2009 г. по дело T-87/09, *Jørgen Andersen / Комисията*.

⁽⁵⁾ ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1.

⁽⁶⁾ Закон № 485 от 1 юли 1998 г. за създаването на независимо публично дружество DSB SV и DSB Cargo, считано от 1 януари 1999 г. („законът DSB“).

⁽⁷⁾ Услугите по товарния транспорт, осъществявани от DSB, бяха продадени на Deutsche Bahn през 2001 г.

- (6) През 1998 г. датският парламент прие закон за отделяне на железопътната инфраструктура от железопътния транспорт, осъществяван от DSB ⁽⁸⁾.
- (7) През 2008 г. в дружеството DSB са работили 9 200 служители. Оборътът му през 2008 г. е бил около 9,85 млрд. DKK (1,32 млрд. евро).

2.1.2. СЪЗДАВАНЕ НА ПУБЛИЧНО ДРУЖЕСТВО DSB

- (8) През 1999 г. DSB е преобразувано в независимо публично дружество ⁽⁹⁾.
- (9) За целта беше установен нов модел на финансово управление на компанията. Встъпителният баланс на компанията беше изготвен въз основа на оценка на активите и пасивите. Датските органи посочват, че за всички съществени пера DSB е получило втора оценка от независими експерти.
- (10) Датските органи обясняват, че собствените капитали на DSB са били определени чрез сравняване с подобни предприятия, разполагащи със значителни дълготрайни активи. Окончателният встъпителен баланс на дружеството е включвал коефициент на платежоспособност от 36 % и първоначално финансиране.
- (11) От друга страна, следва да се отбележи, че приложимата по отношение на DSB правна рамка е била допълнена със счетоводни стандарти и насоки на национално ниво в областта на конкурентоспособността, задължаващи дружеството да води отделно счетоводство за основните си дейности с цел избягване на кръстосани субсидии. Така договорните плащания, превеждани на DSB въз основа на договорите за обществени услуги за транспорт, се осчетоводяват отделно от другите дейности на дружеството, осъществени на строго търговска основа.
- (12) Счетоводството на DSB се води за всяка дейност поотделно по метода на подробното аналитично счетоводство въз основа на принципа за разпределяне на разходите и приходите ⁽¹⁰⁾.

2.1.3. ГРУПАТА DSB

i) DSB S-tog a/s

- (13) Групата DSB включва и филиала DSB S-tog a/s, 100 % собственост на DSB SV, която осъществява всички крайградски железопътни транспортни услуги в агломерацията на Копенхаген.
- (14) Счетоводството на DSB S-tog a/s се води отделно от това на DSB SV, тъй като става въпрос за независимо дружество. Освен това счетоводните правила на DSB предвиждат търговските операции между DSB и DSB S-tog a/s да се осъществяват при пазарни условия.

⁽⁸⁾ Оттогава железопътната инфраструктура се управлява и поддържа от Banedanmark, което е отделно публично дружество.

⁽⁹⁾ Вж. бележка под линия 5.

⁽¹⁰⁾ Датските органи уточняват, че отделните приходни сметки са изготвени въз основа на разпределение, а не въз основа на счетоводна система. От сметките не могат да бъдат извлечени баланси за всяка от дейностите.

- (15) Полученият излишък от дейността на филиала DSB S-tog a/s, след облагане с данъци, се включва в консолидирания резултат на DSB SV. Политиката на датската държава в областта на дивидентите по отношение на компанията майка DSB SV предвижда те да бъдат изплащани от последната.

ii) Други участия

- (16) DSB притежава 100 % от DSB Sverige AB, DSB Norge и DSB UK Ltd AS, чиято дейност се състои, както беше споменато по-горе, в предоставяне на транспортни услуги в областта на пътническия превоз и на други свързани с него услуги съответно в Швеция, Норвегия и Обединеното кралство.
- (17) DSB също така притежава 60 % от Roslagståg AB, която обслужва линията Roslag в района на Стокхолм. Собственост на DSB е и частното дружество BSD ApS, което се занимава със защита на правата на интелектуалната собственост.
- (18) Освен това DSB и DSB S-tog a/s притежават съвместно холдинга DSB Rejsekort A/S, който притежава 52 % от Rejsekort A/S — оператор за издаване на електронни билети за обществения транспорт.
- (19) На последно място, DSB притежава 100 % от Kort & Godt — верига магазини по гарите.

2.2. ЖАЛБОПОДАТЕЛИ

2.2.1. ПЪРВИ ЖАЛБОПОДАТЕЛ

- (20) Първият жалбоподател е Gråhundbus — частно дружество за автобусен превоз на пътници (по-долу „Gråhundbus“).

2.2.2. ВТОРИ ЖАЛБОПОДАТЕЛ

- (21) Вторият жалбоподател е Dansk Kollektiv Trafik — професионално сдружение на няколко датски транспортни оператора (по-долу „DKT“).

3. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА ДОГОВОРИТЕ ЗА ОБЩЕСТВЕНА УСЛУГА ЗА ТРАНСПОРТ МЕЖДУ ДАТСКОТО МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА И DSB

3.1. ПРАВНА РАМКА НА ДОГОВОРИТЕ ЗА ОБЩЕСТВЕНА УСЛУГА ЗА ТРАНСПОРТ В ДАНИЯ

- (22) До 1 януари 2000 г. дружеството DSB е разполагало с монопол върху транспортните услуги в областта на железопътния превоз на пътници в Дания. Оттогава датският законодателен орган е премахнал монопола и е предвидил две алтернативни схеми за предоставяне на въпросните услуги за железопътния превоз на пътници ⁽¹¹⁾:

⁽¹¹⁾ „Lov om jernbanevirksomhed m.v.“, изменен Закон № 289 от 18 май 1998 г. Най-скорошният консолидиран закон е Закон № 1171 от 2 декември 2004 г.

- от една страна, железопътен превоз на пътници на пазарен принцип без компенсация от страна на публичните органи („свободен трафик“);
 - от друга страна, трафик в рамките на договори за обществена услуга за транспорт с компенсация от страна на публичните органи („трафик по обществена услуга“).
- (23) Според датските органи понастоящем не се осъществяват редовни услуги за превоз на пътници по схемата на свободен трафик.
- (24) Що се отнася до договорите за обществена услуга за транспорт, съгласно датската нормативна уредба съществуват два типа договори:
- договори за обществена услуга за транспорт, сключени по взаимно съгласие между компетентните публични органи и съответния оператор, без предварително провеждане на търг. Министерството на транспорта е компетентната институция в Дания за договарянето на този тип договори за обществена услуга, с изключение на връзките, използвани от някои малки регионални оператори;
 - договори за обществена услуга за транспорт, сключени след покана за търг. Компетентният орган за сключване на договори чрез покани за търг е Trafikstyrelsen — регулаторен орган, създаден от Министерството на транспорта.
- (25) В този контекст DSB осъществява услуги по главни линии, по регионални и локални линии за железопътен превоз на пътници в рамките на договори за обществена услуга, сключени по взаимно съгласие с Министерството на транспорта.
- (26) От друга страна, използването на търгове също се увеличава през годините. През 2002 г. Arriva получи част от регионалния обществен транспорт в западната част на Дания. През 2007 г. съвместно дружество между DSB и First Group (DSB First) също получи част от регионалния обществен транспорт в източна Дания и южна Швеция, включващ регионални трансгранични транспортни връзки.
- (27) Датските органи заявиха също така намерението си да възложат по-голям брой договори с търг.

3.2. ДОГОВОР ЗА ОБЩЕСТВЕНА УСЛУГА ЗА ТРАНСПОРТ ЗА ПЕРИОДА 2000—2004 Г.

- (28) Този договор се отнася до транспорта по главни линии и до транспорта по регионални линии, осъществяван като обществена услуга от страна на DSB в периода 2000—2004 г.
- (29) В раздел 1 от договора се предвижда: „целта на настоящия договор е насърчаване на развитието на пътническия железопътен транспорт, като за отправна точка се взеле стабилното финансово състояние на DSB, публичното железопътно дружество на Дания“.

- (30) В следващите съображения се обобщават разпоредбите, които са от най-голямо значение за анализа на този договор за обществена поръчка.

3.2.1. СЪДЪРЖАНИЕ НА ДОГОВОРА ⁽¹²⁾

- (31) В член 3 от договора се определя приложното му поле. В него се посочва предоставянето на услуги в сферата на железопътния превоз и на други потребителски услуги. Договорът не обхваща обществени услуги за транспорт, осъществявани вследствие на спечелен търг, нито транспорт по схемата на свободен трафик, включващ товарни превози.
- (32) Транспортните услуги, предоставяни от DSB, са подробно описани в член 7 от договора. Дружеството DSB е длъжно да осъществява определено количество услуги (измерени в километри железни пътища (по-нататък „vlak-километри“) за срока на договора.

Влак-километри за срока на договора

Година	2000	2001	2002	2003	2004
(Млн. километри релсов път)	41,0	41,7	41,9	42,1	43,3

- (33) В член 7, параграф 1, буква а) се поставя като годишна цел изминаването на 51 млн. vlak-километра, считано от 1 януари 2006 г.
- (34) Независимо от това, съгласно член 8 от договора датското Министерство на транспорта има право да обяви търг за определено количество vlak-километри, което би довело до прекратяване на договора. В член 8 се определя правният режим за провеждане на търговете, както и последствията от тях, по-специално във връзка с намаляването на компенсациите и с отговорностите по отношение на подвижния състав.
- (35) В член 7 се съдържат и правилата за разписанието и за честотата на извършваните транспортни услуги. По отношение на работното време в член 9 се предвижда координиране на разписанията. Няколко разпоредби изискват DSB да прилага система за обществени превози, която позволява координация между автобусен и железопътен транспорт.
- (36) Член 10 съдържа разпоредби относно ползването и закупуването на нов подвижен състав на обща стойност 5,6 млрд. DKK до 2006 г. Става дума за нов модел дизелови влакове, наречени IC4. В член 10 са посочени техническите характеристики на новите влакове относно скорост, брой места за сядане и ниво на удобство, а също така и условията за ползване на тези влакове по определени железопътни връзки. Тези инвестиции се компенсират от държавата чрез плащания по договора, както е описано по-нататък.

⁽¹²⁾ Договорът съдържа преамбюл, 22 члена и 5 приложения.

- (37) Другите съществени разпоредби, които трябва да се посочат, са:

- член 11, в който се описват условията, свързани с инфраструктурата, и се определят отношенията с *Banedanmark*;
- член 12, съдържащ разпоредби относно потребителските услуги;
- член 13, в който се определят санкциите при неизпълнение на задълженията;
- член 14, в който се установяват условията за определяне на цените на транспортните услуги.

3.2.2. ПЛАЩАНИЯ ПО ДОГОВОРА

- (38) Финансовите компенсации за DSB са определени в член 4 от договора.
- (39) DSB получава доходите от продажбата на билети. Освен това DSB получава плащания от страна на Министерството на транспорта за предвидените в договора услуги.
- (40) Плащанията по договора са посочени в таблицата по-долу:

Плащания по договора за периода 2000—2004 г.

Година	2000	2001	2002	2003	2004
(Млн. DKK)	2 884,9	2 945,7	2 953,7	3 039,4	3 057,9

- (41) Тези плащания се индексират ежегодно в съответствие с индекса на нетните цени.
- (42) Размерът на договорните плащания е определен въз основа на предварителния десетгодишен бюджет на DSB, който беше приет на 11 юни 1999 г. и в който се определя дългосрочната финансова стратегия на DSB.
- (43) В член 4 също така се предвиждат определени действия във връзка с прилагането на петгодишното рамково споразумение от 26 ноември 1999 г. в сферата на железопътния транспорт. Това рамково споразумение е наложило приемането на няколко специални изменения на настоящия договор, а именно относно:
- закупуването и пускането в експлоатация на нов подвижен състав (член 10 от договора);
 - пулове (*pools*) в крайградския железопътен превоз и модернизация на гарите;
 - подобряване на качеството на железопътната връзка Odense—Svendborg;

- финансова подкрепа за поддържане на разумен в социално-икономически план трафик.

- (44) Плащанията по договора покриват амортизационните отчисления и лихвите, свързани с подвижния състав, закупен в съответствие с член 10 от договора. Останалите изменения на договора обаче могат да наложат увеличение на договорните плащания.
- (45) Член 5 третира въпроса за таксите за ползване на железопътните линии. Плащанията по договора покриват разходите на DSB за таксите, които дружеството дължи за влаковете, предмет на договора. В член 5 също така се предвижда механизъм за годишното им адаптиране.

3.2.3. ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

- (46) Между датското Министерство на транспорта и DSB S-tog a/s беше сключен и договор за предоставяне на обществени услуги за транспорт по електрифицираните градски железопътни линии за периода 2000—2004 г.
- (47) Този договор е изготвен по същия модел и съдържа разпоредби, подобни на залегналите разпоредби в договора за транспортни услуги по главните и регионалните железопътни линии. В договора са описани подробно услугите в сферата на градския обществен транспорт, които DSB S-tog a/s трябва да предостави, като предприятието се задължава да осъществи определено количество услуги (измерено във влак-километри) за продължителността на договора. Съдържат се и задължения относно разписанието и честотата на извършваните транспортни услуги, както и разпоредби, свързани с ползването и придобиването на нов подвижен състав.
- (48) Предвидената в този договор система за компенсации също е идентична с тази в договора за обществени услуги за транспорт по главните и регионалните железопътни линии. Договорните плащания са определени въз основа на същите принципи на изчисляване (възвръщаемост на собствения капитал в размер на 6 % след облагане с данъци).
- (49) Договорните плащания са описани в таблицата по-долу и за тях важат същите условия като предвидените в договора за обществени услуги за транспорт по главните и регионалните железопътни линии:

Плащания по договора за периода 2000—2004 г.

Година	2000	2001	2002	2003	2004
(Млн. DKK)	547,2	701,9	855,7	1 016,6	1 127,3

3.3. ДОГОВОР ЗА ОБЩЕСТВЕНА УСЛУГА ЗА ТРАНСПОРТ ЗА ПЕРИОДА 2005—2014 г.

(50) Вторият договор между датското Министерство на транспорта и DSB се отнася до предоставяне на обществени услуги за транспорт по главните и регионалните железопътни линии за периода от 1 януари 2005 г. до 31 декември 2014 г.

(51) Предметът на договора е описан в уводната част, както следва: „Създаване на ясни правила за осъществяването на тази обществена услуга, гарантиращи на държавата най-добрия възможен резултат в сферата на железопътния превоз на пътници съобразно вложените в сектора на железопътния транспорт финансови средства, и гарантиране на стабилно финансово състояние на DSB“.

3.3.1. СЪДЪРЖАНИЕ НА ДОГОВОРА ⁽¹³⁾

(52) В член 1, параграф 1 се определя областта на прилагане на договора. В него се посочват конкретните участъци от железопътната мрежа, по които се гарантира трафик като обществена услуга в съответствие с този договор.

(53) Следва да се отбележи, че по две конкретни линии DSB не получава приходите от продажба на билети. Договорът включва и международни линии за връзка с Германия, както и връзката Копенхаген—Истад, която преди това е била предмет на транспортни услуги по схемата на свободен трафик.

(54) Транспортните услуги, които трябва да предоставя DSB, са определени посредством план на трафика (брой на влаковете и интервал между тях), план на спирките (обслужване на спирките) и план на линиите (изисквания за свързване на отделните линии). Тези три плана са описани в член 1 заедно с правилата за броя на местата за сядане, честотата, надеждността, удовлетвореността на потребителите, прекъсванията на обслужването и други специални условия.

(55) В член 2 се предвиждат условията за определяне на цените, включително специални разпоредби относно трасетата през моста Йоресунд.

(56) В член 3 се определя областта на прилагане на съответните транспортни услуги в сравнение с предоставяните услуги по схемата на свободен трафик. По-специално в параграф 3 от споменатия член се уточнява, че е възможно обществените услуги за транспорт да бъдат разширени, като надхвърлят определената в настоящия договор област, но без увеличаване на плащанията по договора.

(57) В член 4 се установяват правилата, отговорностите и задълженията, свързани с модернизацията на гарите. DSB трябва да изготви планове за модернизация на гарите, които да бъдат предоставени за информация на датското Министерство на транспорта.

(58) В член 5 от договора са изброени специфичните задължения на DSB при осъществяване на транспортните дейности. Наред с всичко останало, тези задължения се отнасят и до събирането на информация, инспекция на оборудването, задължението за предоставяне на подвижния състав на разположение на операторите при провеждане на търгове по определени железопътни връзки или до определени условия за издаването на билети или безплатни карти за определени категории пътници.

(59) Накрая, в член 6 се предвиждат възможността и условията за организирането на търг за определени железопътни връзки, както и намаляването на плащанията по договора за съответните услуги, което ще последва в такъв случай.

3.3.2. ПЛАЩАНИЯ ПО ДОГОВОРА

(60) Финансовите компенсации за DSB са определени в член 7 от договора.

(61) DSB получава доходите от продажбата на билети ⁽¹⁴⁾. Освен това DSB получава плащания от страна на датското Министерство на транспорта за предвидените в договора услуги.

(62) Плащанията по договора са посочени в таблицата по-долу:

Плащания по договора 2005—2014 г.

Година	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
(Млн. DKK)	2 985	3 021	2 803	2 669	2 523	2 480	2 486	2 433	2 475	2 470

(63) Тези плащания са фиксирани и не се променят автоматично, освен ако в договора не е предвидено друго. Плащанията обаче се адаптират ежегодно в зависимост от увеличението на индекса на нетните цени, заложен в Закона за бюджета.

(64) В договора не се уточнява как се изчислява размерът на плащанията. Датското Министерство на транспорта посочи, че това става въз основа на десетгодишен бюджет, базиран на предвижданията за разходи и приходи.

(65) Наред с останалото, договорните плащания покриват амортизационните отчисления и лихвите, свързани с новия подвижен състав, както е описано в таблицата по-долу:

⁽¹³⁾ Договорът съдържа преамбул, 10 члена и 9 приложения.

⁽¹⁴⁾ Вж. изключенията по-горе.

Амортизационни отчисления за новия подвижен състав за периода 2005—2014 г.

(в млн. DKK)

Година	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IC4	50	167	247	258	258	258	258	258	258	258
IC2	1	24	46	46	46	46	46	46	46	46
Местни влакове						15	44	74	89	89

- (66) В таблицата по-долу е представен планът за доставяне във връзка с годишните инвестиции в нов подвижен състав:

Доставяне на нов подвижен състав

Година	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IC4	1	31	44	7					
IC2		1	22						
Местни влакове							14 (*)	14 (*)	14 (*)

(*) Очаквани данни към момента на сключване на договора.

- (67) В договора са включени няколко разпоредби, за да се отчете забавянето в доставянето на подвижен състав, настъпило в рамките на договора за периода 2000—2004 г.
- (68) В член 7, параграф 1, точка 2 се предвижда възможност за ежегодна промяна на договорните плащания в зависимост от доставянето на нов подвижен състав. Тази промяна не трябва да води до увеличаване на получаваната от страна на DSB компенсация. Такава промяна не се прави, ако съответната сума е по-малка от 8 млн. DKK.

3.3.3. ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

- (69) Между датското Министерство на транспорта и DSB S-tog a/s беше сключен и договор за предоставяне на обществени услуги за транспорт по електрифицираните градски железопътни линии за периода от 1 януари 2005 г. до 31 декември 2014 г.
- (70) Този договор съдържа система от разпоредби, подобни на залегалите разпоредби в договора за обществените услуги за транспорт по главните и регионалните железопътни линии. В договора се определят изискванията към DSB S-tog a/s по отношение на обслужваните линии, транспортните услуги, изискванията относно капацитет, редовност и надеждност на услугите, а също така и във връзка с удовлетворението на потребителите и прекъсванията на услугите. В договора се уточняват и условията за определяне на цените, за модернизация на гарите и за съобщаване на информация. Определят се и санкциите в случай на неизпълнение на договора.
- (71) Прилаганата по този договор система за компенсации също е идентична на прилаганата система по договора за обществени услуги за транспорт по главните и регионалните железопътни линии. Договорните плащания са определени въз основа на същите изчисления (възвръщаемост на собствения капитал в размер на 6 % след облагане с данъци).
- (72) Плащанията по договора са посочени в таблицата по-долу:

Плащания по договора за периода 2005—2014 г.

Година	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
(Млн. DKK)	1 340	1 370	1 265	1 160	1 077	1 021	965	918	876	831

- (73) Както и в договора за обществени услуги за транспорт по главните и регионалните железопътни линии, в този договор са предвидени условия за преразглеждане на плащанията по договора, както и плащания за покриване на амортизационните отчисления за подвижния състав.

4. ПРИЧИНИ, ДОВЕЛИ ДО ПРИЕМАНЕТО НА РЕШЕНИЕ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

- (74) В решението си за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения относно съвместимостта с вътрешния пазар на компенсациите за извършване на обществена услуга, изплащани на DSB. Комисията изтъкна, че целта на процедурата е да се определи дали въпросните договори за обществена услуга са налагали отпускането на държавна помощ на DSB и дали извършените договорни плащания водят до свръхкомпенсиране на поетите от DSB разходи в рамките на осъществяването на обществените услуги, предмет на договорите.

- (75) Най-напред Комисията потърси отговор на въпроса дали съществува икономическо предимство в полза на DSB. За целта бяха приложени критериите, изложени от Съда в решението *Altmark* ⁽¹⁵⁾.

- (76) Въпреки че Комисията прие факта, че дружеството бенефициер действително е имало ясно определена задача за извършване на обществена услуга за транспорт (съображения 69—76 от решението за откриване на процедурата), тя изразява съмнение относно съществуването на параметри, установени предварително по обективен и прозрачен начин, въз основа на които е била изчислена компенсацията за периода 2009—2014 г. (съображения 77—80 от същото решение).

- (77) Комисията изрази също съмнения дали компенсациите не надвишават необходимия размер за покриване на всички или на част от разходите, поети във връзка с осъществяването на задачата за обществена услуга, като отчита свързаните с тази дейност приходи, както и необходимостта от разумна печалба за изпълнението на тази задача. В тази връзка Комисията по-специално поиска да проучи излишъка в печалбите на DSB (съображения 83—90 от решението за откриване на процедурата), закъсненията в доставянето на подвижен състав (съображения 91—100 от същото решение) и специфичния случай с железопътната връзка Копенхаген—Истад (съображения 101—103 от същото решение).

- (78) Освен това Комисията изтъкна, че договорите за обществена услуга не са сключени в резултат на проведен търг. При тези обстоятелства тя изрази

сомнение дали размерът на необходимата компенсация е бил определен въз основа на анализ на разходите, които едно средно предприятие с добро управление и подходящо транспортно оборудване с оглед изпълнението на задачата за осъществяване на обществена услуга би поело при изпълнението на тази дейност, като се вземат предвид свързаните с дейността приходи, както и необходимостта от разумна печалба за изпълнението на тази задача (съображения 104—107 от същото решение).

- (79) Компенсациите, плащани за осъществяване на обществена услуга, представляват държавни средства и могат да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите-членки. Ето защо Комисията изрази опасение, че договорите за обществена услуга за транспорт съдържат елемент на държавна помощ в полза на DSB.

- (80) След това Комисията разгледа съвместимостта на тези договори за обществена услуга с вътрешния пазар въз основа на член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 ⁽¹⁶⁾.

- (81) Комисията изрази съмнения и по въпроса дали размерът на компенсацията, т. е. цената, платена от страна на датското правителство, е отговаряла на необходимото за покриване на разходите, поети при осъществяването на задача за обществена услуга, поради обяснените по-горе причини във връзка с оценката на спазването на третия критерий, залегнал в решението по делото *Altmark*. По-специално Комисията изрази съмнения относно това дали удържането от страна на датската държава на дивиденди върху печалбите на DSB, както и намалението на годишните договорни плащания са позволили да се избегне всякакъв риск от свръхкомпенсиране (съображения 129 и 131 от същото решение).

5. АРГУМЕНТИ НА ДАТСКИТЕ ОРГАНИ СЛЕД ОТКРИВАНЕТО НА ПРОЦЕДУРАТА

Предварителни забележки

- (82) В писмото си от 12 декември 2008 г. датските органи твърдят, че в рамките на предишни искания на информация от страна на Комисията те вече са представили необходимите фактически и правни елементи, за да се убеди Комисията, че договорните плащания не представляват държавна помощ или поне че евентуалната държавна помощ е съвместима с Договора. С това датските органи потвърждават представените на Комисията

⁽¹⁵⁾ Решение от 24 юли 2003 г., дело C-280/00, *Altmark Trans GmbH u. Regierungspräsidium Magdeburg / Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* („*Altmark*“), Сб. 2003, стр. I-7747.

⁽¹⁶⁾ Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите-членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 1), в актуализираната му версия (ОВ L 169, 29.6.1991 г., стр. 1).

фактически и правни елементи. Освен това те представят нови аргументи относно фактическите и правните елементи, които се нуждаят от уточнение поради възникналите на по-късен етап събития или в контекста на формулираните от Комисията съображения в решението си за откриване на официална процедура за разследване.

(83) По принцип датските органи са съгласни с аргументите на Комисията във връзка с проверка на съществуването на държавна помощ чрез прилагане на критериите в решението *Altmark*, от една страна, и с правното основание за оценка на съвместимостта с Договора, от друга страна.

(84) При все това те изразяват несъгласие с начина, по който Комисията тълкува решението *Danske Busvognmænd* (известно още като решението „Combus“) ⁽¹⁷⁾. Комисията обяви, че ако договорът за обществена услуга води до държавна помощ, за нея трябва да се отправи уведомление. Според датските органи обаче, ако се прилага Регламент (ЕИО) № 1191/69 и предвидените в договора компенсации за обществена услуга са съвместими с него, за компенсациите не се прилага задължението за уведомяване по силата на член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69.

(85) На последно място, Дания държи да подчертае, че съгласно неотдавнашната съдебна практика, и по-специално в дело T-289/03 BUPA и др. / Комисията на Първоинстанционния съд се уточнява, че формулираните по делото *Altmark* критерии следва да се прилагат в зависимост от положението в съответния сектор и че държавите-членки разполагат с голяма свобода на преценка.

Относно втория критерий от решението *Altmark*

(86) Датските органи изтъкват, че Комисията е признала, че е спасен вторият критерий в решението *Altmark* по отношение на компенсацията, платена за периода 1998—2008 г., но че тя изразява съмнение по отношение на периода 2009—2014 г.

(87) Датските органи считат, че причината за тези съмнения е недоразумение, тъй като компенсацията, също както за

предходния период, е била изчислена на базата на десетгодишен бюджет за периода 2005—2014 г.

(88) Те предоставиха този бюджет на Комисията и представиха своите предвиждания и хипотези, обосноваващи този бюджет, а именно:

— обща годишна инфлация в размер на 2,5 %,

— увеличение на цената на билетите с 2,5 % в съответствие с инфлацията,

— среден ръст на производителността от 2,5 % годишно,

— годишен лихвен процент в размер на 5,15 %,

— възвръщаемост на собствения капитал след облагане с данъци в размер 6 %,

— инвестиции в подвижен състав в размер до 10 млрд. DKK,

— увеличение с около 20 % на броя на изминатите километри,

— увеличение с около 20 % на броя на пътниците,

— освобождаване от облагане на заплатите по отношение на персонала на DSB.

(89) Освен това Дания уточнява, че този бюджет е изготвен първоначално въз основа на задължения от 2003 г. за такси, свързани с ползването на инфраструктура. Промяната на тези задължения и последвалото намаление на изплатените на DSB компенсации междуременно са били включени в договора преди неговото подписване. Министерството на транспорта е включило съдържанието на договора и бюджета в Акт № 112 от 2004 г. и тези данни са залегнали в Закона за бюджета.

Относно третия критерий от решението *Altmark*

(90) Датските органи предоставиха аргументи и информация по трите аспекта, по които Комисията изрази съмнения за риск от свръхкомпенсиране.

⁽¹⁷⁾ Решение от 16 март 2004 г. по дело T-157/01 *Danske Busvognmænd*, точки 77—79.

i) Подобряване на резултатите на DSB

- (91) Първо, датските органи смятат, че подобрението на икономическите резултати на DSB не се дължи на свръхкомпенсиране. Според Дания базата за изчисляване на компенсацията е била правилна и подобрението на икономическите резултати не може да бъде приписвано на евентуално свръхкомпенсиране, а се дължи на други обстоятелства.

Собствени капитали

- (92) Дания предоставя подробен анализ на изменението на собствените капитали на DSB, които в периода 1999—2004 г. са нараснали от 4,797 млрд. DKK до 7,701 млрд. DKK (т. е. увеличение с 2,852 млрд. DKK). Нарастването на собствените капитали се дължи на някои обстоятелства, които не са били взети предвид при изготвянето на бюджета, сред които неочакваното значително повишаване на ефективността на DSB и извънредните повиши приходи, например от продажбата на недвижима собственост. Не става въпрос за обстоятелства, които датското правителство би могло разумно да вземе предвид при изготвянето на бюджета, а оттам и при определянето на размера на компенсацията.
- (93) Датските органи обясняват, че все пак увеличението на собствените капитали не се дължи на твърде големи оперативни субсидии, платени от държавата, а на други пет фактора, някои от които дори не са били очаквани:

— до известна степен голямата част от увеличението на собствения капитал на DSB беше предвидена в учредителния бюджет (1,709 млрд. DKK). Съгласно Акт 249/1999 става ясно, че в началото е съществувало политическо и икономическо условие, свързано с превръщането на DSB в стабилно жизнеспособно държавно предприятие, като за няколко години DSB е трябвало да достигне коефициент на платежоспособност от поне 30 %. Това предварително условие се е основавало на икономическа оценка на коефициентите на платежоспособност, необходими на предприятията от размера на DSB;

— в края на този период, през 2005 г., са били платени дивиденди на държавата (736 млн. DKK), което означава, че DSB не е могла да разполага реално с тези капитали в края на 2004 г.;

— част от увеличението на собствените капитали се дължи на изменения в счетоводните практики през 1999 и 2001 г. по отношение на предварителните условия, заложи в първоначалния бюджет от 1999 г. (оценка на собствения капитал за сума от 594 млн. DKK). Тази промяна на счетоводните практики не е имала реално икономическо

отражение за дружеството, което следователно трябва да се коригира. Датските органи подчертават, че от коригираните данни от тези счетоводни промени може да се направи заключението, че изменението на собствените капитали в действителност е било отрицателно, с намаление от 135 млн. DKK;

— ставката на корпоративния данък, която в момента на изготвяне на учредителния бюджет през 1999 г., е била 32 %, по-късно е била намалена (през 2002, 2003 и 2004 г.) на 30 %. Това намаление на процента на данъчно облагане е довело до неочакван приход от 43 млн. DKK за съответния период. Без тези приходи намалението на собствените капитали е щяло да бъде 178 млн. DKK;

— намаляване на собствените капитали във встъпителния баланс за 1999 г. в размер на 36 млн. DKK.

- (94) Според датската страна горните факти доказват, че увеличаването на собствените капитали на DSB не се дължи на значителни оперативни субсидии, платени от държавата, и трябва да бъде разглеждано на фона на горепосочените финансови, счетоводни и данъчни обстоятелства. От това следва, че дружеството DSB не е използвало получените от държавата субсидии, за да увеличи собствените си капитали повече от предвиденото в учредителния бюджет.

Резултати от дейността

- (95) По въпроса за вписаните в бюджета резултати от дейността на дружеството преди разпределяне на дивидентите датските органи подчертават, че наблюдаваното подобрене на тези резултати не е признак, че DSB е било свръхкомпенсирано. Това подобрене по-скоро се дължи на редица фактори — с положителен или отрицателен ефект —, които не са могли да бъдат отчетени в момента на определяне на размера на компенсацията.

- (96) Дания счита, че подобни разминавания с първоначалния бюджет са неизбежни, когато става въпрос за многогодишни договори, свързани с изпълнението на задача за обществена услуга. В тези случаи не е възможно размерът на компенсацията да бъде фиксиран по начин, който при проверка *ex post* да позволява да се твърди, че съответства точно на реалните разходи, след като се приспадат приходите и разумна печалба.

- (97) Според датските органи дори в случаите на задача за обществена услуга, предоставена след търг, могат да настъпят промени в пазарните условия и в състоянието на самото предприятие, които да станат причина за несъответствие на действителните резултати с предвиджаните от страна на спечелилото търго предприятие към момента на сключване на договора.

- (98) По тази причина Дания счита, че подобряването или влошаването на икономическите резултати в резултат на такъв тип непредвидими фактори не може да се използва като аргумент в полза на твърдението, че компенсацията е била определена по начин, водещ до свръхкомпенсиране или обратно — до недостатъчно компенсиране.
- (99) В конкретния случай установеното подобрене на резултата се дължи на едновременното действие на няколко фактора, като икономическите условия като цяло, развитието на съответния пазар, ръста на производителността (например чрез намаляване на цената на труда или цената на достъпа до инфраструктура в резултат на продажба на дейността по товарни превози, чрез намаляване на амортизационните отчисления или подобряване на финансовото управление).
- (100) Дания също така твърди, че характерно за сключените с DSB договори е това, че партньорите по договора са се договорили за плащане, съобразено с обичайния подход в условията на пазарна икономика, като размерът на плащането е определен, така че да покрива разходите на DSB, като се отчитат очакваните приходи и разумна печалба. Фактът, че в крайна сметка дружеството DSB е получило по-добри от заложените в бюджета резултати, не означава, че размерът на компенсацията, определен в договорите, е твърде голям.

Намаляване на компенсацията и разпределяне на дивиденди

- (101) Датските органи подчертават, че независимо от факта, че според тях не е имало свръхкомпенсиране, във всички случаи рискът от него е бил премахнат благодарение на политиката на датското правителство по отношение на дивидентите, заложената в Закон за финансите № 249/1999, и на последвалото намаление на компенсацията в подписаното с DSB споразумение.
- (102) Дания счита, че със своята политика на дивидентите е гарантирала липсата на възможност DSB да увеличи собствените си капитали над предвиденото, а следователно и над необходимото ниво. Без да бъде предвидено каквото и да е правно ограничение, въпросната политика на дивидентите се опитва да съвмести два аспекта:

— обичайните съображения в условията на пазарна икономика, целящи намиране на икономически обосновани решения предвид икономическото състояние на предприятието;

— социално-икономически или съобразени с конкуренцията съображения предвид размера на собствените капитали и на оперативните субсидии за DSB.

- (103) Датските органи уточняват, че плащането на дивиденди на държавата трябва да се използва като средство за коригиране на размера на собствените капитали на DSB в годините след учредяването на дружеството и като

начин да бъде възстановен оперативният излишък, ако впоследствие се окаже, че DSB наистина е получило по-добри от предвижданите резултати. Този принцип произтича от Закон за финансите № 249/1999. Плащането на дивиденди трябва да бъде използвано за постоянно регулиране на структурата на капитала на DSB, а оттам и на реалния нетен размер на оперативната субсидия. Политиката по отношение на дивидентите предвижда също DSB да бъде стимулирано да подобри ефективността си, тъй като първоначално размерът на дивидентите е трябвало да съответства на половината от размера на излишъка на DSB след данъчно облагане. Така подобряването на ефективността ще донесе до известна степен полза на DSB, а няма да води единствено до последващо връщане на оперативната субсидия.

- (104) Датските органи смятат, че това съответства на общите съображения, свързани с условията на пазарна икономика, според които е възможно да се използват инструменти за стимулиране, за да се определи това, което е прието да се нарича „разумна печалба“, както препоръчва Комисията ⁽¹⁸⁾.
- (105) Дания изтъква, че прилагането на тази политика на дивидентите по отношение на изпълняваните договорни дейности в периода 1999—2006 г. е донесло на държавата близо 3 млрд. DKK над първоначално предвидената сума.
- (106) Според датските органи това показва, че на практика политиката на дивиденди е действала като „механизъм за връщане на компенсации“, позволяващ да бъде неутрализирано евентуално свръхкомпенсиране. Те дори подчертават, че частта от компенсацията на DSB, която е била възстановена на държавата под формата на дивиденди, надхвърля значително разликата между предвидения в бюджета на DSB излишък и реално получения такъв. По този начин политиката на дивиденди е гарантирала, че DSB не може да използва оперативната субсидия, предоставена от държавата, за да придобие предимство пред своите конкуренти — например чрез увеличаване на собствените капитали над предвиденото или чрез използване на годишния излишък.
- (107) Освен това датските органи считат, че е много трудно да се изготвят договорни условия за последващо коригиране на оперативната субсидия. За сметка на това благодарение на политиката на дивиденди в съответствие с датското дружествено право държавата има възможност да гарантира ефективно коригиране на нетната оперативна субсидия, в случай че годишните печалби са по-големи от очакваните или предвидените при сключването на договора. Според държавата на практика се оказва, че разпределението на дивиденди е изключително ефективен инструмент за предотвратяване на свръхкомпенсирането.

⁽¹⁸⁾ Решение 2005/842/ЕО на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на член 86, параграф 2 от Договора за ЕО за държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 312, 29.11.2005 г., стр. 67); вж. по-специално член 5, параграф 4.

(108) От друга страна, датските органи посочват, че Общият съд също е установил, че държавите-членки разполагат с голяма свобода на преценка във връзка с определянето на компенсацията, когато тя зависи от преценка на сложни икономически факти⁽¹⁹⁾. Те напомнят също, че в общностното право не съществува задължение, което да предвижда намаляването на нетната оперативна субсидия да става винаги по точно определен начин, например чрез прилагане на правила в договора или по друг подобен начин. Важното според критериите в решението Altmark е държавата действително да гарантира, че няма свръхкомпенсиране. Самите държави-членки обаче трябва да решат по какъв начин да постъпят на практика.

ii) Закъснение в доставянето на подвижен състав

(109) Според датските органи закъснението в доставките на влаковете IC4 и IC2 не е довело до възникване на икономическо предимство за DSB.

(110) Те потвърждават, че доставката на новите влакове IC4 и IC2, поръчани преди сключването на договора за транспортни услуги за периода 2005—2014 г. и чиито доставки е трябвало да започнат от 2003 г., е била забавена по вина на производителя (Ansaldo Breda). Датските органи посочват, че ако доставката беше станала по предвидения график, DSB щеше да понесе разходи, свързани с амортизирането на влаковете и с лихвите, които се покриват от договорните плащания.

Договор за превоз за периода 2005—2014 г.

(111) Договорните плащания са били намалени в договора за транспортни услуги за периода 2005—2014 г. поради факта, че DSB не е понесло тези разходи. Точният размер на избегнатите разходи е изчислен въз основа на реално сключените заеми от страна на DSB и за 20-годишен период на амортизация в съответствие със счетоводните практики на DSB (т.е. спестяване на 4 млн. DKK за закъснение от една година за влак IC4 и 2,7 млн. DKK за закъснение от една година за влак IC2).

(112) Вследствие на това договорните плащания към DSB са били намалени с 645 млн. DKK (с 252 млн. DKK през 2005 г. и с 393 млн. DKK през 2006 г.).

(113) Предвид горепосоченото Дания счита, че не може да се приеме, че закъснението в доставянето на влаковете IC4 и IC2 е довело до свръхкомпенсиране на DSB в рамките на договора за транспортни услуги за периода 2005—2014 г.

Допълнителни договори

(114) За да разполага с достатъчно модерен подвижен състав, DSB наема такъв от 2001 г. — допълнителни договори,

чиято продължителност е трябвало да бъде продължена след 2006 г. поради съществени закъснения от страна на доставчика Ansaldo Breda (удължаване на срока за още 4 години).

(115) Датските органи уточняват, от една страна, че платената на DSB сума съгласно договора не покрива разходите, свързани с пускането в експлоатация на влаковете (амортизационни отчисления и лихви), ако те реално не са били пуснати в експлоатация и ако договорът не е предвиждал задължение за DSB да пусне в експлоатация заместващ подвижен състав по горепосочените линии.

(116) По този начин, според датските органи, допълнителните договори налагат на DSB допълнителни задачи за обществена услуга (пускане в експлоатация по определени линии на модерен заместващ подвижен състав), като същевременно водят до предоставяне на компенсация на дружеството за разходите за наемане.

Договор за транспортни услуги за периода 2000—2004 г.

(117) Датските органи считат, че дължаният се на закъснението нетен положителен икономически резултат се обяснява с факта, че първоначалният петгодишен договор, както и допълнителният договор за периода 2001—2004 г., не е съдържал разпоредби относно намалението на компенсацията в случай на закъснение на доставките на влаковете IC4. За разлика от това действащият договор за транспортни услуги за периода 2005—2014 г. съдържа именно разпоредби за намаляване на компенсацията при закъснение.

(118) Датските органи оценяват този нетен положителен резултат за периода 2001—2004 г., последица от закъснените доставки на влакове, на 104 млн. DKK. Тази пряка последица обаче не би покрила реалните икономически последици от закъснението за дружеството DSB, което не е могло да ползва новите влакове (поддръжка на по-стари влакове, накърнен имидж на дружеството, загуба на приходи).

(119) От друга страна, Дания уточнява, че компенсациите, платени на DSB от Ansaldo Breda, са само временно обезщетение за претърпените икономически загуби в резултат на закъснените доставки на влакове. При доставката ще бъде изчислен окончателният размер на щетите за DSB и ще може да бъде определен окончателният размер на компенсацията от страна на Ansaldo Breda.

⁽¹⁹⁾ Вж. решение от 12 февруари 2008 г. по дело T-289/03, BUPA и др./Комисията, Сб. 2008, стр. II-81, точка 214.

(120) Датските органи смятат, че тази компенсация ще съответства точно на икономическата загуба за DSB и следователно няма да има отражение в счетоводно отношение. Поради същата причина нетният ефект от компенсацията, получена от Ansaldo Breda, не представлява свръхкомпенсиране на DSB. Следователно закъсненията в доставките на влаковете не са довели и няма да доведат в бъдеще до възникване на икономическо предимство за DSB.

(121) На последно място датските органи припомнят, че във всеки случай благодарение на правителствената политика на дивиденди, прилагана от Дания, всеки евентуален положителен ефект от получаваните от страна на DSB компенсации ще бъде премахнат при плащането на дивидентите.

iii) **Специфичният случай с железопътната връзка Копенхаген—Истад**

Компенсации за обществена услуга

(122) Датските органи уточняват, че компенсация е имало само за оперирането на съответната линия от DSB през периода 2005—2014 г.

(123) Оперирането по линията може да се раздели на три периода:

— до 2002 г. тя е работила в режим на „свободен трафик“, т.е. в условията на пълна конкуренция без плащане на компенсация от страна на държавата и без налагане на задължения от нейна страна. DSB е трябвало да води отделно счетоводство за тази линия, което е трябвало да завърши с излишък за определен общ период, като се имат предвид само приходите от линията;

— през 2002 г. DSB решава да прекрати оперирането по линията в режим на свободен трафик и след преговори дружеството сключва договор с Министерството на транспорта за опериране по въпросната линия на обществен транспорт от 2002 г. до 31 декември 2004 г. включително. В договора обаче не се е предвиждало отделно или допълнително плащане на DSB за осъществяването на тази задача за обществена услуга;

— със сключването на договора за транспортни услуги за периода 2005—2014 г. е станало възможно да се изплаща компенсация на DSB и за линията Копенхаген—Истад.

(124) По този начин Дания уточнява, че преди 2005 г. за оперирането на тази линия не са били използвани публични средства.

(125) Датските органи припомнят още, че дейността по въпросната линия е отбелязвала дефицит в периода, когато е работила в режим на свободен трафик, и ако малка част от реално получените приходи може да се разглежда като непряка последица от поемането на

дейността по линията Копенхаген—Истад от страна на DSB, този факт не е основание да се твърди, че DSB е получило свръхкомпенсиране. При всички случаи дружеството DSB би било в правото си да получи разумна печалба под формата на възвръщаемост на вложения капитал. Датските органи смятат, че това не е достатъчно, за да се твърди, че действително получените приходи са довели до свръхкомпенсиране за DSB, ако се вземе предвид получаването на разумна печалба.

Фериботни преходи

(126) Що се отнася до разходите, понесени от DSB за продажбата на билети, включващи фериботни преходи между Истад и Рьоне, пристанище на остров Борнхолм, датските органи изпратиха прилаганите цени на билетите от дружество Bornholmstrafikken, което обслужва фериботната линия. Според датските органи се оказва, че не са прилагани различни цени на билетите за DSB и Gråhundbus.

(127) Те предоставиха и информация за условията, при които дружество Bornholmstrafikken A/S обслужва фериботната връзка Рьоне—Истад. След проведена тръжна процедура е сключен договор с правителството, като:

— договорът между правителството и Bornholmstrafikken съдържа общо задължение, според което Bornholmstrafikken трябва да определи часовете си на пристигане и заминаване, така че да съвпадат с тези на операторите на автобусни или железопътни линии, свързващи Копенхаген с Истад;

— съдържат се и клаузи, които задължават Bornholmstrafikken да осъществява сътрудничество по отношение на продажбата на билети с операторите на автобусни или железопътни линии, които за срока на договора осигуряват връзката Копенхаген—Истад с влак или с автобус, така че пътниците да могат да си купуват комбиниран билет за ферибот и автобус/влак с намаление;

— в договора са определени максимални цени на билетите, които Bornholmstrafikken има право да изисква;

— договорът не съдържа други разпоредби, свързани с прилаганите цени на билетите или с намаленията, и правителството няма основание на по-късен етап да налага нови изисквания в това отношение.

(128) Според датските органи от това следва, че правителството няма друга възможност да оказва влияние върху дейността на Bornholmstrafikken, освен да накара дружеството да спазва разпоредбите на договора. Дружеството Bornholmstrafikken прилага — и е прилагало през целия разглеждан период от 2000 г. — едни и същи цени по отношение на DSB и Gråhundbus, следователно дружеството DSB не е имало никакво предимство.

(129) При все това датските органи посочват, че единствената цена, която е прилагана само спрямо DSB, е специалната цена за „DSB Orange“, включваща пресичане на пролива Голям Белт. Става въпрос за цената на специален билет на DSB, който може да се използва само от клиенти, купувачи билет „DSB Orange“ по линията от Ютланд за Борнхолм. Според датските органи Bornholmstrafikken дава специално намаление за този вид билети, тъй като иска да привлече в Борнхолм повече клиенти от Ютланд. Това специално намаление не е предвидено в договора между датската държава и оператора на фериботната линия. Следователно то произтича от търговски интерес за увеличаване на клиентелата в Ютланд, а оттам и на клиентите като цяло.

(130) В тази връзка датските органи смятат, че става въпрос за обща пазарна мярка за предоставяне на намаления с цел увеличаване на клиентите. Те уточняват, че Gråhundbus експлоатира линията Копенхаген—Истад и поради това не пресича Големия Белт. Затова според тях е очевидно, че намалението за това трасе не е отразено в цените за Gråhundbus.

(131) Датските органи уточняват още, че в периода 2003—2008 г. въпросното намаление вероятно е засегнало само около [...] (*) пътници. По инициатива на операторите тази оферта е могла да бъде предоставена на автобусни компании, които биха проявили желание да осигуряват същата услуга. Освен това датските органи посочват, че въпросното намаление повече не се предлага след 2009 г.

(132) Вследствие на горепосочените съображения Дания счита, че DSB не е получило предимство във връзка с обслужването на линията Копенхаген—Истад, било то под формата на свръхкомпенсация или под формата на особено ниски цени за фериботния преход Рьоне—Истад.

Относно четвъртия критерий от решението Altmark

(133) Относно въпроса дали компенсацията е била определена въз основа на анализ на разходите, които едно средно, добре управлявано предприятие би понесло, датските органи считат, че когато DSB е било учредено като независимо дружество, са били направени всички необходими и практически осъществими анализи.

(134) Датските органи отбелязват още, че отделянето на DSB от държавата е било осъществено въз основа на доклада Bernstein, съдържащ подробен анализ на възможностите за подобряване на ефективността на DSB ⁽²⁰⁾ и които впоследствие бяха осъществени чрез обширен план за реструктуриране от 1996 г. В резултат на тези мерки

търговската ефективност на DSB е нараснала и производителността на дружеството се е повишила с 32 %.

(135) При учредяването на DSB датските органи са изготвили десетгодишен бюджет, основан върху няколко първоначални условия, сред които подобряване на производителността, като в него е била определена и оперативната субсидия за DSB за периода 1999—2004 г.

(136) Този бюджет, залегнал в Закон № 249 от 11 юни 1999 г., се е основавал на очакването за възвръщаемост на собствените капитали в размер на 6 % след данъчно облагане, което датските органи са приели за разумна печалба.

(137) Според датските органи от това следва, че оперативната субсидия е резултат от обща преценка на разходите, приходите и на една разумна печалба — преценка, осъществена въз основа на наличната през 1999 г. информация и в съответствие с принципите на пазарната икономика. Следователно четвъртият критерий от решението Altmark е бил спазен при изготвянето на десетгодишния бюджет, както и при по-нататъшното изчисляване на договорните плащания към DSB.

(138) Освен това датските органи припомнят съдебната практика на Съюза ⁽²¹⁾ и подчертават колко е трудно да се направи конкретно сравнение с друг оператор в рамките на това дело.

Относно съвместимостта

(139) Дори Комисията да направи заключението, че на DSB е била предоставена държавна помощ, датските органи са на мнение, че тази компенсация е във всеки случай съвместима с вътрешния пазар.

(140) Според тях при сключване на договорите въз основа на преговори са били направени възможно най-обстойните анализи, които практиката позволява, за да бъде гарантирано правилното изчисляване на компенсацията.

(141) Датските органи са съгласни с разсъжденията на Комисията, изложени в решението за откриване на процедурата, съгласно които компенсацията фактически може да бъде определена като съвместима с вътрешния пазар дотолкова, доколкото е спазен третият критерий от решението Altmark.

(142) Както беше посочено по-горе, датските органи считат, че са били наложени всички възможни изисквания, за да се гарантира, че DSB няма да получи свръхкомпенсация, и че следва поне да се направи заключението, че полученото от DSB плащане по договорите представлява помощ, съвместима с вътрешния пазар.

(*) Поверителна информация.

⁽²⁰⁾ Докладът Bernstein е изготвен през 1993 г. след експертиза, поискана от датското Министерство на транспорта.

⁽²¹⁾ По-специално решенията от 12 февруари 2008 г. по дело T-289/03, BUPA / Комисията, Сб. 2008, стр. II-81, и от 22 октомври 2008 г. — TV 2/Дания/Комисия TV2, съединени дела T-309/04, T-317/04, T-329/04 и T-336/04, Сб. 2008, стр. II-2935.

- (143) От друга страна, както беше посочено по-горе, датските органи не споделят разсъжденията на Комисията относно разграничението между договори и задачи за обществена услуга, както и относно законосъобразността на помощта. Според тях в този случай, дори ако се приеме, че DSB е получило държавна помощ, за тази помощ не е трябвало да се отправя уведомление. Ако Комисията потвърди разсъжденията си, това на практика би означавало да се направи съществено и необосновано разграничаване в зависимост от това дали държава-членка, която възлага задължение за изпълнение на транспортна дейност на изцяло притежавано от нея предприятие, включва обхвата, качеството и цената на услугите в договор или не.
- (144) Предвид изтъкнатото по-горе датските органи са на мнение, че няма основание да се иска връщане на държавната помощ поради несъвместимост с вътрешния пазар.

Относно данъка върху заплатите

- (145) Датските органи отбелязват, че въз основа на данните за предвижданията за премахване на данъка върху заплатите Комисията не е разследвала в настоящата процедура въпроса за този данък.
- (146) За всеки случай датските органи уточняват, че промените по отношение на данъка върху заплатите са въведени със Закон № 526 от 25 юни 2008 г. и че са влезли в сила на 1 януари 2009 г.

Относно правното основание за разследване на съвместимостта

- (147) С писмо от 8 януари 2010 г. датските органи посочиха, че нямат специални забележки относно определянето от Комисията на приложимото правно основание между регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕО) № 1370/2007.

6. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ ВСЛЕДСТВИЕ ОТКРИВАНЕТО НА ПРОЦЕДУРАТА

- (148) Мнения бяха представени от DSB, предприятието бенефициер на разглежданите мерки, както и от DKT, втория жалбоподател. Следва да се отбележи, че Gråhundbus, първият жалбоподател, не е изпратил коментари.

6.1. МНЕНИЕ НА DSB

- (149) С писмо от 30 декември 2008 г. DSB представи своето мнение относно решението на Комисията за откриване на процедурата.
- (150) DSB изтъква, че споделя напълно съображенията на датските органи и се интересува само дали Комисията може да поиска връщане на помощта, в случай че стигне до заключението, че договорите за обществена услуга представляват държавна помощ, несъвместима с вътрешния пазар.

- (151) DSB счита, че връщането на помощта в конкретния случай би било в противоречие с принципа на законните очаквания и в разрез с прилагането на член 14, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО ⁽²²⁾.
- (152) Първо, дружество DSB счита, че е имало законно основание да смята, че плащанията от страна на датското правителство по договорите за 5 и 10 години не представляват държавна помощ. В действителност дружеството отбелязва, че ситуацията не е била напълно ясна, що се отнася до действията, които е следвало да бъдат предприети за проверка на съществуването на държавна помощ в сферата на сухопътния транспорт.
- (153) От друга страна, DSB счита, че за да се направи преценка дали правителството е предоставило предимство на DSB, е необходимо да се вземат предвид обстоятелствата, при които е било извършено плащането. Фактът, че е можело да съществува определено съмнение относно еата на услугите и относно евентуалните други източници на приходи, не би могъл да попречи на държавата да сключи договор на цена, отговаряща на пазарните условия. Според DSB във всеки договор се съдържа известна несигурност и при нормални условия на договора самото предприятие поема този риск. Схема, при която дружеството DSB е поставено в условия да поеме само риска от непредвидени изменения в количеството на продажбите на билети или на поеманите разходи, е най-добрият начин да се насърчи дружеството да подобри услугите и да привлече повече пътници ⁽²³⁾, което позволява на държавата да оползотвори по най-добрия начин плащанията по договора към DSB и да гарантира, че дружеството поема част от риска в случай на влошаване на качеството на услугите, например при лошо управление или реализирани загуби. По тази причина DSB смята, че при сключването на двата договора държавата е действала като разумен инвеститор, който оптимизира възможностите да получи възможно най-добра възвръщаемост в рамките на тези договори.

- (154) На второ място, DSB счита, че има легитимно основание да смята, че плащанията по договорите във всички случаи са съобразени с критериите, установени в Регламент (ЕИО) № 1191/69, и подлежат на групово освобождаване по силата на този регламент. Дружеството изразява съмнение относно тълкуването от страна на Комисията на член 14 от регламента.

- (155) DSB припомня, че раздел V от регламента — който не съдържа разпоредби относно размера на компенсациите — се различава от раздели II—IV от същия регламент, които съдържат подробни разпоредби, отнасящи се до размера на компенсацията, свързана със задачата за обществена услуга. Според DSB целта на този регламент е била да се осигури разумна компенсация на операторите. Когато става въпрос за доброволно поет ангажимент, транспортните оператори, обвързани с договори

⁽²²⁾ ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

⁽²³⁾ Вж. по-специално Решение на Комисията от 25 януари 2006 г., N 604/2005 — Германия — Автобусен обществен транспорт във Wittenberg, ОВ C 209, 31.8.2006 г., стр. 7, точка 78 и следващи.

за обществена услуга, се намират в съвсем различна ситуация от тези, на които държавата едностранно е възложила задача за обществена услуга, което е отразено в регламента. При тези условия Комисията не може да тълкува Регламент (ЕИО) № 1191/69 в контекста на член 106, параграф 2 от ДФЕС⁽²⁴⁾.

- (156) На последно място, DSB не споделя тълкуването на Комисията на член 17 от регламента, според което предвиденото освобождаване от задължението за отправяне на уведомление се отнася единствено за компенсациите при задача за обществена услуга, а не за договорите за обществена услуга.

Относно правното основание за разглеждане на съвместимостта

- (157) DSB представи мнението си с писмо от 8 януари 2010 г. DSB възразява по принцип срещу факта, че Комисията прилага Регламент (ЕО) № 1370/2007 по отношение на настоящия случай.
- (158) DSB припомня, че разглежданите транспортни договори между дружеството и датската държава са сключени преди приемането на регламента и преди неговото влизане в сила. Прилагането на въпросния регламент ще означава прилагане на законодателство с обратна сила, което според DSB противоречи на основните правни принципи, едновременно на принципа на правната сигурност и на принципа за защита на законните очаквания. DSB също така изтъква, че няма основание да се счита, че законодателният орган на ЕС е искал да придаде обратно действие на Регламент (ЕО) № 1370/2007.
- (159) Напротив, DSB изтъква, че регламентът предвижда постепенно въвеждане на новите правила, както и че разпоредбите на регламента по принцип не важат за вече сключени договори, ако срокът на последните е ограничен. Тъй като срокът на разглежданите договори е съответствал на препоръчания в преходните разпоредби, DSB счита, че тези договори са подчинени единствено на действащото законодателство към момента на тяхното сключване, а именно на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70.
- (160) DSB обосновава твърденията си на последните решения на Комисията, в които Комисията е приела, че не е възможно прилагането на Регламент (ЕО) № 1370/2007 по отношение на договори, сключени преди влизането в сила на регламента на 3 декември 2009 г.⁽²⁵⁾

⁽²⁴⁾ Счита се от 1 декември 2009 г. член 86 от Договора за ЕО става член 106 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Двете разпоредби са по същество еднакви. За целите на настоящото решение позоваванията на член 106 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания на член 86 от Договора за ЕО, когато е уместно.

⁽²⁵⁾ Вж. в тази връзка Решение 2009/325/ЕО на Комисията от 26 ноември 2008 г. относно държавна помощ C3/08 (ex NN 102/05) — Чешка република относно компенсация за обществена услуга за автобусните компании в Южна Моравия, ОВ L 97, 16.4.2009 г., стр. 14 (съображение 111); Решение 2009/845/ЕО на Комисията от 26 ноември 2008 г. относно държавна помощ, отпусната от Австрия за Postbus в окръг Lienz, C 16/07 (ex NN 55/06), ОВ L 306, 20.11.2009 г., стр. 26 (съображение 104).

- (161) Като алтернатива DSB предостави данни, доказващи, че във всеки случай разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007 са спазени в транспортните договори.

6.2. МНЕНИЕ НА DKT

- (162) С писмо от 16 февруари 2009 г. DKT представи своето мнение относно откриването на процедурата. Неговото съдържание е предадено накратко по-долу.

Предварителни бележки

- (163) DKT припомня всички данни, предоставени на Комисията в рамките на жалбата на дружеството, и контактите, осъществени преди откриването на процедурата.
- (164) DKT изтъква, че решението на Комисията за откриване на процедурата изглежда се отнася само за договорите за обществена услуга на DSB, свързани с неговата дейност в сферата на традиционния железопътен транспорт, и не засяга дейностите в сферата на градския транспорт, осъществявани от филиала ѝ DSB S-tog a/s, които също са били посочени в първоначалната жалба на дружеството.
- (165) DKT отбелязва, че естеството на договорите за градския транспорт е същото и свързаните с тях въпроси са същите. Затова DKT настоява Комисията да включи в настоящото разследване и договорите за обществена услуга в сферата на градския транспорт.
- (166) Най-общо DKT счита, че в настоящия случай не са изпълнени критериите от решението Altmark и че следователно въпросните договори представляват държавна помощ. DKT смята, че тези помощи са несъвместими и незаконосъобразни и че Комисията трябва да нареди те да бъдат възстановени.

Относно първия критерий от решението Altmark

- (167) Макар че Комисията не е изразила съмнение относно спазването на първия критерий от решението Altmark, DKT изразява коментари по тази точка.
- (168) DKT смята, че голямата свобода на преценка, с която разполагат държавите-членки при определяне на задачите за обществена услуга, не би следвало да създава ситуации на произвол, при които трети страни да не могат да поставят под съмнение дали дадена дейност се осъществява в рамките на обществена услуга. Според DKT Комисията е длъжна да мотивира необходимостта от налагане на задачи за обществена услуга.

(169) Въз основа на практиката на Съда и решенията на Комисията DKT оспорва анализа, в който Комисията прави заключението, че не е налице явна грешка в преценката. По-специално DKT счита, че поставянето на изисквания за точност, качество и редовност на услугата не е достатъчно, за да бъде тя определена като обществена услуга.

(170) По-скоро Комисията би трябвало да направи този анализ в контекста на критериите, посочени в Регламент (ЕИО) № 1191/69, и да проучи пропорционалността на дейностите за предоставяне на обществена услуга. Според DKT Комисията по-специално би трябвало да проучи дали не е рентабилно осъществяването на въпросните услуги в съответствие с изисквания за точност, качество и редовност.

(171) DKT смята, че предоставянето на компенсации за обществена услуга е основателно само когато тези услуги са нерентабилни и компенсацията е необходима за тяхното осъществяване, което налага да бъде проведено на отделно разследване за всяка от разглежданите железопътни връзки.

Относно втория критерий от решението Altmark

(172) DKT оспорва разсъжденията на Комисията, според които десетгодишните бюджети, върху които се основава изчисляването на компенсациите за DSB, позволяват да се приеме, че е изпълнен вторият критерий от решението Altmark. Според дружеството тези бюджети не съдържат параметри и подробен анализ на разходите, въз основа на които да може да се определи нивото на компенсация, необходимо за всяка от разглежданите железопътни линии.

Относно третия критерий от решението Altmark

(173) DKT счита, че третият критерий следва да бъде анализиран заедно с четвъртия критерий от решението Altmark, тъй като, при условие че предприятието не може да бъде разглеждано като средно, добре управлявано предприятие, изследването на третия критерий би било излишно, защото няма да се основава на анализ на разходите на това предприятие.

Относно четвъртия критерий от решението Altmark

(174) DKT припомня, че разглежданите договори за обществена поръчка не са били предмет на търг. Освен това DKT споделя съмненията на Комисията за това дали десетгодишните бюджети и прилаганата от датската държава методология позволяват да се изпълни четвъртият критерий от решението Altmark.

(175) В тази връзка DKT изтъква по-специално, че търговете, организирани за някои от линиите, са показали, че конкуренти на DSB са могли да осъществят услуги на цена, с около 27 % по-ниска от цените на DSB. DKT също така припомня, че персоналят на DSB е със статут на държавни служители, което изключва спазването на четвъртия критерий от решението Altmark.

Относно несъвместимостта на свръхкомпенсирането с вътрешния пазар

(176) DKT не споделя разсъжденията на Комисията относно изследването на съвместимостта на помощта. Дружеството смята, че в Регламент (ЕИО) № 1191/69 се прави разграничение между подхода, основан върху реалните разходи в съответствие с раздели II, III и IV от Регламент (ЕИО) № 1191/69, от една страна, и подхода, основан върху сравнение на предложените цени за конкретна услуга на конкурентни оператори, в съответствие с раздел V от Регламент (ЕИО) № 1191/69, от друга страна. Според DKT това разграничение се отразява в различното естество на задачите и договорите за обществена услуга, които се основават на различни процедурни изисквания.

(177) Поради това разсъжденията на Комисията, основани върху подхода на реалните разходи и върху принципите, свързани с прилагането на член 106, параграф 2 от ДФЕС, не могат да бъдат прилагани за изследване на цената, определена в договори за обществена услуга. DKT смята, че такъв подход противоречи на съдебната практика на Общността (решението Combus), на практиката на Комисията (насоки на Общността относно държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга⁽²⁶⁾) и на самото решение за откриване на процедура, което потвърждава характера на *lex specialis* на член 93 от ДФЕС.

(178) Като констатира, че по отношение на договорите за обществена поръчка в настоящия случай Комисията възнамерява да приложи подхода, основан на реалните разходи, DKT все пак представи своето мнение във връзка с този подход.

(179) DKT смята, че данните, представени от датските органи с цел да докажат, че не е налице свръхкомпенсиране, са неточни. DKT изтъква няколко аргумента:

— Дружество DSB е успяло да намали значително разходите си при участието си в търгове за някои линии.

— Освен това договорите за обществена услуга изискват финансовото състояние на DSB да бъде устойчиво, което означава, че договорните плащания са по-големи от необходимото за точно компенсиране на разходите, свързани със задачите за обществена услуга.

⁽²⁶⁾ ОВ С 297, 29.11.2005 г., стр. 4.

- Размерът на договорните плащания не подлежи на адекватна обосновка и десетгодишните бюджети са били изготвени така, че да гарантират определен ниво на печалба на DSB, без да се основават на подробен анализ на разходите и приходите на дружеството за всяка от разглежданите железопътни връзки.
 - Системата за компенсиране е основана на целта за възвръщаемост на собствените капитали, а не на стриктното компенсиране на свръхразходите.
 - Според представени от DKT изчисления основната железопътна връзка между Копенхаген и Aarhus е рентабилна предвид настоящите задължения, наложени на DSB, и следователно не е било необходимо да бъде обект на договор за обществена услуга.
 - Освен това обявеното увеличение на производителността на DSB не съответства на финансовите данни, показващи увеличение на разходите за персонал в сравнение с приходите през разглеждания период.
 - DKT също така поставя под съмнение намалението на договорните плащания с 1 млрд. DKK, което според годишните счетоводни отчети на дружеството е по-скоро в размер на 647 млн. DKK.
 - DKT твърди, че целите на DSB (във влак-километри) за периода 2000—2004 г. не са били достигнати — което би оправдало намаляване на договорните плащания — и че дружеството DSB е получило компенсации за подвижен състав, за който не е понесло разходи предвид закъснението на доставките.
 - На последно място, DKT смята, че предвид значителните си печалби дружеството DSB е могло самостоятелно да се справи с финансовите последици от закъснението на доставките на подвижен състав, особено що се отнася до заместващия подвижен състав. DSB е получило 225 млн. DKK от AnsaldoBreda като компенсация за закъсненията, като тази сума е следвало да бъде преведена на датската държава, която според DKT търпи щетите от тези закъснения. DSB е получило излишък от договорни плащания в размер на 104 млн. DKK за подвижен състав, който не е бил пуснат в експлоатация.
- (180) Според DKT причините, поради които високите печалби на DSB са доказателство за това, че предприятието е било свръхкомпенсирано, са следните:
- печалбите на DSB надвишават размера на печалбата, която предприятие в подобни условия на риск, т.е. в условията на слаб риск, може разумно да очаква;
 - DKT припомня анализ, осъществен по повод жалбата на дружеството, според който маржът на печалба на DSB преди облагане с данъци (12,3 % за 1999—2004 г. и 12,77 % за 1999—2007 г.) е по-висок от този на други предприятия в сферата на железопътния транспорт в Европа (2,21—4,47 % в Обединеното кралство; 3,35 % в Швеция; 0,49—4,65 % в Германия, както и 0,8—3,77 % за френската SNCF) и по-висок от нивото, цитирано от Комисията в рамките на друга подобна процедура ⁽²⁷⁾;
- DKT също така счита, че приходите на DSB надвишават съществено приходите на неговите конкуренти на национално равнище, що се отнася до договорите за обществена услуга [DSB (12,77 %); DSB S-tog (10,45 %); Arriva 4,39 %; Metro Service (6,18 %);
- DKT подчертава, че приходите на DSB надвишават съществено прага от възвръщаемост на собствените капитали в размер на 6 %, който датската държава е поставила като цел за DSB, което според изчисления на DKT представлява излишък в размер на 3,678 млрд. DKK.
- (181) На последно място причините, поради които DKT смята, че трябва да бъде отхвърлен аргументът, че получаването на дивиденди е позволило да се избегне свръхкомпенсиране, са следните:
- договорите за обществена поръчка не съдържат механизъм за връщане на компенсации, в случай че последните надвишат размера, необходим единствено за компенсиране на задачите за обществена услуга;
 - в случая датската държава смесва ролята си на инвеститор, акционер в държавно предприятие и ролята си на обществен орган, който позволява да бъдат компенсирани задачи за обществена услуга;
 - получаването на дивиденди само по себе си не може да премахне нито икономическите последици от свръхкомпенсацията, нито нарушаването на конкуренцията, чиито последици остават видими на пазара;
 - аргументът за получаването на дивиденди би означавал дискриминация между държавните и частните предприятия;
 - в насоките на Комисията относно държавната помощ във вид на компенсация за обществена поръчка е предвидена възможност за пренос на излишък от само 10 % на година;
 - не съществува пряка връзка между размера на свръхкомпенсацията и размера на получаваните от страна на датската държава дивиденди, чиито принцип освен това е бил утвърден в десетгодишните бюджети, преди да бъде установено евентуално свръхкомпенсиране.
- ⁽²⁷⁾ Решение на Комисията от 23 октомври 2007 г. — C47/07 — Договор за обществена услуга между Deutsche Bahn Regio и провинциите Берлин и Бранденбург (ОВ С 35, 8.2.2008 г., стр. 13).

Относно данъка върху заплатите

- (182) ДКТ посочва, че датската държава е премахнала освобождаването от данъка върху заплатите през 2008 г. Дружеството се позовава на проекта за закон в Дания, според който разходите на DSB за този данък са били оценени на 80 млн. DKK годишно. Въз основа на това ДКТ смята, че освобождаването от данъка е имало отрицателен ефект върху конкуренцията в размер на почти 800 млн. DKK за десетгодишен период, сума, която датската държава би трябвало да възстанови.
- (183) Освен това ДКТ насочи вниманието на Комисията върху факта, че вероятно датската държава е решила да компенсира задължението на DSB за плащане на въпросния данък в бъдеще, като увеличи договорните плащания.
- (184) ДКТ отправя искане към Комисията да разгледа този въпрос в рамките на настоящата процедура, тъй като процедура CP78/06, посочена в решението за откриване на процедурата, вече е приключила.

Относно правното основание за проучване на съвместимостта

- (185) На 10 януари 2010 г. ДКТ предаде на Комисията съобщенията си относно избора на адекватно правно основание между Регламент (ЕИО) № 1191/69 и Регламент (ЕО) № 1370/2007.
- (186) ДКТ смята, че тъй като Регламент (ЕО) № 1370/2007 е влязъл в сила едва на 3 декември 2009 г., проучването на съвместимостта на разглежданите мерки за предоставяне на помощ въз основа на този регламент би било грешка от правна гледна точка. Като припомня някои принципи, свързани с прилагането *ratione temporis* на правилата в областта на държавната помощ, ДКТ отбелязва, че следва да се прави разграничение в зависимост от това, дали за помощта е отправено уведомление или не. Като се позова на решението SIDE на Общия съд ⁽²⁸⁾, ДКТ посочва, че в случая Комисията трябва да проучи съвместимостта въз основа на Регламент (ЕИО) № 1191/69.
- (187) Заключение на ДКТ се основава по-специално на факта, че въпросните договори за обществена услуга се отнасят за периодите 1999—2004 г. и 2005—2014 г., а помощта е предоставена чрез ежемесечното осъществяване на договорните плащания. Освен това ДКТ отбелязва, че в Регламент (ЕО) № 1370/2007 не съществува разпоредба относно вече отпусната държавна помощ или относно помощ, която е предмет на разследване. От друга страна, в решението за откриване на процедурата от 10 септември 2008 г. не се прави позоваване на новия регламент, макар че той вече е бил приет. На последно място, ДКТ изтъква наличието на противоречие с Известие на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразната държавна помощ ⁽²⁹⁾.

- (188) При всички случаи ДКТ смята, че Регламент (ЕО) № 1370/2007 може да служи за подходящо правно

основание само при проучване на съвместимостта по отношение на бъдещите последици от договорите за обществена услуга, а именно за плащания по договорите, осъществени след 3 декември 2009 г.

7. КОМЕНТАРИ НА ДАНИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (189) Според Дания мнението на ДКТ не води до различна оценка на разглежданите факти. Дания поддържа твърдението, че в конкретния случай са изпълнени четирите критерия от решението Altmark и че дружество DSB не е получило свръхкомпенсация.

Относно обхвата на осъществяването от Комисията разследване

- (190) Дания смята, че договорите за транспорт в региона на столицата не са предмет на официалната процедура по разследване и не е необходимо да се коментира мнението на ДКТ по тези договори.
- (191) Дания обаче посочва, че филиалът DSB S-tog a/s е 100 % собственост на DSB SV и че данните за DSB S-tog a/s са включени в консолидираните счетоводни отчети на групата DSB, както и в предоставените от датските органи данни.
- (192) Датските органи уточняват, че предвидените и осъществяваните по договорите плащания, отнасящи се до транспортните услуги на S-tog, също са били определени въз основа на възвръщаемост на собствените капитали в размер на 6 % след облагане с данък. Финансовият резултат на DSB S-tog a/s е бил включен в бюджета на DSB SV, след което са били изчислени договорните плащания, които да се платят на дружеството за транспорта по главните линии и регионалните линии. Освен това оперативният резултат от дейността на филиала DSB S-tog a/s е взет предвид при определяне на консолидирания резултат на DSB SV. От това следва, че резултатът от дейността на S-tog е включен в общия финансов резултат на DSB SV.

Относно критериите от решението Altmark

- (193) Според Дания мнението на ДКТ не поставя под съмнение факта, че в случая са изпълнени четирите критерия от решението Altmark.
- (194) Що се отнася до първия критерий, датските органи припомнят, че по тази точка Комисията не е изразила съмнения. Освен това по-долу е разгледан въпросът дали линията Копенхаген—Орхус представлява задача за обществена услуга.
- (195) Що се отнася до втория критерий, датските органи припомнят, че Комисията не е изразила съмнения по отношение на периода до 2008 г. и уточняват, че за периода 2009—2014 г. платената на DSB компенсация също е била изчислена въз основа на десетгодишен бюджет, представен на Комисията.

⁽²⁸⁾ Решение от 15 април 2008 г. по дело T-348/04, *Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE) / Комисията*(2008), ECR II-625.

⁽²⁹⁾ ОВ С 119, 22.5.2002 г., стр. 22.

- (196) Що се отнася до коментарите на DKT по третия критерий и до твърдението, че той трябва да се изследва, само ако преди това е изпълнен четвъртият критерий, датските органи не споделят това мнение и смятат, че няма пречка критериите да бъдат изследвани самостоятелно и в реда, следван от Съда в решението Altmark.
- (197) Що се отнася до четвъртият критерий, датските органи отхвърлят аргументите на DKT, които биха довели до заключението, че този критерий не е спазен. Те уточняват, че десетгодишните бюджети са били изготвени въз основа на всички налични данни и на достатъчен анализ на разходите, включващ перспективите за подобрение в дългосрочен план. Освен това при преговорите за втория договор бюджетът е бил преразгледан и договорните плащания са били намалени, за да се отчете повишената ефективност. Датските органи посочват още, че извънредните разходи, които предприятието поема във връзка с факта, че по традиция неговите служители имат статут на държавни служители, не е причина за доброто или лошото управление на предприятието. Датските органи припомнят и че между различните железопътни предприятия съществуват значителни различия по отношение на структурата на капитала, профила на риска и т.н., което прави невъзможно сравнението с други предприятия. Освен това фактът, че DSB First е могло да подаде оферта за линията Kystbanen на цена, на пръв поглед по-ниска, не е отражение, нито дори показател за това, че плащанията към DSB са били твърде големи, тъй като въпросната оферта е била подадена от различно дружество и е основана на различни параметри (само договорно наети служители, по-модерен подвижен състав, намален състав на влаковите бригади).

Относно счетоводната отчетност

- (198) Дания припомня съмненията си относно представените от Комисията разсъждения за прилагането на Регламент (ЕИО) № 1191/69, за които тя счита, че съдържат сериозна правна неяснота, по-специално по отношение на задължението за отправяне на уведомление за договори за обществена услуга.
- (199) Дания не споделя обаче тълкуването на DKT, по-специално относно употребата на думата „цена“ в член 14, параграф 2, буква б) и относно неприложимостта на правилата за държавна помощ в случаите, когато се прилага Регламент (ЕИО) № 1191/69.

i) Общи съображения относно анализа

- (200) Дания изразява абсолютно несъгласие с аргумента на DKT, според който компенсацията би трябвало да бъде определена въз основа на разходите за всяка разглеждана линия поотделно. Не съществува правно основание, съгласно което компенсацията, изплащана в рамките на общ договор за задача за обществена услуга, да бъде изчислявана въз основа на анализи на „микроравнище“ на всяка отделна задача, която доставчикът на услугата е поел.
- (201) Датските органи оспорват тълкуването от страна на DKT по решението Fred Olsen (дело T-17/02, *Fred Olsen / Коалицията*) и подчертават, че в този случай става въпрос за хомогенна, интегрирана железопътна мрежа, която се експлоатира в рамките на общ договор,

склучен на базата на преговори. По тази причина е излишно да се определя размерът на компенсацията въз основа на анализ на всяка отделна линия, което може да доведе и до грешен резултат. Този анализ би довел до по-голяма неяснота по отношение на разпределението на общите разходи в сравнение с резултата от една обобщена оценка на всички приходи и разходи, свързани с наложените по договора задачи за обществена услуга.

- (202) Датските органи припомнят, че счетоводните данни за предоставените в изпълнение на договора услуги от страна на DSB могат да бъдат разглеждани поотделно, тъй като те са резултат на отделно счетоводство.

ii) Железопътна връзка Копенхаген—Орхус

- (203) Датските органи не споделят мнението, според което ако дадена услуга може да бъде предоставена без финансова помощ, тя не може да представлява задача за обществена услуга. Държавата може да включи такава услуга в рамките на цялостна обществена услуга с широк обхват (изисквания по отношение на разписания на услугите, капацитет, цени на билетите и т. н.), както е в настоящия случай, тъй като въпросната линия е неразделно свързана с останалите услуги, предоставяни от DSB, поради връзките със северната част на Орхус, поради връзката с други линии, както и поради необходимостта от разкачване и прегрупиране на минаващите оттам влакови композиции.
- (204) Освен това датските органи посочват, че изплащаните на DSB компенсации се изчисляват въз основа на приходите и разходите от всички задачи за обществена услуга. Ако сред тях има линии или услуги, които могат да донесат печалби, тези приходи в излишък също са включени в общата сметка. При това положение изключването на някои рентабилни сами за себе си линии само би довело до увеличаване на общата помощ, изплащана на DSB, а включването на печеливша линия не означава, че непременно ще бъде налице свръхкомпенсиране.

- (205) Датските органи отбелязват още, че изчисленията на DKT относно линията Копенхаген—Орхус са неточни и предоставят данни, доказващи това твърдение. Според тях DKT не посочва достатъчно ясно как са били осъществени изчисленията и твърдят, че не са запознати с представените цифрови данни. Според Дания една оптимистична оценка за приходите по тази линия показва стойности, по-ниски с над [...] млн. DKK от споменатите от DKT [...].

iii) Производителност

- (206) Датските органи отхвърлят аргумента, според който дружество DSB не е регистрирало значително нарастване на производителността в периода 1999—2007 г. Те поставят под съмнение метода за изчисление на DKT, основан върху съотношението номинални разходи за персонал/оборот. Оборотът на DSB зависи от определен брой микро- и макроикономически фактори, поради което не съществува постоянна пропорционална зависимост между производството и оборота (фактори: конкуренцията на местно равнище, икономическата конюнктура, политическите приоритети, инфлацията, промяната на социалния състав на пътуващите и др.).

(207) Датските органи предлагат два метода за оценка на производителността на дейностите, осъществявани от DSB:

- произведеното от DSB, а именно броят на пътниците на километър (увеличение с 1,8 % годишно в периода 1999—2007 г.), отнесено към броя на заетите лица в дружеството (еквивалентен брой заети лица на пълно работно време);
- произведеното от DSB, отнесено към разходите за персонала в реално изражение (т.е. коригирани с инфлацията на заплатите).

(208) Тези два метода показват увеличение на производителността съответно с 1,9 % и 2 % годишно.

iv) Намаление на договорните плащания

(209) Датските органи твърдят, че представените по този въпрос цифрови данни от страна на DKT са неточни. „Договорните плащания“, фигуриращи в счетоводните сметки на DSB и използвани от DKT, се отнасят както за сключения с държавата договор, визиран в настоящия случай, така и за други плащания по други договори (договори, сключени от DSB в Швеция; договор с Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) и договор за временен превоз по линията Langå-Struer).

(210) Те поясняват, че намалението с 1 млрд. DKK произтича ясно от закона за бюджета за 2003 г. (член 28.61.01, параграф 10). Законите за бюджета за 2003 и 2004 г. показват също, че първоначалните стойности за намалението през 2003 и 2004 г. са били увеличени. Дания предоставя обобщаваща таблица, която показва, че общото намаление в края на краищата е достигнало 1018 млн. DKK.

v) Влак-километри

(211) Датските органи посочват, че произтичащото от договора задължение по отношение на влак-километрите е пониско от стойността, представена от DKT, тъй като трябва да се вземе предвид търгът за транспортни услуги в Централен и Западен Ютланд от ноември 2003 г. Те представят точните данни в таблица, в която се показва, че като цяло дружеството DSB е осъществило 1,5 млн. влак-километра повече от предвиденото в договора и че по тази причина не може да се твърди, че DSB е получило компенсация за услуги, които не са били предоставени. Освен това датските органи подчертават, че всяко тримесечие DSB е изпращало до Министерството на транспорта доклад относно изпълненото съгласно договора.

vi) Финансови резултати на DSB

(212) Според Дания предварителният бюджет на DSB — основан върху предвиждан марж на печалба от 6 % — е бил разумен и реалистичен. Фактът, че този процент се е оказал по-висок от предвидения в предварителния бюджет, се дължи на поредица от непредвидими обстоятелства, чийто ефект е бил премахнат от страна на

държавата чрез извънредно намаляване на договорните плащания, от една страна, и чрез удържане на дивиденди, от друга.

(213) Освен това датските органи поставят под съмнение достоверността на данните относно резултатите на европейските предприятия за железопътен превоз на пътници. Те също така изтъкват трудностите при осъществяване на подобни сравнения (различия в структурата на капитала и в нивото на инвестираните капитали, рискови условия на работа, макроикономически и структурни фактори, оказващи влияние върху счетоводните данни на предприятията) и цитират доклад, изготвен от Европейската комисия, в който дружеството DSB не се описва като по-рентабилно от своите конкуренти на европейския пазар.

(214) От друга страна Дания не оспорва твърдението, че финансовите резултати на DSB са се оказали по-добри от предвидените в първоначалните бюджети. Датските органи обаче дават пояснения относно ефекта от промяната на данъчните ставки и предоставят обобщаваща таблица за резултатите на DSB.

(215) На последно място, Дания предостави скорошни данни за финансовото състояние на DSB с уточнението, че приходите след облагане с данъци от дейностите по предоставяне на обществена услуга са били съответно 670 млн. DKK през 2007 г. и 542 млн. DKK през 2008 г.

vii) Политика на дивидентите

(216) Според Дания при наличието на обстойно изготвен бюджет политиката на дивидентите е много ефикасен начин за избягване на свръхкомпенсирането, тъй като представлява гъвкав инструмент за избягване на свръхкомпенсирането, в случай че работните хипотези в бюджета се окажат слаби. Политиката на дивидентите допълва обстойния бюджет, на който се основава договорът за транспортни услуги.

(217) Датските органи припомнят, че размерът на компенсацията се определя предварително въз основа на обоснована оценка на приходите и разходите и не е ресурс, който DSB може да ползва без ограничение. Те уточняват още, че ако реалните стойности покажат отрицателно отклонение спрямо предварителния бюджет — например при отклонение в разходите (управленски грешки, повишаване на заплати, разходи или покупки) или при загуба на приходи, свързана с намаление на трафика в сравнение с прогнозите, DSB не може да получи допълнителна компенсация от държавата. Следователно DSB поема част от риска при лоши икономически резултати.

(218) По тази причина според датските органи политиката на дивиденди играе ролята на допълнителна гаранция срещу свръхкомпенсиране в случаите, когато икономическият резултат е по-добър от предвидения в бюджета. Тази политика е гъвкав инструмент, чрез който държавата може да гарантира, че дадена сума се изтегля от дружеството.

(219) Дания уточнява, че дружеството DSB не е могло да се възползва от евентуално предимство по отношение на ликвидността, за да наруши конкуренцията на пазара, като предлага други услуги и т. н., по-специално чрез кръстосано субсидиране.

(220) От друга страна датските органи уточняват, че общият размер на дивидентите, изплатени въз основа на счетоводните отчети за финансовите години 1999—2007, е с 3469 млн. DKK по-голям от предвидения в бюджета. Те уточняват, че дружество DSB е изплатило на датската държава дивиденди в размер на 607 млн. DKK през 2007 г. и 359 млн. през 2008 г.

(221) Според Дания, дори да е вярно твърдението, че плащането на дивиденди не е било осъществявано въз основа на изчисления с цел определяне на евентуално свръхкомпенсиране, размерът на платените дивиденди надвишава значително разликата между прогнозираните и реалните приходи. Доколкото дружеството DSB е получило резултати, надхвърлящи прогнозните цифри, този излишък е бил отнет от дружеството под формата на дивиденди. По тази причина Дания смята, че не е било налице никакво свръхкомпенсиране.

viii) Въвеждане на механизъм за възстановяване

(222) При формулиране на своите съображения и в рамките на обсъжданията с Комисията Дания изрази намерението си да въведе механизъм за възстановяване в разглежданите договори за обществена поръчка с DSB.

(223) Предвижданият механизъм отговаря на следните характеристики:

Функциониране на механизма за възстановяване

(224) Според датските органи, в случай че разполагат предварително с достатъчна информация за икономическите резултати на DSB, компенсационният механизъм би трябвало да се изразява със следното уравнение:

$$\text{общи приходи (пътници + договорни плащания)} - \text{разумна печалба} - \text{общи разходи} = 0$$

(225) Датските органи отбелязват, че тъй като не могат да разполагат предварително с достатъчно информация за целия срок на многогодишните договори, горното уравнение на практика рядко се изпълнява.

(226) При настоящата система уравнението всъщност се адаптира спрямо резултата (дясната част на уравнението) с помощта на политиката на дивидентите. Друго решение, което предвиждат датските органи, е адаптирането да се осъществява в зависимост от общите приходи (лявата част на уравнението), като се адаптират всяка година дого-

ворните плащания с помощта на механизъм за възстановяване.

(227) Степента на коригиране трябва да бъде равна на брутното намаление, изразено със следното уравнение:

$$\text{общи приходи} - \text{разумна печалба} - \text{общи разходи} = \text{брутно намаление}$$

Корекции, свързани с ефективността и с подобряването на качествени показатели (нетно намаление)

(228) Според датските органи, за да се гарантира, че дружеството DSB ще продължи да има интерес да подобрява ефективността си и да привлича нови пътници, чрез клаузата за възстановяване трябва да се предоставя някакво възнаграждение за подобренията на предприятието по отношение на предварително определените параметри. За целта DSB би трябвало да може да запази част от брутното намаление в случаите, когато това брутно намаление (еквивалентно на разумна печалба/възвръщаемост на собствените капитали над заложеното в уравнението) е в резултат на:

— намаление на разходите, изразено в пътник-километри (по-нататък пътник-км); и/или

— увеличение на броя на пътниците, изразено в пътник-километри.

(229) По тази причина датските органи възнамеряват да формулират механизма за възстановяване по следния начин:

— ако DSB намали разходите си (за пътник-километър) в сравнение със средната им стойност за последните четири години, това подобрение ще бъде изчислено (диференциално изчисление на разходите в проценти, умножено по база на общите разходи); а също и

— ако се увеличи броят на пътниците, увеличението на превозените пътници, изразено в пътник-километри, ще бъде умножено по 0,80 DKK и брутното намаление ще бъде също намалено с получената стойност⁽³⁰⁾.

(230) Датските органи уточниха, че общото намаление поради подобряване на резултатите не може да надвиши брутното намаление за дадена година. При това положение размерът на нетното намаление ще бъде между нула и брутното намаление на компенсациите.

(231) Така механизмът за възстановяване би трябвало да се изразява с уравнението:

$$\text{механизъм за възстановяване} = \text{брутно намаление} - \text{променлива величина } (\Delta + \text{пътник-км } \Delta) = \text{нетно намаление}$$

⁽³⁰⁾ Стойността от 0,80 DKK отговаря приблизително на единица приход от пътник-километър по регионалните и междурегионалните железопътни линии.

Влияние върху политиката на дивиденди

- (232) Датските органи подчертаха, че въвеждането на подобен механизъм за възстановяване ще повлияе съществено върху провежданата от датската държава политика на дивиденди, както е показано в таблицата по-долу:



Механизъм за възстановяване и максимално ниво на разумна печалба

- (233) Датските органи посочиха още, че механизмът за възстановяване ще бъде допълнен с въвеждане на горна граница, която да гарантира, че в дружеството DSB няма да остава печалба, надвишаваща определяната като разумна печалба.
- (234) Датските органи имат намерение да определят тази горна граница въз основа на възвръщаемостта на собствените капитали на DSB, която, над нивото от 6 %, установено в договорите, ще отчита допълнителните приходи вследствие на подобренията ефективност или на увеличаване броя пътници. Въпросната горна граница ще бъде определена с помощта на следното уравнение:

$$\frac{\text{разумна печалба (6 \%)} + \text{променлива величина } (\Delta \cdot \text{пътник-км } \Delta +)}{\text{собствени капитали}} < 12\%$$

- (235) По този начин стимулиращите фактори в механизма за възстановяване могат да донесат допълнителна печалба на DSB, ако дружеството подобри структурата на разходите или ако бъде увеличен броят на пътниците ($\Delta + \text{пътник-км } \Delta$).
- (236) Датските органи уточниха, че в тези изчисления участва само частта от собствените капитали на DSB, съответстваща на дейността на дружеството в сферата на обществените услуги въз основа на отделно счетоводство.

- (237) Съгласно този механизъм горната граница на разумната печалба може да бъде определена при възвръщаемост на собствените капитали в размер на 12 %. Датските органи уточняват, че годишната граница не може да надвишава 10 %, разпределени за период от три години.

Емпирично доказателство

- (238) Датските органи предоставиха на Комисията анализ, доказващ по емпиричен път какъв би бил резултатът от такъв механизъм за възстановяване за периода 2004—2008 г., както е показано в таблицата по-долу:

Обществена услуга (млн. DKK)	Резултат преди облагане с данък	Разумна печалба (ВСК 6 % преди облагане с данък)	Брутно възстановяване	Изчисляване на собствените капитали	пътник-километри (млн.)	Цена на пътник-км (DKK/км)	Разлика е цената на пътник-км (4 години)	Увеличена ефективност на DSB'	Подобрения в пътник-км	Общо подобрения на DSB	Възстановяване — нетно намаление	Резултат на DSBt	Възвръщаемост на собствени капитали след прилагане на механизма за възстановяване (%)	Средна стойност на ВСК след възстановяване (%)
2004 г.	943	594	349	6 931	4 353	1,25	3 %	151	78,4	230	119	824	11,9	
2005 г.	919	575	344	6 906	4 392	1,32	- 3 %	0	31,2	31,2	312	607	8,8	
2006 г.	977	583	394	6 994	4 526	1,3	- 2 %	0	107	107	287	690	9,9	10,2
2007 г.	724	569	155	7 108	4 635	1,31	2 %	115	87	202	0	724	10,2	9,6
2008 г.	717	523	188	6 609	4 759	1,33	- 2 %	0	99	99	89	628	9,5	9,9

- (239) Вижда се, че в периода 2004—2008 г. механизмът за възстановяване би довел до възвръщаемост на собствените капитали на DSB между 8,8 % и 11,9 %.

- (240) Поради правилото за средна стойност от 10 % за 3-годишен период, която е надвишена с 0,2 % през 2006 г., механизмът за възстановяване би довел до корекция в размер на 38 млн. DKK за разглежданата финансова година.

Данък върху заплатите

- (241) Дания припомня, че освобождаването от данък върху заплатите вече е премахнато.
- (242) Според датските органи това освобождаване не е оставило никакво икономическо предимство на предприятията като DSB, които са го получили. Освобождаването

е било взето предвид в договора, като също е било взето предвид при провеждането на търгове за транспортни услуги и др., така че всички участници в търга са били поставени при равни условия.

- (243) Когато става въпрос за евентуална компенсация на DSB във връзка с налагането на данък върху заплатите, датските органи отбелязват, че договорните плащания към DSB първоначално са били изчислени въз основа на принципа, според който DSB не е трябвало да плаща данък върху заплатите. Това е довело до „намаляване“ на компенсацията с размера на въпросния данък. След налагането на този данък спрямо DSB основата за изчисляване на компенсацията вече не е била валидна и на DSB е била изплатена компенсация, за да се отчете тази промяна на параметрите на изчисление. Тази компенсация възлиза приблизително на 80 млн. DKK годишно и се отнася единствено за дейността на дружеството в сферата на обществените услуги.

- (244) Според Дания освобождаването от данък върху заплатите и последващото премахване на горепосоченото освобождаване са имали неутрален ефект върху финансовото състояние на DSB.

8. ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ДОГОВОРИТЕ ЗА ОБЩЕСТВЕНА УСЛУГА ЗА ТРАНСПОРТ

8.1. ОБХВАТ НА РЕШЕНИЕТО

- (245) Предмет на настоящото решение е съвместимостта с правилата на Общността за държавната помощ на договорите за обществена услуга за транспорт, сключени между датското Министерство на транспорта и дружеството Danske Statsbaner.
- (246) Откриването на процедурата на 10 септември 2008 г., и по-специално коментарите на датските органи и мненията на заинтересованите страни позволиха на Комисията да уточни обхвата и областта на прилагане на разглежданите договори за обществена услуга, условията, съгласно които са определяни компенсациите за обществена услуга, както и всички обстоятелства, които са могли да доведат до свръхкомпенсиране на дружеството Danske Statsbaner.
- (247) Следователно Комисията е установила четири договора за обществена услуга по главните, регионалните и местните железопътни линии в периодите 2000—2004 г. и 2005—2014 г., които биха могли да съдържат елементи на държавна помощ (вж. съображения 28, 46, 50 и 69 по-горе). Съществуват и допълнителни договори, сключени поради закъснение в доставките на подвижен състав (вж. съображение 114).
- (248) В тази връзка Комисията изтъква, че заинтересованите страни са предоставили своите съображения по отделните дискуссионни точки и неяснотите, посочени от Комисията в решението за откриване на процедурата, като са били засегнати всички разглеждани договори.
- (249) Комисията също така проучва влиянието на други мерки от данъчно естество върху съвместимостта на въпросните компенсации за обществена услуга ⁽³¹⁾.

8.2. НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

- (250) Съгласно член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз „освен когато е предвидено друго в Договорите, всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

⁽³¹⁾ Освен това Комисията припомня решението си за откриване на процедурата, чрез която бе установено, че дружеството DSB не е разполагало с никаква явна или скрита гаранция от страна на датската държава, осигуряваща му по-благоприятни условия за получаване на кредит в сравнение с условията, предоставяни на частните предприятия. Вж. подобна ситуация и заключение в решение от 26.6.2008 г. по дело T-442/03, точки 121—127.

8.2.1. ДЪРЖАВНИ РЕСУРСИ

- (251) Съгласно договора за обществена услуга се предвижда плащане на компенсация на DSB чрез бюджета на датската държава за неговото изпълнение. Следователно въпросната компенсация се осъществява с помощта на държавни средства.

8.2.2. ИЗБИРАТЕЛНОСТ

- (252) Дружество DSB е единственото дружество бенефициер на предвидените по договорите компенсации за обществена услуга. Следователно въпросната мярка е изборителна по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

8.2.3. ИКОНОМИЧЕСКО ПРЕДИМСТВО

- (253) Според Съда се приема, че дадено предприятие не получава икономическо предимство, когато компенсацията за обществена услуга отговаря на четири критерия, определени в решението *Altmark*. Следователно трябва да се проучи дали сключените между датското правителство и DSB договори за обществена услуга удовлетворяват всички четири критерия.
- (254) Тъй като критериите съгласно решението *Altmark* са кумулативни, неизпълнението на един от тях е достатъчно, за да се провери дали разглежданите мерки предоставят изборително предимство. С цел яснота и предвид особеностите на делото Комисията ще анализира най-напред дали в настоящия случай действително става въпрос за предприятие, на което са възложени задачи за обществена услуга, което за тази цел получава обективно и прозрачно определена компенсация (първите два критерия от решението *Altmark*), и след това дали конкретният избор на това предприятие е бил осъществен в рамките на процедура за обществена услуга и ако не, дали отпуснатата му за целта компенсация се основава върху анализ на разходите на средно предприятие с добро управление (четвърти критерий от решението *Altmark*).

Първи критерий: предприятие бенефициер, на което реално са възложени ясно дефинирани задачи за обществена услуга

- (255) В решението си за откриване на процедурата Комисията установява, че на DSB действително е било възложено изпълнението на ясно дефинирани задачи за обществена услуга и следователно първият критерий от решението *Altmark* е изпълнен.

- (256) Въпреки че Комисията не изрази съмнение относно този критерий, ДКТ оспори нейните разсъждения с обяснението, че Комисията би трябвало да провери необходимостта и съобразността на конкретните дейности за предоставяне на обществена услуга.

- (257) ДКТ също така счита, че тази необходимост би трябвало да бъде проучена за всяка железопътна линия поотделно, а съобразността — преценена с оглед потенциалната рентабилност на всяка от разглежданите линии, предвид ограниченията и изискванията, поставени от страна на държавата. В подкрепа на своите разсъждения ДКТ цитира примера с железопътната линия Копенхаген—Орхус, включена в договорите за обществена услуга, въпреки че е рентабилна според анализ, осъществен от самата асоциация ДКТ.
- (258) Датските органи отхвърлиха тези аргументи, както и осъществените от ДКТ изчисления относно железопътната линия Копенхаген—Орхус, като уточниха, че те не са достатъчно подробни и не съответстват на цифрите, с които те разполагат. Според датските органи въпросната линия е нерентабилна.
- (259) Комисията припомня, че в сектора на сухопътния превоз на пътници необходимостта от услуга от общ икономически интерес следва да бъде преценявана въз основа на член 93 от ДФЕС и законодателството, в случая Регламент (ЕИО) № 1191/69, до 3 декември 2009 г., а след тази дата — Регламент (ЕО) № 1370/2007.
- (260) В член 1, параграф 4 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 беше предвидено следното:
- „За да гарантират предоставяне на адекватни транспортни услуги, особено тези, които отчитат фактори от социален и екологичен или градоустройствен и териториално-устройствен характер, или за да предложат определени цени на билети за някои категории пътници, компетентните органи на държавите-членки могат да сключват с транспортно предприятие договори за обществена поръчка.“
- (261) В член 14, параграф 1 от същия регламент се определят съдържанието и характеристиките на договорите за обществена услуга — стандарти за непрекъснатост, редовност, капацитет и качество, определени цени и условия.
- (262) Задачите за обществена услуга понастоящем са определени в член 2, буква д) от Регламент (ЕО) № 1370/2007, а именно като:
- „изискване, дефинирано или определено от компетентен орган, за да осигури обществени услуги за пътнически превоз от общ интерес, които даден оператор, ако отчиташе само собствените си търговски интереси, не би поел или не би поел до същата степен или при същите условия без възнаграждение“.
- (263) С това Комисията обръща внимание на факта, че действащото законодателство в тази сфера не ограничава по никакъв начин възможността да бъдат възложени задължения за предоставяне на услуга, покриващи съвкупност от линии с цел създаване на единна транспортна система, по-специално с оглед осигуряване на свързаност на транспортните услуги. Не се посочва критерий, отчитащ рентабилността или нерентабилността на отделните разглеждани линии. Накрая, не съществува ограничение за тази възможност и поради съществуването на подобни транспортни услуги, което беше изтъкнато като аргумент от страна на първия жалбоподател във връзка с конкретния случай на линията Копенхаген—Истад.
- (264) Комисията също така счита, че изтъкнатите от ДКТ аргументи относно други видове транспорт не са уместни, тъй като законодателят е определил различни правила за тези видове транспорт, дължащи се по-специално на различната степен на отваряне на съответния пазар за конкуренцията, както и на различните специфични характеристики за потребителите и публичните органи.
- (265) Накрая фактът, че дадена транспортна услуга покрива трансгранична или международна връзка, не е причина тя да не бъде обект на обществена услуга. В тази връзка Комисията подчертава, че дори в напълно отворени за конкуренцията сектори съществуват услуги от общ икономически интерес по международни връзки⁽³²⁾.
- (266) При това положение Комисията счита, че Дания не допуска явна грешка в преценката заради включването в договор за обществена услуга на една или повече рентабилни линии, ако тези линии са част от единна транспортна система, без значение дали съществуват такива линии или не, което Дания отрича в случая. Комисията отбелязва още, че ако някоя от линиите на тази система се окаже рентабилна, приходите от нея следва да бъдат отчетени при изчисляването на общите разходи и приходи от разглежданите услуги, както и при определянето на размера на компенсациите. От това следва, че икономическият резултат от една рентабилна линия в крайна сметка ще доведе до пропорционално намаляване на финансовата компенсация, необходима за експлоатацията на останалите, нерентабилни линии в системата. При липса на точни правила за обратното държавата-членка е свободна да определи обхвата на задълженията за предоставяне на обществена услуга, които възнамерява да повери на дадено предприятие с цел създаване на адекватна единна транспортна система.
- (267) Комисията счита, че предходните съображения са подкрепени в обичайната съдебна практика, според която:
- „Относно компетенциите за определяне на естеството и обхвата на УОИИ по смисъла на Договора, както и относно степента на контрол, който следва да осъществяват институциите на Общността в тази връзка, съдебната практика [...] показва, че държавите-членки имат широко право на преценка при определянето на това, което смятат за УОИИ, и определянето на тези услуги от страна на дадена държава-членка може да бъде поставено под съмнение от Комисията само в случай на явна грешка“⁽³³⁾.
- ⁽³²⁾ Вж. в тази връзка Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността, и по-специално член 16 от него (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3); вж. също Насоки на Общността относно държавната помощ за морския транспорт, и по-специално точка 9, параграф 2 от тях (ОВ C 13, 17.1.2004 г., стр. 3).
- ⁽³³⁾ Вж. Решение от 26 юни 2008 г. по дело T-442/03, SIC / Комисията, Сб. 2008, стр. II-1161, точки 195—196 и Решение от 12 февруари 2008 г. по дело T-289/03, BUPA / Комисията, Сб. 2008, стр. II-81, точка 166 и Решение от 15 юни 2005 г. по дело T-17/02, Olsen / Комисията, Сб. 2005, стр. II-2031, точка 216.

- (268) Ето защо ролята на Комисията се ограничава до това да провери дали Дания не е допуснала явна грешка в преценката при определяне на обхвата на задачите за предоставяне на обществени услуги, предвидени в разглежданите договори.
- (269) В тази връзка Комисията поддържа твърдението, че от националното правно основание на договора, а именно датския закон за железопътния транспорт, произтича, че на дружество DSB е възложено изпълнението на обществена услуга съгласно договори, сключени в резултат на преговори с датското Министерство на транспорта. Комисията припомня още, че в договорите са определени подробно задълженията на DSB, що се отнася до обслужваните линии, точността, качеството и честотата на влаковия превоз за определен срок (договорите са сключени за периода 2000—2004 г. и съответно 2005—2014 г.).
- (270) Комисията изтъква, че Дания е доказала, че целта на разглежданите договори за обществена услуга е създаването на единна транспортна система с широк обхват, осигуряваща на пътниците качествено обслужване и отговаряща на цели за обслужване на територията.
- (271) Що се отнася до специфичния случай с железопътната връзка Копенхаген—Истад, Комисията отбелязва, че датските органи са дали пояснения и за обстоятелствата и отделните етапи, довели до включването на тази линия в транспортната система, обект на договорите за обществена услуга. Датските органи обясниха как линията е работила последователно в режим на „свободен трафик“ до 2002 г., след това в режим на „трафик по обществена услуга“, но без допълнително компенсиране до 31 декември 2004 г., като най-накрая е била включена в договора за обществена услуга за периода 2005—2014 г. (вж. в тази връзка съображение 122). Датските органи изтъкват, че линията е била нерентабилна, докато е работила в режим на „свободен трафик“ и че за нейната експлоатация не са плащани никакви държавни средства преди 2005 г.
- (272) Комисията взема предвид и обявената цел на датските органи да свържат остров Борнхолм не само с Копенхаген, но и с останалата територия на Дания — както се вижда от специалната цена на билетите, предложена, за да се насърчи ползването именно на връзките между Ютланд и Борнхолм (тарифа DSB Orange). Освен това датските органи са приели, че железопътният превоз отговаря на някои специфични нужди, които съществуващият автобусен транспорт не обслужва, като връзката със съседните шведски градове по влаковото трасе, осигурена с три спирки в шведските градове Фосиеби (Малмьо), Сведала и Скуруп. Обслужването на тези градове отговаря и на желанието за увеличаване на възможностите за достъп до остров Борнхолм. Както се посочва по-горе в съображение 263, Комисията изтъква, че фактът, че тази връзка пресича и включва спирки в друга държава-членка, не може да постави под въпрос съществуването на задача за обществена услуга или на УОИИ. В случая по-специално трябва да се отчете интересът, който датските граждани могат да имат от по-доброто обслужване на въпросните шведски градове.
- (273) Горните съображения допълват изложените съображения в решението за откриване на процедурата по разследване и потвърждават заключението на Комисията, че датското правителство не е допуснало явна грешка в преценката, включвайки железопътната линия Копенхаген—Истад в схемата на договорите за обществена услуга.
- (274) Като цяло Комисията потвърждава първоначалното си заключение и смята, че първият критерий, определен от Съда в решението Altmark, е изпълнен.
- Втори критерий: предварително установени по обективен и прозрачен начин параметри, въз основа на които се изчислява размерът на компенсацията**
- (275) В решението си за откриване на процедурата Комисията изтъкна, че размерът на компенсациите, изплащани на DSB за изпълнението на задълженията за обществена услуга, е бил определен въз основа на прогнозен десетгодишен бюджет. На онзи етап Комисията разполагаше само с десетгодишния бюджет за периода 1999—2008 г. Затова тя изрази съмнение относно периода 2009—2014 г., също обхванат от договорите за обществена услуга.
- (276) В своите съображения датските органи разясниха параметрите, валидни за този втори период, като представиха на Комисията десетгодишен бюджет за периода 2005—2014 г., изготвен въз основа на перспективите за оперативното развитие на DSB през този период. Така те потвърдиха, че компенсациите по всеки от договорите за обществена услуга са определени въз основа на прогнозен десетгодишен бюджет.
- (277) ДКТ оспори факта, че тези предварителни бюджети са достатъчни, за да бъдат изпълнени изискванията съгласно решението Altmark, като изрази становището, че тези бюджети не отчитат достатъчно подробно възприетите параметри и че би трябвало компенсациите да се определят въз основа на анализ на разходите за всяка линия поотделно.
- (278) Първият бюджет за периода 1999—2008 г. е бил изготвен въз основа на подробен прогнозен икономически анализ на DSB. Той е послужил за основа при изготвянето на закона, с който дружеството DSB е било учредено като независимо дружество (вж. съображение 8). След актуализирането му през пролетта на 1999 г. бюджетът е бил представен на Комисията по финанси към датския парламент и одобрен с приемането на Закон № 249 от 11 юни 1999 г.
- (279) По-специално този бюджет се основава на следните хипотези:
- увеличение на цената на билетите в съответствие с инфлацията (индекс на нетните цени),
 - средно увеличение на производителността с 2 % годишно,

- годишен лихвен процент в размер на 5 %,
- възвръщаемост на собствените капитали в размер на 6 % след облагане с данък,
- осъществяване на инвестициите в подвижен състав до около 10 млрд. DKK,
- нива на производителността (влак-километри) и на продажбите (пътник-километри), уточнени в няколко таблици, като началните им стойности за 1999 г. са: 41 млн. влак-километра и 4 023 млрд. пътник-километра за регионалния, междуградския (*intercity*) и международния транспорт и съответно 15,6 млн. влак-километра и 1 208 млрд. пътник-километра за крайградския транспорт.

(280) Датските органи уточниха, че вторият бюджет за 2005—2014 г. е изготвен въз основа на следните данни и хипотези:

- обща годишна инфлация в размер на 2,5 %,
- увеличение на цената на билетите с 2,5 %, отговарящо на инфлацията,
- средно нарастване на производителността с 2,5 % годишно,
- годишен лихвен процент в размер на 5,15 %,
- възвръщаемост на собствените капитали в размер на 6 % след облагане с данък,
- осъществяване на инвестиции в подвижен състав до около 10 млрд. DKK,
- увеличение с около 20 % на броя на изминатите километри,
- увеличение с около 20 % на броя на пътниците,
- освобождаване от данък върху заплатите по отношение на персонала на DSB.

(281) Въз основа на тези елементи Комисията счита, че бюджетите почиват на разумни и достатъчно подробни данни и хипотези, послужили за установяване на параметрите за изчисление на компенсациите. Освен това Комисията отбелязва, че са направени поправки, за да бъде отчетено преразглеждането на равнището на таксите за ползване на инфраструктурата през 2003 г. и че всички параметри са били заложени от Министерството на транспорта в съответното законодателство⁽³⁴⁾. Освен това Комисията изтъква, че договорните плащания са били установени предварително, тъй като размерът им е бил определен в договорите на годишна база за целия договорен период.

(282) Както беше посочено по-горе, Комисията счита, че при договори за обществена услуга, които предвиждат транспортна система, която се състои от няколко взаимно свързани транспортни линии, държавата-членка не трябва непременно да определя размера на компенсациите за всяка линия поотделно. Вторият критерий от решението Altmark изисква от държавата-членка да определи предварително по обективен и прозрачен начин параметрите, позволяващи да бъде определен общият размер на компенсационните плащания за всички задължения по договора.

(283) При това положение Комисията може да направи заключението, че договорните плащания са били осъществени въз основа на предварително установени по обективен и прозрачен начин параметри и че е изпълнен и вторият критерий от решението Altmark.

Четвърти критерий: търг или определяне на необходимия размер на компенсацията въз основа на анализ на разходите на средно предприятие с добро управление и подходящо транспортно оборудване

(284) Договорът за обществена услуга не е бил предмет на търг. Следователно трябва да се установи дали размерът на компенсацията е бил определен въз основа на анализ на разходите, които средно предприятие с добро управление и подходящо транспортно оборудване би направило, за да изпълни задачите за обществената услуга, като се отчитат свързаните с тази дейност приходи, както и разумна печалба за изпълнение на тези задачи.

(285) Дания смята, че този критерий е изпълнен и е предоставила съображения, целящи да разсеят съмненията на Комисията по отношение на методологията, използвана за определяне на размера на договорните плащания и на общата компенсация за задачите за предоставяне на обществени услуги.

(286) Датските органи обърнаха внимание на факта, че учредяването на DSB като независимо от държавата дружество е било съпътствано от задълбочен икономически анализ (доклад Bernstein) и от действия, целящи засилване на ефективността и производителността на предприятието. Освен това като цел в десетгодишните бюджети е било заложено нарастване на ефективността и договорните плащания са били определени въз основа на него. Датските органи отбелязват, че възвръщаемост на собствените капитали в размер на 6 % е разумна печалба. Следователно според тях подходът, възприет за определяне на размера на компенсациите, се основава на обобщена преценка на наличните данни и на предвиждания за увеличаване на ефективността в съответствие с принципите на пазарната икономика.

⁽³⁴⁾ Датски Закон № 112 от 2004 г.

- (287) Първоначално датските органи бяха предоставили данни за сравнение (съотношения) с други предприятия от железопътния сектор. В съображенията на Дания в рамките на процедурата по разследване обаче беше обърнато внимание на трудностите при осъществяване на сравнения между финансовите показатели на национални или европейски железопътни оператори. Трудностите се дължат на специфичните за тези предприятия и за съответните пазари характеристики, както и на невъзможността за сравнение на счетоводните и финансовите данни, по-специално в железопътния сектор.
- (288) Освен това DKT отбелязва, че филиал на DSB е имал възможност да участва в търгове и да предлага услуги на цени, по-ниски в сравнение с договорените от страна на DSB в рамките на договорите за обществена услуга. Датските органи изтъкнаха факта, че между DSB и неговия филиал DSB First не може да се прави сравнение, тъй като структурата на разходите на двете дружества е различна (персонал, оборудване, търговски практики).
- (289) Комисията отбелязва факта, че датското Министерство на транспорта е предприело мерки — финансови проучвания и мерки за реструктуриране — с цел установяването на DSB като независимо ефективно дружество. Тя отчита също и въвеждането на качествени показатели, като възвръщаемост на собствените капитали и нарастване на производителността.
- (290) Комисията обаче изтъква и малката възможност за сравнение между предприятията в сектора, потвърдена както от датските органи, така и от DKT, поради която показателите на DSB не могат да бъдат съпоставени с тези на останалите оператори.
- (291) Комисията също така счита, че посоченият пример за възможностите на филиала DSB First показва, че дружество DSB вероятно би могло да реализира ръст на производителността в по-дългосрочен план, като прилага всички или част от мерките, въведени от DSB First за намаляване на цените си.
- (292) От горното следва, че Комисията не може да заключи със сигурност дали размерът на предоставената на DSB компенсация действително е бил определен въз основа на анализ на реалните разходи на средно предприятие с добро управление и подходящо транспортно оборудване.
- (293) При тези обстоятелства Комисията прави заключението, че не е изпълнен четвъртият критерий от решението Altmark.
- (294) Тъй като критериите, определени от Съда в решението Altmark, следва да бъдат преценявани кумулативно, не се налага изследване на третия критерий и проверка на

този етап от разсъжденията на липсата на свръхкомпенсиране. По тази причина Комисията смята, че има вероятност компенсацията да е предоставила икономическо предимство на DSB.

8.2.4. НАРУШАВАНЕ НА КОНКУРЕНЦИЯТА И ЗАСЯГАНЕ НА ТЪРГОВИЯТА МЕЖДУ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

- (295) Икономическото предимство е предоставено на транспортно предприятие, действащо в сферата на железопътния транспорт както в Дания, така и в съседните държави. Пазарите на железопътния транспорт в Дания са отворени за конкуренция. По тази причина финансовата подкрепа нарушава или заплашва да наруши конкуренцията.
- (296) Както отбелязва Съдът в решението Altmark, няколко държави са отворили националните си пазари, сред които някои съседни на Дания страни, като Швеция и Германия. Както традиционните, така и някои новопоявили се оператори в тези държави осъществяват дейност в няколко държави — членки на Общността. При това положение държавна помощ, предоставена на датско железопътно дружество, може да наруши търговията между държавите-членки, които вече са отворили пазара на железопътния превоз на пътници за конкуренцията или чиито предприятия осъществяват дейност на отворените за конкуренцията национални пазари.
- (297) Освен това трябва да се отчита конкуренцията между различните видове транспорт, например с автобусния пътнически транспорт.
- (298) Вследствие на горните съображения разглежданите мерки заплашват да нарушат търговията между държавите-членки.
- (299) В заключение Комисията смята, че компенсациите за обществената услуга представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

8.3. СЪВМЕСТИМОСТ С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР

8.3.1. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ ЗА СЪВМЕСТИМОСТ С ДФЕС

- (300) Член 93 от Договора за функционирането на Европейския съюз определя условията за съвместимост на „помощите, които отговарят на нуждата от координация на транспорта или които представляват компенсация за изпълнението на някои задължения, които са присъщи на понятието за публична услуга“. Тази разпоредба е *lex specialis* по отношение на разпоредбите на член 106, параграф 2 ⁽³⁵⁾ и член 107, параграфи 2 и 3 от ДФЕС.

⁽³⁵⁾ Съображение 17 от горепосоченото решение на Комисията от 28 ноември 2005 г.

- (301) Според Съда разпоредбите на член 93 от ДФЕС са напълно приложени с Регламент (ЕИО) № 1191/69 и Регламент (ЕИО) № 1107/70 от 4 юни 1970 г. за отпускане на помощи за железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт ⁽³⁶⁾ и тези разпоредби повече не могат да бъдат пряко прилагани ⁽³⁷⁾.
- (302) В решението си за откриване на процедурата Комисията стигна до заключението, че въпросните компенсации не могат да бъдат считани за съвместими с пазара на Общността въз основа на Регламент (ЕИО) № 1107/70.
- (303) В това решение Комисията прие, че договорите, сключени между датското правителство и дружество Danske Statsbaner, представляват договори за обществена услуга по смисъла на член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 и че съвместимостта на разглежданите помощи трябва да бъде проучена въз основа на този регламент.
- (304) Комисията изтъква обаче, че на 3 декември 2009 г. влезе в сила Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, който същевременно отмени Регламент (ЕИО) № 1191/69 и Регламент (ЕИО) № 1107/70. Комисията смята, че при това положение проучването на съвместимостта трябва да се основава на Регламент (ЕО) № 1370/2007 като действащо законодателство, приложимо към момента, когато Комисията приема своето решение.
- (305) Комисията отбелязва, че датските органи не са представили съображения във връзка с тази промяна на правното основание. DSB и DKT обаче са представили аргументи, според които Комисията следва да запази преценката си, направена въз основа на правилата, действащи към момента на сключване на договорите.
- (306) След като разгледа аргументите на DSB и DKT, Комисията смята, че тези аргументи не могат да поставят под въпрос нейния подход, състоящ се в прилагане *ratione temporis* на правилата на ЕС в областта на държавната помощ, който води до заключението, че Комисията трябва да обоснове разсъжденията си върху законодателството, приложимо към момента, когато приема решението си. Комисията счита, че договорите за обществена услуга за транспорт следва да бъдат оценени въз основа на Регламент (ЕО) № 1370/2007 поради следните причини.
- (307) Първо, Комисията изтъква, че в самия Регламент (ЕО) № 1370/2007 са посочени условията за влизането му в сила и за прилагането му *ratione temporis*. Съгласно член 12 от него Регламент (ЕО) № 1370/2007 влиза в сила на 3 декември 2009 г. По силата на член 10, параграф 1 от същата дата се отменя Регламент (ЕИО) № 1191/69.
- Следователно Комисията не би могла да обоснове разсъжденията си върху Регламент (ЕИО) № 1191/69, който вече не е в сила, когато тя приема решението си; обратно, Комисията трябва да обоснове преценката си върху Регламент (ЕО) № 1370/2007.
- (308) Второ, Комисията констатира, че в Регламент (ЕО) № 1370/2007 не е указано, че той не може да се прилага по отношение на договори за обществена услуга, сключени преди влизането му в сила. В член 8, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 се съдържат преходни правила за договорите, сключени преди влизането му в сила. Всъщност тази разпоредба е дерогация по отношение на прилагането на член 8, параграф 2 от регламента, отнасяща се до спазването на правилата за възлагане на договори, определени в член 5. Трябва да се отбележи, че тези извънредни преходни разпоредби относно възлагането на договорите нямаше да бъдат необходими, ако договорите, сключени преди влизането в сила на регламента, бяха извън приложното му поле. А *contrario*, по този начин чрез член 8 се потвърждава, че останалите разпоредби на регламента могат да се прилагат по отношение на тези договори.
- (309) Трето, Комисията уточнява, че в настоящия случай е неприложимо известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразната държавна помощ ⁽³⁸⁾. В това известие ясно е посочено, че то не засяга тълкуването на регламентите на Съвета и на Комисията в областта на държавните помощи. Впрочем в самия Регламент (ЕО) № 1370/2007 са предвидени правила за временното му прилагане.
- (310) Четвърто, Комисията изтъква, че Съдът е потвърдил също така принципа, според който новото правило се прилага незабавно по отношение на бъдещите последици от ситуация, възникнала, докато е било в сила старото правило. Съдът е преценил още, че принципът за защита на законните очаквания не може да бъде разширен толкова, че да попречи в общ план на прилагането на новото правило по отношение на бъдещите последици от ситуации, възникнали, докато е било в сила старото правило ⁽³⁹⁾.
- (311) Пето, Съдът е сметнал, че правилата на материалното право на ЕС трябва да се тълкуват като отнасящи се до ситуации, възникнали преди влизането им в сила, само доколкото от условията, целите и структурата на тези правила ясно следва, че правилата трябва да имат такъв ефект ⁽⁴⁰⁾. Очевидно е, че това условие е изпълнено в случая с Регламент (ЕО) № 1370/2007, както беше посочено по-горе.

⁽³⁶⁾ ОВ L 130, 15.6.1970 г., стр. 1.

⁽³⁷⁾ Цитираното по-горе решение от 24 юли 2003 г., дело C 280/00, Altmark Trans, точки 101, 106, 107.

⁽³⁸⁾ ОВ L 119, 22.5.2002 г., стр. 22.

⁽³⁹⁾ Вж. решение от 11 декември 2008 г. по дело C-334/07 P, Комисията / Freistaat Sachsen, Сб. 2008, стр. II 9465, точка 43.

⁽⁴⁰⁾ C-334/07 P, Freistaat Sachsen, точка 44.

(312) Шесто, Комисията също така отбелязва, че в същото решение Съдът е стигнал до заключението, че в случаите, когато правният режим, при който дадена държава-членка е отправила уведомление за предвиждана държавна помощ, бъде променен, преди Комисията да е приела своето решение, Комисията трябва да се произнесе въз основа на новите правила ⁽⁴¹⁾. Съдът е уточнил също, че отправянето на уведомление за предвиждана държавна помощ от страна на дадена държава-членка не представлява окончателно установена правна ситуация и не създава законно очакване, налагащо Комисията да се произнесе по отношение на съвместимостта на тази помощ с вътрешния пазар, като прилага правилата, които са в сила към датата на отправяне на уведомлението. Следователно, ако на дадена държава-членка, която не е спазила задължението за отправяне на уведомление, се позволи да определи отпускането на незаконосъобразна държавна помощ като окончателно установена правна ситуация, това би било в разрез с горепосочените съображения.

(313) На последно място Комисията счита, че решението SIDE не се отнася до настоящия случай ⁽⁴²⁾. Това решение засяга прилагането на разпоредба от първичното законодателство, а именно член 87, параграф 3, буква г) от Договора за ЕО. Както е установил Общият съд в това решение, Договорът за ЕО не съдържа нито преходна разпоредба относно прилагането на този член, нито указание, според което той може да бъде прилаган по отношение на ситуации, възникнали преди влизането му в сила ⁽⁴³⁾. Следователно ситуацията от горното решение не подлежи на сравнение с настоящия случай. Всъщност Регламент (ЕО) № 1370/2007 съдържа преходни разпоредби, въз основа на които Комисията може да направи заключението, че регламентът се прилага по отношение на договорите за обществена услуга, сключени преди влизането му в сила, с изключение на правилата за възлагане на договори.

(314) Следователно Регламент (ЕО) № 1370/2007 е приложим в настоящия случай.

8.3.2. СЪВМЕСТИМОСТ С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР ВЪЗ ОСНОВА НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1370/2007

(315) В член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 се предвижда, че „когато компетентният орган реши да предостави на оператор по свой избор изключително право и/или компенсация от какъвто и да е характер в замяна на изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги, той прави това в рамките на обществена поръчка за услуги“. В настоящия случай задълженията са възложени на DSB посредством няколко договора за обществена услуга, както беше посочено в съображение 247 по-горе.

Съдържание на договорите за обществена услуга

(316) В член 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 се определя задължителното съдържание на договорите за обществена

услуга. По-долу Комисията проучва последователно отделните елементи, описани в тази разпоредба от регламента.

(317) Съгласно член 4, параграф 1, буква а) договорите за обществена услуга „определят ясно задълженията за извършване на обществени услуги, с които операторът на обществени услуги трябва да се съобрази, и съответните географски райони“. От оценката на въпросните договори от гледна точка на първия критерий от решението Altmark, направена от Комисията както в решението й за откриване на процедурата, така и по-горе (вж. съображение 274), се вижда, че в конкретния случай това условие е изпълнено.

(318) Що се отнася до втория критерий от решението Altmark (вж. точка 269), Комисията стигна до заключението, че договорните плащания са били изчислени въз основа на параметри, предварително установени по обективен и прозрачен начин, поради което тя счита, че в случая е изпълнена разпоредбата на член 4, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 1370/2007. Съгласно тази разпоредба договорите за обществена поръчка трябва да „установяват предварително, по обективен и прозрачен начин: i) параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, ако има такава, и ii) естеството и обема на каквито и да било предоставени изключителни права, така че да се предотврати свръхкомпенсиране“. Въпросът за наличието на евентуално свръхкомпенсиране в разглежданите договори ще бъде анализиран подробно по-долу. Освен това Комисията изтъква, че тези договори за обществена услуга определят условията за разпределение на разходите, свързани с предоставянето на тези услуги. Относно съществуването на разумна печалба Комисията изтъква разсъждението, посочено по-долу.

(319) Комисията отбелязва, че във въпросните договори за обществена услуга се определят условията за разпределение на приходите от продажба на билети в съответствие с член 4, параграф 2. В конкретния случай тези приходи остават в дружеството DSB.

(320) Освен това срокът на договорите за обществена услуга, съответно 5 и 10 години, също съответства на изискванията на член 4, параграф 3, съгласно който максималната продължителност на договорите за превоз на пътници с железопътен транспорт е 15 години.

(321) Тъй като останалите разпоредби не са от значение в разглеждания случай, Комисията прави заключението, че договорите за обществена услуга, сключени между датското министерство и DSB, съответстват на член 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

Възлагане на договори за обществена услуга

(322) Правилата за възлагане на обществени услуги са предвидени в член 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007. В член 8 от същия регламент се предвиждат обаче някои преходни правила в това отношение.

⁽⁴¹⁾ C-334/07 P, Freistaat Sachsen, точка 53.

⁽⁴²⁾ Вж. бележка под линия 28.

⁽⁴³⁾ C 348/04, SIDE, точка 56.

- (323) Комисията изтъква, че всички разглеждани договори за обществена услуга се отнасят до превоз на пътници с железопътен транспорт и че всички те са възложени на дружество DSB от датското Министерство на транспорта. Освен това тези договори са подписани или преди 26 юли 2000 г., или между 26 юли 2000 г. и 3 декември 2009 г. Договорите са били сключени за период от съответно 5 и 10 години. Поради това Комисията стига до заключението, че възлагането на договорите за обществена услуга съответства на преходните разпоредби на член 8, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.
- (324) По силата на член 8, параграф 2 „без да се засягат разпоредбите в параграф 3, обществени поръчки за услуги в областта на железопътния и автомобилния транспорт се възлагат съгласно разпоредбите на член 5, считано от 3 декември 2019 г.“ Въз основа на това е било напълно възможно разглежданите договори за обществена услуга да бъдат възложени директно.
- (325) Също според тази разпоредба „през този преходен период държавите-членки предприемат мерки за постепенното си привеждане в съответствие с член 5 с цел да се избегнат сериозни структурни проблеми, свързани по-специално с транспортния капацитет“. Трябва да се констатира, че в член 5, параграф 6 се запазва възможността на компетентните органи да възлагат пряко договори за обществена услуга за железопътен транспорт.
- (326) Въз основа на горните съображения Комисията счита, че разглежданите договори за обществена услуга съответстват на правилата за възлагане, посочени в член 5 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

Компенсации за обществена услуга

- (327) Съгласно член 6, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370 „всяка компенсация, свързана с общо правило или обществена поръчка за услуги, се подчинява на разпоредбите на член 4, независимо от начина, по който е възложена поръчката. Всички компенсации, от какъвто и да е характер, във връзка с обществена поръчка за услуги, възложена пряко в съответствие с член 5, параграф 2, 4, 5 или 6 или във връзка с общо правило, са съобразени също и с разпоредбите на приложението“.
- (328) Следователно съвместимостта на компенсациите за обществена услуга трябва да бъде преценена въз основа на разпоредбите на приложението на Регламент (ЕО) № 1370/2007, тъй като въпросните договори са били възложени пряко в съответствие с член 5, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.
- (329) Според това приложение „компенсацията не може да надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, който се равнява на сбора от последиците — положителни или отрицателни — от изпълнението на задължението за обществени услуги върху приходите и разходите на оператора на обществени услуги“. По същество това означава, че Комисията трябва да провери дали договорните плащания не са довели до свръхкомпенсиране, като се отчита разумна печалба за DSB. За целта Комисията се обосновава върху критериите, посочени в приложението.
- (330) В случая Комисията изтъква, че изчисляването на разходите и приходите е извършено в съответствие с действащите счетоводни и данъчни правила. Тя припомня, че приложимата по отношение на DSB правна рамка в сферата на счетоводните правила и на националните правила за конкуренцията налага на дружеството да води отделно счетоводство за различните дейности, които осъществява. По тази причина плащанията, превеждани на DSB по договорите за обществена услуга, се осчетоводяват отделно от другите дейности, извършени на търговска основа. Така тези правила дават възможност да се избегнат кръстосаните субсидии.
- (331) Въпреки че договорите за обществена услуга съдържат разпоредби за контрол и преразглеждане на компенсацията, Комисията изтъква, че тези механизми не могат да предотвратят евентуално свръхкомпенсиране и че договорите не съдържат механизъм за връщане на компенсация.
- (332) Комисията счита, че евентуално свръхкомпенсиране може да бъде предотвратено само чрез въвеждане на механизъм за възстановяване на компенсация. Следователно договорите за обществена услуга, сключени между датското Министерство на транспорта и DSB, трябва да бъдат изменени, така че да отговарят на това условие, по-специално чрез въвеждане на механизъм за възстановяване.
- (333) В решението си за откриване на процедурата Комисията изрази съмнение по въпроса дали размерът на компенсацията е бил ограничен само до необходимото за покриване на разходите във връзка със задачите за обществена услуга. Причините за тези съмнения са изложени в рамките на преценката относно спазването на третия критерий, установен в съдебното решение Altmark, а именно:
- i) Излишъци в печалбите на DSB
 - ii) Закъснения в доставките на подвижен състав
 - iii) Железопътната връзка Копенхаген—Истад
- (334) Комисията ще проучи последователно тези три аспекта, за да прецени дали е налице свръхкомпенсиране при изпълнение на обществената услуга, както и да определи необходимите мерки за избягването му в бъдеще. За целта Комисията изхожда от определеното на понятието разумна печалба, дадено в точка 6 от приложението, а именно: „степен на възвръщаемост на капитала, която е нормална за сектора в дадена държава-членка и отчита риска или липсата на риск, на който е изложен операторът на обществени услуги вследствие намесата на общественния орган“.

i) Излишъци в печалбите на DSB

- (335) Комисията проучи изменението на собствените капитали и печалбите на DSB, свързани с дейността при изпълнение на обществена услуга, за срока на разглежданите договори. Проучването се основава най-вече на подробен анализ на финансовото състояние на DSB за периода 1999—2006 г., извършен от KPMG на 30 януари 2008 г. за сметка на датската държава. Освен това датските органи предоставиха допълнителни данни относно финансовите години 2007 и 2008, както и разяснения в рамките на официалната процедура по разследване.
- (336) Комисията взема предвид по-специално данните, предоставени от датските органи, с които те обясняват тези изменения спрямо десетгодишните бюджети, по-специално данните относно учредителния бюджет на DSB през 1999 г., относно изменението на някои счетоводни правила или на данъчната ставка. Изменението по отношение на амортизационните отчисления, на финансовото управление или на лихвените проценти също са обяснени. Комисията дори приема, че дружество DSB е успяло да подобри ефективността си, в резултат на което е увеличило печалбите си и е подобрило финансовото си състояние.
- (337) Комисията счита обаче, че всички тези фактори биха могли да доведат до изменение на равнището на предвидените в различните договори за обществена услуга разходи на DSB за осъществяване на транспортните услуги. Това подобрене на финансовото състояние на DSB би трябвало да доведе до намаляване на разходите на датската държава във връзка с осъществяването на въпросните услуги в сравнение с предвиденото в десетгодишните бюджети. Следователно това намаление е предполагало общо намаляване на компенсациите за обществена услуга.
- (338) При липсата на еквивалентно намаление на договорните плащания Комисията смята, че тези различни фактори показват, че дружество DSB е получило компенсации, надвишаващи направените от него разходи във връзка с изпълнението на задачите за обществена услуга, увеличени с разумна печалба от 6 %. Комисията отбелязва, че договорните плащания са били намалени само за годините 2002, 2003 и 2004 в размер на 1 018 млрд. DKK.
- (339) При все това Комисията отбелязва, че датските органи не оспорват, че след като се отчетат всички тези елементи, DSB е повишило рентабилността си над предвиденото в десетгодишните бюджети, които са послужили за основа за изчисляване на компенсациите за обществената услуга. Тази констатация произтича и от съображенията, предоставени от заинтересованите страни, макар че трудно може да се направи сравнение между характеристиките на железопътния транспорт в Дания и в Европа, както беше посочено по-горе (вж. съображения 290—292).
- (340) Комисията отбелязва също, че печалбите на филиала DSB s-tog a/s, 100 % собственост на DSB SV, са консолидирани в рамките на дружеството майка и че размерът на очакваната разумна печалба е еднакъв за двете дружества. Следователно Комисията разглежда общо излишъка в печалбите по различните договори за обществена услуга на равнището на дружество DSB.
- (341) Комисията изтъква, че сметките на DSB за периода 1999—2006 г. показват увеличение на печалбата след данъчно облагане с 2,715 млрд. DKK в сравнение с предварителния бюджет. Предоставените от датските органи данни показват, че регистрираната печалба след облагане с данък на DSB е 670 млн. DKK през 2007 г. и 542 млн. DKK през 2008 г., което е съответно с 227 млн. и с 97 млн. DKK повече от предвиденото в бюджета за тези две години⁽⁴⁴⁾. Така според Комисията за периода 1999—2008 г. излишъкът в печалбите на DSB в сравнение с първоначалните бюджети на дружеството възлиза на 3,039 млрд. DKK.
- (342) Според Комисията този излишък показва, че договорните плащания са надхвърлили необходимия размер за компенсиране на разходите във връзка с изпълнението на задачите за обществена услуга, увеличени с разумна печалба.
- (343) При все това Комисията припомня, че според датските органи този излишък в печалбите не би довел до увеличаване капитала на DSB над предвиденото в предварителния бюджет. Те твърдят, че част от излишъка е бил върнат на датската държава под формата на дивиденди.
- (344) Комисията отбелязва, че дружество DSB е платило на датската държава дивиденди в размер на 4,826 млрд. DKK между 1999 и 2007 г. Това е с почти 3,5 млрд. DKK повече от предвидените дивиденди за периода 1999—2007 г. в предварителните бюджети. През 2008 г. DSB е платило на датската държава 359 млн. DKK, т.е. около 150 млн. повече от предвиденото в предварителните бюджети⁽⁴⁵⁾. Комисията отбелязва, че общо в периода 1999—2008 г. датската държава е получила около 3,65 млрд. DKK дивиденди допълнително.

⁽⁴⁴⁾ Изчисления, извършени въз основа на доклада на KPMG, предоставен от датските органи на Комисията (таблица 2.4 и актуализирани таблици 2.2, 2.3 и 2.28).

⁽⁴⁵⁾ Тази сума е изчислена въз основа на печалба от 399 млн. DKK след данъчно облагане, заложена в предварителния бюджет за 2008 г., и на правилото за плащане на дивиденди в размер на половината от излишъка на DSB след данъчно облагане, посочено в съображение 102 от настоящото решение.

- (345) Противно на твърденията на датските органи Комисията смята, че политиката на дивиденди не може да бъде приравнена с възстановителна клауза, позволяваща регулиране на компенсациите за осъществяване на задача за обществена услуга и предотвратяване на свръхкомпенсирането. Получаването на дивиденди не отговаря в структурно отношение на изискванията на Регламент (ЕО) № 1370/2007, и по-специално на неговото приложение. Плащането на дивиденди зависи от решение на акционерите на предприятието и не съдържа елемента на автоматично изпълнение, необходим за избягване на свръхкомпенсирането. Освен това дивидентите обикновено се плащат по-късно през годината в сравнение с корекциите в размера на компенсациите, които трябва да се извършат в края на финансовата година.
- (346) Във връзка с обстоятелствата по случая Комисията признава, че за периода 1999—2008 г. датската държава е получила допълнителни дивиденди (в сравнение с предварително заложеното в бюджета) на

обща стойност, надвишаваща съществено размера на излишъка в печалбите на DSB. Комисията отбелязва, че допълнителните дивиденди, получени от Дания, надвишават с около 20 % излишъка в печалбите на DSB.

- (347) Като цяло Комисията отбелязва, че в счетоводно отношение плащането на дивиденди обикновено се осъществява след определяне на печалбата и обикновено не позволява да се избегне свръхкомпенсирането. Комисията трябва обаче да признае, че на практика с удържането на дивиденди от предприятие, на което е собственик на 100 %, датската държава изцяло е коригирала излишъка във финансовия резултат на DSB по такъв начин, че в крайна сметка дружеството не е било свръхкомпенсирано. Икономическите ефекти от излишъка в печалбите, надхвърлящи предварително заложените 6 %, са били неутрализирани чрез удържането на дивиденди и дружеството DSB не е имало възможност да използва излишъка за увеличаване на собствените си капитали или да се облагодетелства финансово.

(В млн. DKK)

Печалби на DSB SV	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	Общо
Приходи от пътници	3 278	3 550	3 789	3 895	3 888	4 052	4 164	4 264	4 391	4 541	
Плащания по договора	3 296	3 460	3 820	3 642	4 147	3 968	4 326	4 342	4 247	4 130	
Реални разходи	(6 728)	(6 869)	(6 304)	(6 362)	(7 362)	(7 182)	(7 647)	(7 792)	(7 940)	(8 326)	
Реални печалби от дейност след данъчно облагане	595	777	846	774	697	664	745	726	767	558	
Изплатени дивиденди	135	268	103	610	649	736	895	775	655	364	5 190
Първоначално предвидени дивиденди	50	51	53	183	188	192	212	205	222	223	1 579
Допълнителни реални дивиденди	85	217	50	427	461	544	683	570	433	141	3 611

- (348) Комисията подчертава, че горното заключение се отнася за DSB SV, тъй като резултатите на DSB S-tog a/s са консолидирани на равнището на дружеството майка и политиката на дивиденди е определена също на равнището на това дружество.
- (349) Комисията обаче подчертава, че това разсъждение не позволява да се гарантира постоянно липсата на свръхкомпенсиране за целия период на договорите за обществена услуга. То се основава на емпирично и свързано с определени обстоятелства проучване на счетоводните сметки на DSB за изтеклия период, но не дава структурно решение, когато става въпрос за необходимото годишно регулиране на размера на компенсациите за обществената услуга.
- (350) В тази връзка Комисията изтъква, че датските органи възнамеряват да внесат поправки в текущите договори за обществена услуга с цел да въведат механизъм за възстановяване. Описаният по-горе механизъм (вж. съображения

222—240) трябва да позволи коригиране на размера на плащанията по договорите въз основа на счетоводно уравнение. Според този механизъм евентуалните надвзети суми ще бъдат върнати на държавата въз основа на счетоводните сметки в края на финансовата година, което ще гарантира, че възвръщаемостта на собствените капитали на DSB ще остане в рамките на предвидените от държавата граници.

- (351) В механизма за възстановяване се предвижда договорните плащания да бъдат регулирани в края на финансовата година (вж. съображение 227). Прилагането му води до брутно намаляване на договорните плащания с цел поддържане на разумна печалба, определена като възвръщаемост на собствените капитали в размер на 6 %, съгласно следното уравнение:

$$\text{обща приходи} - \text{разумна печалба} - \text{обща разходи} = \text{брутно намаляване}$$

(352) Комисията е на мнение, че този механизъм за възстановяване отговаря на изискванията, определени в приложението на Регламент (ЕО) № 1370/2007, както и на насоките на Общността относно държавната помощ под формата на компенсации за обществени услуги⁽⁴⁶⁾. Комисията отбелязва, че подобна система е сравнима с проверките, описани в раздел III от насоките. Комисията изтъква още, че базовото ниво на разумната печалба ще продължи да се определя като възвръщаемост на собствените капитали в размер на 6 %, което тя приема за разумно ниво за този тип дейност предвид нивата, достигнати от настоящите национални конкуренти на DSB, като посочените от DKT.

(353) Комисията отбелязва също, че този механизъм включва корекции, свързани с ефективността и качествените подобрения. Съгласно въпросния механизъм се предвижда корекция на брутното намаление на компенсацията, така че DSB да може да запази част от нея поради намаление на разходите за пътник-километър или увеличение на броя превозени пътници, измерено в изминати пътник-километри (вж. съображение 228). Корекциите се прилагат съгласно следното уравнение:

механизъм на възстановяване = брутно намаление – корекции (разходи Δ. + пътник-км Δ) = нетно намаление

(354) Комисията отбелязва още, че начините за изчисляване на нетното намаление и следователно за отчитане на въпросните корекции са предварително зададени и количествено определени (вж. съображение 229). Механизмът за възстановяване може да се адаптира по следния начин:

— разходи Δ.: ако дружеството DSB е намалило разходите (за пътник-километър) по отношение на средната стойност за последните четири години, това подобрение се изчислява по следния начин: разликата в разходите за пътник-километър (в проценти) спрямо средния разход за тези четири години, умножен по база на общите разходи; и

— пътник-км Δ: ако се увеличи броят на пътниците, увеличението на превозените пътници, изразено в пътник-километри, се умножава по 0,80 DKK и с

получената сума се редуцира и брутното намаление⁽⁴⁷⁾.

(355) Комисията изтъква, че тези корекции съответстват на точка 7 от приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007, съгласно която:

„Методът на компенсиране трябва да насърчава поддържането или развитието на ефективно управление от страна на оператора на обществени услуги, което може да подлежи на обективна оценка, и предоставяне на услуги за пътнически превоз с достатъчно високо качество“.

(356) В случая предвидената корекция, основана на увеличения брой пътници и намалените разходи за пътник-километър, изразява по подходящ начин понятията за подобрение на ефективното управление и за качество на предоставената услуга. Комисията обаче смята, че всяка от корекциите може да бъде приложена, само доколкото по всеки от избраните параметри е отбелязано подобрение в сравнение с постигнатите по-рано резултати. Това ограничение се налага с цел избягване на възможността в случай на значително подобрение на един от параметрите да бъде получена премия и за другия параметър, въпреки че той е показал подобрение, по-слабо от предвиденото.

(357) Накрая механизмът за възстановяване е допълнен с определянето на горна граница, позволяваща нивото на печалба да не надвишава разумното ниво в съответствие с уравнението по-долу (вж. съображения 233—237):

$$\frac{\text{разумна печалба (6 \%)} + \text{корекции (разходи } \Delta. + \text{ пътник-км } \Delta)}{\text{собствени капитали}} < 12 \%$$

(358) С прилагането на корекциите, отчитащи увеличената ефективност и/или подобрението на качеството на услугата, разумната печалба може да се движи в границите от 6 до 12 % с годишен таван от 10 % за тригодишен период, като се определя въз основа на обективни критерии (вж. съображения 235—237).

(359) Комисията счита, че в тези граници разрешената от Дания печалба на DSB в рамките на обществената услуга е разумна, още повече че е ограничена до 10 % за тригодишен период. Заклучението на Комисията се основава върху съвкупност от фактори въз основа на данните, с които разполага, за да прецени доколко нивото на печалбата е в границите на разумното.

⁽⁴⁶⁾ ОВ С 297, 29.11.2005 г., стр. 4. Макар че тези насоки обичайно не се прилагат по отношение на транспортния сектор, съдържащите се в тях принципи могат да се използват по аналогия, особено когато става въпрос за уточняване на Регламент (ЕО) № 1370/2007. Вж. в тази връзка цитираното по-горе решение за откриване на процедурата, както и Решение 2009/325/ЕО, Решение 2009/845/ЕО, решение на Комисията от 18 юли 2007 г., С 31/07 — Ирландия — Държавна помощ в полза на дружества за автобусен превоз на Córas Iompair Éireann (Dublin Bus и Irish Bus) (ОВ С 217, 15.9.2007 г., стр. 44), решение на Комисията от 23 октомври 2007 г., С 47/2007 — Германия — Договор за обществена услуга между Deutsche Bahn Regio и провинциите Берлин и Бранденбург (ОВ С 35, 8.2.2008 г., стр. 13).

⁽⁴⁷⁾ Вж. бележка под линия 30.

- (360) Оценката на Комисията се основава по-специално върху проучване на състоянието на железопътните предприятия в Европа⁽⁴⁸⁾, представляващо сравнение на икономическата рентабилност⁽⁴⁹⁾ на железопътните предприятия през 2004 г. Според този анализ установената рентабилност на капитала (ROE) на DSB през 2004 (9 %) съответства на рентабилност на активите на дружеството (ROA) от 3 %; трябва да се отбележи, че тези 9 % ROE съответстват на средната стойност на разрешената на DSB рентабилност в рамките на договора. Анализът показва също, че някои железопътни дружества са имали слаба, дори отрицателна икономическа рентабилност в този период (PKP, Eurostar, NSB). Според проучването няколко предприятия са имали близки нива на икономическа рентабилност (SNCF: 2 %, SNCB: 2 %, Trenitalia 3 %), както и значително по-високи (Arriva Tog a/s 21,3 %, Chiltern Railways 16,1 %, Arriva Trains Wales 16 %, Great North Eastern Railway 12,2 %, DB Regio AG 12 %) от нивото на ROA от 3 % на DSB.
- (361) Комисията се основава и върху практиката си за вземане на решения в областта на услугите от общ икономически интерес⁽⁵⁰⁾.
- (362) Освен това в своята преценка Комисията отчита факта, че DSB поема част от риска, свързан с тази дейност, тъй като договорните плащания са определени предварително и не могат да бъдат увеличени, ако е налице влошаване на предварително заложените резултати, свързани с дейността на DSB, например поради отклонение в разходите или намалени приходи на предприятието. Комисията отбелязва, че тъй като предприятието е изложено на подобен риск от намаляване на рентабилността и тъй като предвидената в договорите рентабилност от 6 % не е гарантирана, би било уместно да му бъдат предоставени стимули за подобряване на ефективността, като му бъде позволено да запази част от резултатите от подобрената ефективност, включително когато тя надвишава заложената в договорите, като остава в горепосочените рамки.
- (363) На последно място въз основа на емпиричното доказателство, предоставено от датските органи, Комисията отбелязва, че ако механизмът за възстановяване е бил приложен в миналото, възвръщаемостта на собствените капитални на DSB е щяла да бъде в границите 8,8—11,9 % за периода 2004—2008 г. и е щяла да се наложи дружеството да върне 38 млн. DKK за 2006 г. предвид правилото за 10 % за тригодишен период (вж. съображения 238—240).
- (364) В заключение Комисията изтъква, че излишъкът в печалбите на DSB показва, че договорните плащания са надвишили необходимия размер за компенсиране на

разходите във връзка с осъществяването на задачи за обществена услуга по всички договори за обществена услуга плюс разумната печалба. Фактически Комисията смята, че плащането на допълнителни дивиденди в размер, значително надвишаващ въпросния излишък, е предотвратило свръхкомпенсирането на DSB. Заключение си за липсата на свръхкомпенсация в конкретния случай Комисията обвързва с прилагането на механизма за възстановяване, описан в настоящото решение и уточнен в съображение 356 по-горе.

ii) Закъснение в доставката на подвижен състав

- (365) Комисията изтъква, че не се оспорва фактът, че е било налице значително закъснение в предвидените по договорите за обществена услуга доставки на подвижен състав от страна на производителя Ansaldo Breda. За да изпълни поетите задължения, DSB е трябвало да прибегне до наемане на подвижен състав, което е било обект на допълнителни договори с датското Министерство на транспорта.
- (366) Комисията припомня, че по силата на договорите за обществена услуга, сключени между датското Министерство на транспорта и DSB, дружеството е трябвало да поеме разходите, съответстващи на амортизирането на влаковете заедно с лихвите, и че тези разходи са били покрити от договорните плащания.
- (367) Комисията отбелязва обаче, че финансовите последици от закъснението и неговото отражение върху договорните плащания не са били предвидени в договора за обществена услуга за периода 2000—2004 г. за разлика от договора за периода 2005—2014 г., в който са били предвидени.
- (368) По тази причина Комисията смята, че следва да бъдат разграничени три аспекта.
- (369) Първо, по отношение на договора за обществена услуга за периода 2000—2004 г. Комисията изтъква, че при изчисляването на договорните плащания не са били напълно отчетени последиците от закъсненията. Датските органи са приели, че резултатът от изпълнението на този договор е положителен ефект в размер на 154 млн. DKK. 50 млн. DKK от тази сума са били върнати на държавата като доброволно намаление на договорните плащания. Следователно Комисията смята, че дружеството DSB е получило договорни плащания в размер на 104 млн. DKK, съответстващи на разходи, които дружеството не е направило.
- (370) В тази връзка Комисията смята, че не би следвало да се твърди, че тази сума е компенсирала (частично) икономическата щета, понесена от DSB във връзка със закъснението на доставките. Всъщност въпросът за щетите за DSB е свързан с изпълнението на договора за доставка между дружеството и неговия доставчик и тази щета е могла да подлежи на процедури за уреждане на спора (извънсъдебно, в арбитражен съд или при съдебен спор). Комисията отбелязва, че този въпрос не е бил решен окончателно, макар че са били изплатени временни компенсации.

⁽⁴⁸⁾ „Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union“ от ECORYS за сметка на Европейската комисия, февруари 2006 г. http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006_financial_situation_railway_undertakings.zip

⁽⁴⁹⁾ Комисията прави сравненията си по-специално въз основа на икономическата рентабилност (ROA — *return on assets*), за да избегне проблемите при сравняване, свързани с твърде различните структури дългове-собствени капитални на различните железопътни предприятия.

⁽⁵⁰⁾ Решение на Комисията от 28 ноември 2007 г., държавна помощ N 388/2007 — Обединено кралство, Post Office Limited (POL) transformation programme (ОВ С 14, 19.1.2008 г., стр. 19), по-специално съображение 53.

- (371) Второ, по отношение на договора за обществена услуга за периода 2005—2014 г. Комисията изтъква, че в случая са били отчетени последиците от закъснението при изчисляване на договорните плащания. Датските органи показаха как функционира механизмът за регулиране на договорните плащания в зависимост от закъсненията в доставките и според вида на разглеждания подвижен състав. Комисията отбелязва, че договорните плащания са били намалени с 645 млн. DKK за първите две години от договора. Тя смята, че по този начин закъсненията в доставките на подвижен състав не са довели до свръхкомпенсиране в рамките на този договор за обществена услуга.
- (372) Трето, Комисията установява, че наемането на заместващ подвижен състав е било осъществено с допълнителни договори между датското Министерство на транспорта и DSB. Комисията изтъква, че съгласно договорите за обществена услуга дружеството DSB не е било задължено да прибегва до заместващ подвижен състав. Комисията отбелязва, че тези допълнителни договори са отговаряли на нови обстоятелства, които не са били взети предвид в договорите, а именно последиците от закъснението в доставките на нови влакове. Затова Комисията смята, че компенсациите, изплатени на DSB, съответстват на нови задачи на железопътния оператор и по тази причина не могат да доведат до свръхкомпенсиране в рамките на договорите за обществена услуга.
- (373) В тази връзка Комисията уточнява, че ако процедурите за уреждане на спора (извънсъдебно, в арбитражен съд или при съдебен спор) между DSB и Ansaldo Breda във връзка със закъснелите доставки доведат до признаване на определени щети за DSB, ако тези щети се отнасят до прибегването до заместващ подвижен състав и ако бъде решено Ansaldo Breda да заплати компенсация, то тези компенсация следва да бъдат върнати на датската държава, тъй като тя е поела разходите чрез допълнителните договори. Комисията смята, че е необходимо на Дания да бъде поставено условие в този смисъл.
- (374) Във връзка с горепосоченото Комисията заключава, че DSB е получило свръхкомпенсация в размер на 104 млн. DKK поради закъснението в предвидените по договорите за обществена услуга доставки на подвижен състав. Независимо от това Комисията счита, че последиците от тази свръхкомпенсация са били предотвратени с плащането на дивиденди, както беше описано по-горе. Допълнителните дивиденди, получени от датската държава, надвишават като цяло всички излишъци в печалбите плюс тази сума за закъснелите доставки на подвижен състав. Ето защо Комисията прави заключението, че фактически дружество DSB не е получило свръхкомпенсация.
- iii) Специфичен случай с железопътната връзка Копенхаген—Истад**
- (375) В решението си за откриване на процедурата Комисията изрази конкретни съмнения, че DSB е получило някакво предимство, за да оперира по тази конкретна линия. В тази връзка Комисията проучи два аспекта.
- (376) От една страна, Комисията провери, че за периода 2000—2004 г. дружеството DSB не е получило финансова подкрепа под формата на субсидии по договора за обществена услуга, макар че линията е била експлоатирана, без да е била част от задача за обществена услуга.
- (377) По този повод Комисията отбелязва, че датските органи са дали разяснения относно условията на опериране по линията Копенхаген—Истад от 2000 г. насам. Те са уточнили, че тази линия е била включена в режим на „обществен транспорт“ едва през 2002 г. с конкретен договор, след като се е оказало, че не може да бъде рентабилна. Датските органи са посочили също, че в този конкретен договор не се е предвиждала допълнителна компенсация за DSB от страна на държавата за експлоатацията на тази линия в периода 2002—2004 г. С това датските органи посочиха, че железопътната линия, свързваща Копенхаген и Истад, не е била предмет на публично финансиране преди 2005 г.
- (378) Комисията изтъква, че включването на тази линия в режима на „трафик по обществена услуга“ в периода 2000—2004 г. без допълнително компенсиране спрямо компенсациите, изплатени в рамките на договора за обществена поръчка, сключен с DSB за периода 2000—2004 г., не може да доведе до свръхкомпенсиране. Включването на линията в режима на трафик по обществен транспорт е довело до увеличение на задачите на DSB без увеличаване на договорните плащания. Друга последица от това е било включването на приходите от линията в общите приходи на DSB от дейностите по изпълнение на обществената услуга. Комисията отчита факта, че през 2002 г. тази линия е била на загуба и именно поради тази причина е била включена в режима на „обществен транспорт“. Следователно това включване не може да доведе до свръхкомпенсиране.
- (379) Във всички случаи, ако въпросната линия беше рентабилна, според Комисията специфичните приходи от нея биха увеличили общите приходи на DSB от дейността на дружеството в рамките на обществената услуга. Тогава преценката за наличието на евентуално свръхкомпенсиране щеше да бъде част от общото проучване на евентуално свръхкомпенсиране на DSB въз основа на излишъка в печалбите в рамките на изпълнението на договора за услуга за периода 2000—2004 г. По този начин Комисията препраща към своите разсъждения в съображения 324—353 от настоящото решение.
- (380) От друга страна, Комисията проучи разходите на DSB за опериране по трасето Копенхаген—Борнхолм, и по специално отчитането на фериботната връзка между Истад и Рьоне⁽⁵¹⁾ в комбинирания билет, продаван на пътниците.
- (381) Комисията припомня, че морската транспортна линия между тези две пристанища се експлоатира от публичното дружество Bornholmtrafikken A/S въз основа на договор, сключен с датската държава след проведен търг. Датските органи поясниха задълженията на Bornholmtrafikken A/S по този договор, по-специално по отношение на съгласуване на разписанията с автобусните и железопътните оператори. Датските органи посочиха също, че не са били наложени ограничения по отношение на цените на билетите, с изключение на фиксирането на минимални цени.
- ⁽⁵¹⁾ Крайна точка на пристигане на ферибота в Борнхолм.

- (382) Въз основа на данните, предоставени от датските органи, Комисията изтъква, че цените, прилагани от Bornholmtrafikken A/S за DSB и Grødhundbus, са еднакви. Единствената цена, която се прилага само за DSB, е специалната цена „DSB Orange“, която включва пресичане на пролива Голям Белт. При все това тази цена е продиктувана от специфични търговски цели на Bornholmtrafikken A/S, като тарифата „DSB Orange“ позволява да бъдат привлечени повече пътници от Ютланд за Борнхолм. Предоставянето на тази цена е обвързано с определени условия (важи само за определени влакове, система за резервиране по интернет, ограничен брой на билетите и т. н.) и се отнася до услуги, различни от предлаганите от автобусните оператори по тази линия. Комисията отбелязва, че от тази оферта са се възползвали ограничен брой пътници и че от 2009 г. тя вече не се предлага.
- (383) Вследствие на това Комисията смята, че цените за фериботния превоз, заплащани на Bornholmtrafikken A/S, не са предоставили предимство на DSB по отношение на автобусните оператори, негови конкуренти, които също предлагат комбинирани билети. Поради това Комисията е на мнение, че фактурирането на фериботните връзки не е довело до свръхкомпенсиране на DSB.
- (384) Като цяло Комисията смята, че разглежданите компенсации за обществена услуга са били изчислени в съответствие с установените правила в приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007.
- (385) Следователно Комисията прави заключението, че държавната помощ, предоставена с плащанията по договорите за обществена услуга между датското Министерство на транспорта и DSB, е съвместима с вътрешния пазар въз основа на Регламент (ЕО) № 1370/2007, с който се прилага член 93 от ДФЕС.
- 8.3.3. ОТРАЖЕНИЕ НА НЯКОИ ФИСКАЛНИ МЕРКИ ВЪРХУ СЪВМЕСТИМОСТТА НА КОМПЕНСАЦИИТЕ ЗА ОБЩЕСТВЕНА ПОРЪЧКА.
- (386) В решението си за откриване на процедурата Комисията констатира, че частните дружества в Дания, които извършват дейност в сектори, освободени от плащане на ДДС, както и секторът на обществения транспорт, подлежат на облагане със специален данък върху заплатите („lønsumsafgift“). Едновременно с това Комисията отбелязва, че публичните дружества като DSB не са били облагани с такъв данък.
- (387) Макар че ДКТ, вторият жалбоподател, твърди, че освобождаването на DSB от данък върху заплатите може да представлява конкурентно предимство за дружеството, Комисията не разгледа въпроса за данъка върху заплатите, тъй като той бе разгледан в рамките на общо проучване на Комисията в рамките на отделна процедура⁽⁵²⁾. Самият жалбоподател цитира парламентарен въпрос и отговор на него, даден от г-жа Kroes от името на Комисията⁽⁵³⁾.
- (388) С писмо от 9 юни 2009 г. Комисията уведоми ДКТ, че след като е разследвала въпросните мерки, е взела решение за закриване на горепосочената процедура. Комисията съобщи за проведените дискусии и обменената информация между нея и датските органи, за да получи пояснения по възможни проблеми и неясноти, възникнали във връзка с това освобождаване от данък, от гледна точка на правилата за държавните помощи. В този контекст датските органи приеха да променят законодателството си.
- (389) Комисията изтъква, че Дания е приела Закон № 526 от 25 юни 2008 г., с който се отстраняват възможностите за нарушаване на конкуренцията между държавните и частните предприятия във връзка с прилагането на данъка върху заплатите. Комисията изтъква още, че този закон е влязъл в сила на 1 януари 2009 г. и че от тази дата DSB подлежи на облагане с данък върху заплатите.
- (390) За целите на настоящото проучване Комисията изтъква, че освобождаването на DSB от въпросния данък е било включено в параметрите, довели до определяне на размера на договорните плащания за DSB в рамките на обществената услуга, както е посочено в съображение 88 от настоящото решение. Комисията отбелязва, че освобождаването от този данък е намалило оперативните разходи на DSB за експлоатацията на транспортните услуги, предвидени в договорите за обществена услуга. Вследствие на това Комисията прави заключението, че при липса на освобождаване от данък датската държава е трябвало да увеличи пропорционално на него размера на договорните плащания.
- (391) Вследствие на това Комисията смята, че ако освобождаването на DSB от данък върху заплатите представлява отпускане на държавна помощ, тази помощ би трябвало да бъде разглеждана като предоставяне на „допълнителни договорни плащания“ в размер, равен на опростеното данъчно задължение. При тази хипотеза Комисията прави заключението, че тези „допълнителни договорни плащания“ не биха довели до свръхкомпенсиране на DSB.
- (392) Освен това Комисията отбелязва, че от 1 януари 2009 г. DSB подлежи на облагане с данък върху заплатите. В резултат на това данъчните задължения на дружеството се увеличават, което се отразява върху оперативните му разходи за осъществяване на транспортните услуги, предвидени в договорите за обществена услуга. Датските органи заявиха, че възникналият свръхразход за DSB ще бъде компенсиран, за да се отчете тази промяна в параметрите за изчисляване на договорните плащания.
- (393) В тази връзка Комисията смята, че компенсирането на допълнителните данъчни разходи в резултат на отмененото данъчно облекчение за DSB се вписва в общото съдържание на системата за компенсиране на договорите за обществена услуга. Комисията провери дали тази компенсация съответства точно на понасяната допълнителна данъчна тежест от страна на DSB само във връзка с изпълнението на обществената поръчка.

⁽⁵²⁾ Жалба, регистрирана от Комисията. Номерът на досието е CP78/2006.

⁽⁵³⁾ Писмо от г-жа Kroes до г-жа Riis-Jørgensen от 19 януари 2009 г., D(09)6.

- (394) Вследствие на това Комисията заключава, че компенсирането от страна на датската държава на данъка върху заплатите, който сега се плаща от DSB, не води до свръх-компенсиране и поради това трябва да се разглежда като съвместимо с вътрешния пазар въз основа на Регламент (ЕО) № 1370/2007.

9. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (395) Комисията счита, че договорите за обществена услуга, сключени между датското Министерство на транспорта и DSB, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
- (396) Комисията обаче заключава, че тази помощ е съвместима с вътрешния пазар въз основа на Регламент (ЕО) № 1370/2007, при условие че Дания въведе описания в съображения 222—240 и 356 от настоящото решение механизъм за възстановяване в текущите договори за обществена услуга. При тези условия разглежданите мерки са съвместими до изтичане на срока на текущите договори за обществена услуга.
- (397) Оценката на съвместимостта на помощите, обект на настоящото решение, е извършена въз основа на Регламент (ЕО) № 1370/2007, приложим към момента на приемане на решението от страна на Комисията.
- (398) Комисията отбелязва, че правилата за оценка в Регламент (ЕО) № 1370/2007 са по същество подобни на тези в Регламент (ЕИО) № 1191/69, както са изложени и тълкувани от Комисията в решението за откриване на процедурата. Комисията изтъква, че в конкретния случай прилагането на Регламент (ЕИО) № 1191/69 не би довело до различно заключение.
- (399) Накрая, разглежданата държавна помощ е съвместима до изтичане на срока на текущите договори за обществена услуга. Това са договори, сключени през 2004 г., т.е. от 26 юли 2000 г. и преди 3 декември 2009 г. без провеждане на справедлива конкурентна тръжна процедура и за срок от 10 години. Следователно тази помощ попада в обхвата на разпоредбата на член 8, параграф 3, буква г) и на предпоследното и последното изречение от параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007. Комисията обаче припомня, че съгласно член 8, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 държавите-членки приемат мерки за постепенното си привеждане в съответствие с правилата за възлагането на разглежданите договори в съответствие с член 5 преди 3 декември 2019 г.,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Договорите за обществени услуги за транспорт, сключени между датското Министерство на транспорта и дружество Danske Statsbaner, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

Тази държавна помощ е съвместима с вътрешния пазар в съответствие с член 93 от ДФЕС, при условие че са спазени разпоредбите на членове 2 и 3 от настоящото решение.

Член 2

Във всички текущи договори за обществена услуга, сключени с Danske Statsbaner, Дания въвежда описания в съображения 222—240 и 356 от настоящото решение механизъм за възстановяване, чиито основни характеристики са следните:

— Адаптиране на договорните плащания в края на финансовата година с определяне на брутно намаление на компенсацията, изчислено въз основа на следното уравнение:

$$\text{общи приходи} - \text{разутна печалба} - \text{общи разходи} = \text{брутно намаление}$$

— Адаптиране на брутното намаление на компенсацията в зависимост от подобрената ефективност и повишеното качество на услугата въз основа на уравнение, включващо следните параметри:

$$\text{механизъм за възстановяване} = \text{брутно намаление} - \text{корекции (разходи } \Delta \cdot + \text{ пътник-км } \Delta) = \text{нетно намаление}$$

— разходи Δ : намаление на разходите (за пътник-километър) по отношение на средната стойност за последните четири години, изчислено по следния начин: разлика в разходите на пътник-километър (в проценти) спрямо средните разходи за последните четири години, умножена по база на общите разходи; и

— пътник-км Δ : увеличение на броя на превозените пътници, измерено в пътник-километри (0,80 DKK на пътник-километър);

— общите намаления, свързани с подобрени резултати, не могат да надвишат брутното намаление за дадена година. Следователно нетното намаление е между нула и брутното намаление.

- Въвеждане на горна граница на механизма за възстановяване, гарантираща разумно ниво на печалбата, чрез прилагане на следните формула и характеристики:

$$\frac{\text{разумна печалба (6 \%)} + \text{корекции (разходи } \Delta \cdot + \text{ пгтник-кп}\Delta)}{\text{собствени капитали}} < 12 \%$$

- В изчислението се вземат предвид само собствените капитали, съответстващи на дейността на DSB в рамките на обществената услуга.

- Горната граница на разумната печалба се определя като възвръщаемост на собствените капитали от 12 %, без да надвишава средно 10 % за тригодишен период.

Член 3

Евентуалните компенсации, дължими на DSB от страна на предприятието Ansaldo Breda заради закъснелите доставки на подвижен състав, трябва да бъдат върнати на датската държава.

Член 4

Дания уведомява Комисията в срок два месеца от уведомлението за настоящото решение за мерките, предприети за спазване на членове 2 и 3 от решението.

Член 5

Адресат на настоящото решение е Кралство Дания.

Съставено в Брюксел на 24 февруари 2010 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател