

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 24. února 2010

**o smlouvách o veřejných službách mezi dánským ministerstvem dopravy a Danske Statsbaner
(státní podpora C 41/08 (ex NN 35/08))**

(oznámeno pod číslem K(2010) 975)

(Pouze dánské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2011/3/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

žaloba byla usnesením Soudu prvního stupně ze dne 25. listopadu 2009 odmítnuta jako nepřipustná ⁽⁴⁾.s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy ⁽¹⁾,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s těmito články ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Po dvou stížnostech a četné výměně stanovisek mezi Komisí a oběma stěžovateli na jedné straně a Komisí a dánskými orgány na straně druhé se Komise rozhodla dne 10. září 2008 zahájit v této věci formální vyšetřovací řízení a uveřejněním rozhodnutí o zahájení řízení v Úředním věstníku Evropské unie ⁽³⁾ vyzvala Dánsko a zúčastněné strany, aby jí podaly své připomínky.
- (2) Rozhodnutí Komise zahájit formální vyšetřovací řízení bylo částečně předmětem žaloby na neplatnost podanou jedním ze stěžovatelů u Soudu prvního stupně. Tato

- (3) Dopisem ze dne 17. prosince 2009 Komise vyzvala Dánsko a zúčastněné strany, aby jí předložily své připomínky k vhodnému právnímu základu pro posouzení slučitelnosti státní podpory v této věci v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 ⁽⁵⁾.

2. PŘEDSTAVENÍ PŘÍJEMCE A STĚŽOVATELŮ

2.1 PŘÍJEMCE OPATŘENÍ: DANSKE STATSBANER

2.1.1 TRADIČNÍ DÁNSKÝ ŽELEZNIČNÍ PODNIK

- (4) Danske Statsbaner SV (DSB) je v Dánsku tradičním železničním podnikem.
- (5) DSB je plně ve vlastnictví dánského státu ⁽⁶⁾. Poskytuje pouze služby v oblasti přepravy cestujících po železnici a související služby ⁽⁷⁾. DSB vyvíjí prostřednictvím svých dceřiných společností činnost také ve Švédsku, Norsku a Spojeném království.

⁽¹⁾ Od 1. prosince 2009 se články 87 a 88 Smlouvy o ES staly články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). Oba soubory ustanovení jsou v podstatě stejné. Pro potřeby tohoto rozhodnutí je nutné případně chápat odkazy na články 107 a 108 SFEU jako odkazy na články 87 a 88 Smlouvy o ES.

⁽²⁾ Úř. věst. C 309, 4.12.2008, s. 14.

⁽³⁾ Viz poznámka pod čarou č. 2.

⁽⁴⁾ Usnesení Soudu prvního stupně ze dne 25. listopadu 2009 ve věci *Jørgen Andersen v. Komise*, T-87/09.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

⁽⁶⁾ Zákon č. 485 ze dne 1. července 1998 o založení nezávislého veřejného podniku DSB SV a DSB Cargo počínaje dnem 1. ledna 1999 („zákon o DSB“).

⁽⁷⁾ Činnosti v oblasti nákladní dopravy DSB byly postoupeny v roce 2001 společnosti Deutsche Bahn.

- (6) V roce 1998 přijal dánský parlament zákon, který oddělil železniční infrastrukturu od železniční dopravy DSB⁽⁸⁾.
- (7) V roce 2008 měla společnost DSB přibližně 9 200 zaměstnanců. Její obchodní obrat dosáhl v roce 2008 přibližně částky 9,85 miliardy DKK (1,32 miliardy EUR).

2.1.2 VYTVOŘENÍ VEŘEJNÉHO PODNIKU DSB

- (8) V roce 1999 byla společnost DSB přeměněna na nezávislý veřejný podnik⁽⁹⁾.
- (9) Při této příležitosti byl zaveden nový model finančního řízení podniku. Počáteční rozvaha podniku byla vypracována na základě ocenění aktiv a pasiv. Dánské orgány uvedly, že u všech významných položek proběhlo u DSB druhé ocenění provedené nezávislými znalci.
- (10) Dánské orgány vysvětlily, že vlastní kapitál DSB byl stanoven na základě srovnání s jinými podobnými podniky, které vlastní významná stálá aktiva. Konečná verze počáteční rozvahy společnosti byla založena na míře solventnosti ve výši 36 % a na výchozích přidělených prostředcích.
- (11) Je také třeba poznamenat, že právní rámec uplatněný pro DSB byl doplněn účetními standardy a vnitrostátními pokyny v oblasti hospodářské soutěže, které podniku ukládají povinnost vést oddělené účetnictví pro své hlavní činnosti, a zabránit tak křížovým dotacím. Smluvní platby hrazené DSB na základě smluv o veřejných dopravních službách jsou tak účtovány odděleně od ostatních činností prováděných na čistě obchodním základě.
- (12) Účty DSB jsou vedeny pro každou činnost a jsou založeny na podrobném analytickém účetnictví používajícím u nákladů a výnosů⁽¹⁰⁾ rozdělovací klíče.

2.1.3 SKUPINA DSB

i) SB S-tog a/s

- (13) Ke skupině DSB patří také dceřiná společnost DSB S-tog a/s ve 100 % vlastnictví společnosti DSB SV, která zajišťuje veškeré příměstské železniční služby Velké Kodaně.
- (14) Účty DSB S-tog a/s jsou vedeny odděleně od DSB SV, protože se jedná o nezávislou společnost. Finanční předpisy DSB také stanoví, že transakce mezi DSB a DSB S-tog se musí provádět za tržních podmínek.
- (15) Přebytek vyprodukovaný dceřinou společností DSB S-tog a/s je po zdanění zahrnut do konsolidovaného výsledku

⁽⁸⁾ Železniční infrastrukturu nyní spravuje a její údržbu zajišťuje společnost Banedanmark, která je odděleným veřejným podnikem.

⁽⁹⁾ Viz poznámka pod čarou č. 5.

⁽¹⁰⁾ Dánské orgány upřesnily, že různé výnosové účty byly připraveny na základě příspěvku a nikoliv na základě určitého systému účetnictví. Z účtů nebylo možné získat oddělené rozvahy pro každou z činností.

DSB SV. Politika dánského státu v oblasti dividend se řídí podle mateřské společnosti DSB SV v tom smyslu, že posledně jmenovaná dividendy vyplácí.

ii) Ostatní účasti

- (16) DSB vlastní 100 % podílů v DSB Sverige AB, DSB Norge a DSB UK Ltd AS, jejichž činnost spočívá, jak bylo uvedeno výše, v poskytování služeb osobní dopravy a dalších souvisejících činností ve Švédsku, Norsku a Spojeném království.
- (17) Vedle toho DSB vlastní 60 % společnosti Roslagståg AB, která provozuje trať Roslag v oblasti Stockholmu. DSB vlastní soukromoprávní společnost BSD ApS pověřenou ochranou práv spojených s duševním vlastnictvím.
- (18) Kromě toho DSB a DSB S-tog a/s vlastní společně holding DSB Rejsekort A/S, který vlastní 52 % společnosti Rejsekort A/S zabývající se prodejem elektronických jízdenek pro veřejnou dopravu.
- (19) A konečně DSB vlastní 100 % společnosti Kort & Godt, což je řetězec prodejen na nádražích.

2.2 STĚŽOVATELÉ

2.2.1 PRVNÍ STĚŽOVATEL

- (20) Prvním stěžovatelem je společnost Gråhundbus, soukromý podnik zabývající se autobusovou dopravou cestujících (dále jen Gråhundbus).

2.2.2 DRUHÝ STĚŽOVATEL

- (21) Druhým stěžovatelem je Dansk Kollektiv Trafik, obchodní sdružení zastupující několik dánských dopravců (dále jen DKT).

3. PODROBNÝ POPIS SMLUV O VEŘEJNÝCH DOPRAVNÍCH SLUŽBÁCH MEZI DÁNSKÝM MINISTERSTVEM DOPRAVY A DSB

3.1 PRÁVNÍ RÁMEC SMLUV O VEŘEJNÝCH DOPRAVNÍCH SLUŽBÁCH V DÁNSKU

- (22) Až do 1. ledna 2000 měla společnost DSB monopolní postavení v osobní železniční dopravě na území Dánska. Od té doby dánská zákonodárce tento monopol zrušili a stanovili dva alternativní režimy poskytování služeb v oblasti osobní železniční dopravy⁽¹¹⁾:

⁽¹¹⁾ „Lov om jernbanevirksomhed m.v.“. Zákon č. 289 ze dne 18. května 1998 v pozdějším znění. Poslední konsolidované znění zákona je zákon č. 1171 ze dne 2. prosince 2004.

- na jedné straně osobní železniční doprava provozovaná na obchodním základě bez jakékoliv kompenzace ze strany veřejných orgánů („volná doprava“),
 - na druhé straně doprava provozovaná v rámci smluv o veřejných dopravních službách s kompenzací ze strany veřejných orgánů („veřejná doprava“).
- (23) Podle dánských orgánů není v současné době pravidelně provozována v rámci režimu volné dopravy žádná osobní doprava.
- (24) Pokud jde o smlouvy o veřejných dopravních službách, rozlišuje dánský předpisový rámec dva druhy smluv:
- smlouvy o veřejných dopravních službách uzavřené po oboustranné dohodě mezi příslušnými veřejnými orgány a hospodářským subjektem bez předchozího nabídkového řízení. S výjimkou linek provozovaných určitými malými regionálními provozovateli je v Dánsku příslušným orgánem pro jednání o tomto typu smluv o veřejných službách ministerstvo dopravy,
 - smlouvy o veřejných dopravních službách udělené na základě nabídkového řízení. Příslušným orgánem pro tyto smlouvy na základě nabídkového řízení je Trafikstyrelsen, regulační orgán založený ministerstvem dopravy.
- (25) V této souvislosti poskytuje DSB služby osobní železniční dopravy na dálkových, regionálních a místních tratích v rámci smluv o veřejných službách uzavřených po oboustranné dohodě s ministerstvem dopravy.
- (26) V posledních letech se postupně rozšířilo používání nabídkových řízení. V roce 2002 tak získala část regionální veřejné dopravy v západním Dánsku společnost Arriva. V roce 2007 získal společný podnik DSB a First Group (DSB First) také část regionální veřejné dopravy ve východním Dánsku a v jižním Švédsku včetně přeshraničních regionálních spojů veřejné dopravy.
- (27) Dánské orgány také oznámily svůj záměr podřídit více smluv nabídkovému řízení.

3.2 SMLOUVA O VEŘEJNÝCH DOPRAVNÍCH SLUŽBÁCH NA OBDOBÍ 2000–2004

- (28) Tato smlouva se týká dálkové a regionální dopravy provozované DSB jakožto veřejná služba v období 2000–2004.
- (29) Oddíl I stanoví, že „cílem této dohody je podporovat pozitivní rozvoj osobní železniční dopravy vycházející ze zdravé finanční situace společnosti DSB“, dánského veřejného železničního podniku.

- (30) Následující body odůvodnění shrnují ustanovení, která jsou nejrelevantnější pro rozbor této smlouvy o veřejných službách.

3.2.1 OBSAH SMLOUVY ⁽¹²⁾

- (31) Článek 3 vymezuje oblast působnosti smlouvy. Odvolává se na poskytování služeb v železniční dopravě a služeb cestujícím. Smlouva nepokrývá veřejné dopravní služby udělené v rámci nabídkových řízení, ani dopravu v rámci režimu volné dopravy zahrnující nákladní dopravu.
- (32) Dopravní služby poskytované DSB jsou podrobně vymezeny v článku 7 smlouvy. DSB má povinnost zajistit během trvání smlouvy určité množství služeb (měřených v železničních kilometrech (dále jen vlakových kilometrech)).

Produkce vlakových kilometrů během trvání smlouvy

Rok	2000	2001	2002	2003	2004
žel. km (miliony)	41,0	41,7	41,9	42,1	43,3

- (33) Ustanovení čl. 7 odst. 1 písm. a) stanoví jako cíl dosažení roční produkce ve výši 51 milionu vlakových kilometrů od 1. ledna 2006.
- (34) Článek 8 smlouvy ale upřesňuje, že dánské ministerstvo dopravy se může rozhodnout vyhlásit pro určitou část produkce vlakových kilometrů nabídkové řízení, což by znamenalo ukončení smlouvy. Ustanovení článku 8 podrobně popisují právní režim použitelný na nabídkové řízení. Uvádějí rovněž jeho důsledky, pokud jde především o snížení kompenzací a o kolejová vozidla.
- (35) Článek 7 také stanoví pravidla ohledně jízdních řádů a četnosti dopravních služeb. Pokud jde o jízdní řády, článek 9 stanoví jejich koordinaci. Řada ustanovení má za cíl umožnit DSB zavést ucelený systém veřejné dopravy tím, že umožní koordinaci mezi autobusovými a železničními spoji.
- (36) Článek 10 obsahuje ustanovení týkající se používání a nabývání nových kolejových vozidel v celkové výši 5,6 miliardy DKK až do roku 2006. U nových kolejových vozidel se jedná o nový model dieselových souprav s názvem IC4. Technické parametry těchto nových souprav, pokud jde o rychlost, počet míst k sedění nebo míru pohodlí, stanoví článek 10 stejně jako podmínky užívání těchto vlakových souprav na určitých tratích. Tyto investice jsou vyrovnávány prostřednictvím smluvních plateb popsanych níže.

⁽¹²⁾ Smlouva obsahuje preambuli, 22 článků a 5 příloh.

- (37) Další relevantní ustanovení, která zasluhují zmínku, jsou následující:

- článek 11, který upřesňuje podmínky týkající se infrastruktury a určuje vztahy s *Banedanmark*,
- článek 12, který obsahuje ustanovení o službách cestujícím,
- článek 13, který stanoví sankce v případě zpoždění,
- článek 14, který určuje podmínky stanovení cen za dopravu.

3.2.2 SMLUVNÍ PLATBY

- (38) Finanční kompenzaci pro DSB stanoví článek 4 smlouvy.
- (39) Příjmy z prodeje jízdenek náležejí DSB. K tomu DSB dostává od dánského ministerstva dopravy smluvní platbu za služby stanovené smlouvou.
- (40) Smluvní platby popisuje níže uvedená tabulka:

Smluvní platby za období 2000–2004

Rok	2000	2001	2002	2003	2004
DKK (miliony)	2 884,9	2 945,7	2 953,7	3 039,4	3 057,9

- (41) Tyto platby jsou každý rok upraveny podle indexu čistých cen.
- (42) Výše smluvních plateb vychází z výhledového rozpočtu DSB na deset let, který byl přijat dne 11. června 1999 a který stanoví dlouhodobou finanční strategii DSB.
- (43) Článek 4 také stanoví také určité úpravy spojené s prováděním pětileté rámcové dohody ze dne 26. listopadu 1999 platné v odvětví železniční dopravy. Tato rámcová dohoda měla za následek přijetí několika zvláštních dodatků ke smlouvě, které se týkají:
- nabývání a uvedení do provozu nových kolejových vozidel (článek 10 smlouvy),
 - stanic (*pools*) předměstských vlaků a modernizace nádraží,
 - zlepšení kvality železničního spoje Odense–Svendborg,

- finančních pobídek k podpoře rozvoje přiměřené dopravy z hlediska sociálního a ekonomického.

- (44) Smluvní platby pokrývají odpisy a úroky u kolejových vozidel získaných v souladu s článkem 10 smlouvy. Další dodatky mohou ale přinést zvýšení smluvních plateb.
- (45) Článek 5 se týká železničních poplatků. Smluvní platby zahrnují výdaje DSB na úhradu železničních poplatků za vlakové soupravy spadající do smlouvy. Článek 5 také stanoví mechanismus každoroční úpravy železničních poplatků.

3.2.3 MĚSTSKÁ DOPRAVA

- (46) Dánské ministerstvo dopravy uzavřelo také smlouvu s DSB S-tog a/s o poskytování veřejných dopravních služeb v období 2000–2004 na elektrifikované městské železniční síti.
- (47) Tato smlouva je postavena na stejném vzoru a obsahuje podobná ustanovení jako smlouva o dopravních službách na dálkových a regionálních tratích. Popisuje podrobně služby v oblasti městské veřejné dopravy, které DSB S-tog a/s musí zajistit, a stanoví povinnost poskytnout během trvání smlouvy určité množství služeb (měřené v produkci vlakových kilometrů). Obsahuje povinnosti týkající se jízdních řádů a četnosti dopravy a ustanovení ohledně užívání a nabývání nových kolejových vozidel.
- (48) Systém kompenzací stanovený v této smlouvě je totožný se systémem uvedeným ve smlouvě o veřejných dopravních službách na dálkových a regionálních tratích. Smluvní platby jsou stanoveny na stejných základech výpočtu (návratnost vlastního kapitálu ve výši 6 % po zdanění).
- (49) Smluvní platby jsou popsány v níže uvedené tabulce a podléhají stejným pravidlům jako u smlouvy o veřejných dopravních službách na dálkových a regionálních tratích:

Smluvní platby za období 2000–2004

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

3.3 SMLOUVA O VEŘEJNÝCH DOPRAVNÍCH SLUŽBÁCH NA OBDOBÍ 2005–2014

(50) Druhá smlouva uzavřená mezi dánským ministerstvem dopravy a DSB se týká poskytování veřejných dopravních služeb na dálkových a regionálních tratích v období od 1. ledna 2005 do 31. prosince 2014.

(51) Předmět smlouvy je v úvodu popsán následovně: „Vytvořit jasný rámec pro poskytování této veřejné služby, aby se státu zaručil co možná nejlepší výsledek v oblasti přepravy cestujících po železnici vzhledem k finančním prostředkům vloženým do železniční dopravy, a dbát na to, aby DSB zůstala ve zdravé finanční situaci“.

3.3.1 OBSAH SMLOUVY ⁽¹³⁾

(52) Článek 1.1 vymezuje oblast působnosti smlouvy. Uvádí specifické úseky sítě, na kterých je v souladu se smlouvou doprava zajištěna jakožto veřejná služba.

(53) Je třeba poznamenat, že na dvou zvláštních spojích nezískává DSB výnos z prodeje jízdenek. Smlouva se také týká mezinárodních spojů s Německem a spoje Kodaň–Ystad, který byl předtím provozován v režimu volné dopravy.

(54) Dopravní služby poskytované DSB jsou vymezeny v dopravním plánu (počet a intervaly vlakových souprav), v plánu zastávek (dopravní obslužnost zastávek) a v plánu spojů (požadavky na spojení). Tyto tři plány jsou popsány v prvním článku stejně jako pravidla týkající se počtu míst k sedění, četnosti, spolehlivosti, spokojenosti cestujících, přerušení služby a dalších zvláštních podmínek.

(55) Článek 2 určuje způsoby stanovení cen, včetně zvláštních ustanovení týkajících se trajektů přes Øresund.

(56) Článek 3 se týká oblasti působnosti dotčených dopravních služeb vzhledem ke službám provozovaným v režimu volné dopravy. V odstavci 3 tohoto článku je především upřesněno, že je možné rozšířit veřejné dopravní služby nad současný rámec bez zvýšení smluvních plateb.

(57) Článek 4 stanoví pravidla, odpovědnosti a povinnosti týkající se modernizace nádraží. DSB musí připravit plány modernizace nádraží, které musí předkládat dánskému ministerstvu dopravy pro informaci.

(58) Článek 5 smlouvy uvádí seznam zvláštních závazků DSB při provozování dopravních činností. Tyto závazky se týkají mimo jiné informací, inspekcí zařízení, povinnosti dát k dispozici provozovatelům kolejová vozidla v případě nabídkových řízení na určité spoje nebo podmínek vydávání jízdenek či bezplatných průkazů pro určité kategorie cestujících.

(59) Článek 6 nakonec stanoví možnost a podmínky organizace nabídkového řízení na určité spoje a snížení smluvních plateb za dotčené služby, ke kterému by tím došlo.

3.3.2 SMLUVNÍ PLATBY

(60) Finanční kompenzace pro DSB stanoví článek 7 smlouvy.

(61) Příjmy z prodeje jízdenek v zásadě náleží DSB ⁽¹⁴⁾. K tomu DSB dostává od dánského ministerstva dopravy smluvní platbu za služby stanovené smlouvou.

(62) Smluvní platby popisuje níže uvedená tabulka:

Smluvní platby za období 2005–2014

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

(63) Tyto platby jsou pevné a nepodléhají automatickým úpravám, pokud není ve smlouvě uvedeno jinak. Jsou ale každoročně upravovány na základě vývoje indexu čistých cen převzatého ze zákona o rozpočtu.

(64) Smlouva neupřesňuje způsob výpočtu výše smluvních plateb. Dánské ministerstvo dopravy uvedlo, že platby jsou založeny na desetiletém rozpočtu postaveném na odhadu nákladů a příjmů.

(65) Smluvní platby kryjí mimo jiné odpisy a úroky u nových kolejových vozidel, jak popisuje následující tabulka:

⁽¹³⁾ Smlouva obsahuje preambuli, 10 článků a 9 příloh.

⁽¹⁴⁾ Viz výše uvedené výjimky.

Odpisy u nových kolejových vozidel v období 2005–2014

(v milionech DKK)

Rok	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
Místní vlaky						15	44	74	89	89

- (66) Následující tabulka uvádí plán dodávek pro roční investice do nových kolejových vozidel:

Dodávky nových kolejových vozidel

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IC4	1	31	44	7					
IC2		1	22						
Místní vlaky							14 (*)	14 (*)	14 (*)

(*) Předpokládané údaje v okamžiku uzavření smlouvy.

- (67) Do smlouvy bylo přidáno několik ustanovení, aby se zohlednila zpoždění v dodávkách kolejových vozidel, ke kterým došlo v rámci smlouvy na období 2000–2004.
- (68) Článek 7.1.2 stanoví možnost každoroční úpravy smluvních plateb podle dodávek nových kolejových vozidel. Tyto úpravy by neměly vést k vyšší kompenzaci ve prospěch DSB. K takové úpravě se nepřistoupí, pokud by dotyčná částka byla nižší než 8 milionů DKK.

3.3.3 MĚSTSKÁ DOPRAVA

- (69) Druhá smlouva mezi dánským ministerstvem dopravy a společností DSB S-tog a/s se týká poskytování veřejných dopravních služeb na elektrifikované městské železniční síti v období od 1. ledna 2005 do 31. prosince 2014.
- (70) Tato smlouva je postavena na systému obdobných ustanovení jako u smlouvy o veřejných dopravních službách na dálkových a regionálních tratích. Vymezuje služby, které má společnost DSB S-tog a/s poskytovat, pokud jde o dotčené tratě, dopravní služby, požadavky na kapacitu, pravidelnost a spolehlivost služby a také o míru spokojenosti cestujících nebo o přerušení služby. Smlouva také upřesňuje podmínky stanovení cen, modernizace nádraží a podávání informací. Stanoví sankce v případě nedodržení smlouvy.
- (71) Systém kompenzací stanovený v této smlouvě je totožný se systémem uvedeným ve smlouvě o veřejných dopravních službách na dálkových a regionálních tratích. Smluvní platby jsou stanoveny na stejných základech výpočtu (návratnost vlastního kapitálu ve výši 6 % po zdanění).
- (72) Smluvní platby popisuje níže uvedená tabulka:

Smluvní platby za období 2005–2014

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

- (73) Stejně jako u smlouvy o veřejných dopravních službách na dálkových a regionálních tratích jsou ve smlouvě stanoveny podmínky revize těchto plateb, jakož i smluvní platby za odpisy u kolejových vozidel.

4. DŮVODY PŘIJETÍ ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (74) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti o slučitelnosti kompenzací, které byly DSB vypláceny za poskytování veřejných služeb, s vnitřním trhem. Komise uvedla, že předmětem řízení je zjistit, zda dotčené smlouvy o veřejných službách zahrnují poskytnutí státní podpory ve prospěch DSB a zda vyplacené smluvní platby vedou k nadměrné kompenzaci nákladů DSB spojených s plněním úkolů veřejné služby, které jsou stanoveny ve smlouvách.

- (75) Za prvé si Komise položila otázku, zda nedošlo k hospodářskému zvýhodnění společnosti DSB. Použila k tomu kritérií uvedených Soudním dvorem v rozsudku ve věci *Altmark* ⁽¹⁵⁾.

- (76) Komise sice uznala, že přijímací podnik byl skutečně pověřen plněním jasně určených úkolů veřejné dopravní služby (body odůvodnění 69 až 76 rozhodnutí o zahájení řízení), vyjádřila ale pochybnosti o tom, že byla kompenzace za období 2009–2014 vypočtena na základě předem objektivně a transparentně stanovených ukazatelů (77. až 80. bod odůvodnění uvedeného rozhodnutí).

- (77) Komise také vyjádřila pochybnosti o tom, že kompenzace nepřesahují částku nezbytnou pro pokrytí všech nebo části nákladů vzniklých při plnění úkolů veřejné služby při zohlednění příjmů, které se k nim vztahují, jakož i přiměřeného zisku z plnění těchto úkolů. V tomto ohledu si Komise především přála přezkoumat přebytky hospodářských výsledků DSB (83. až 90. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení), zpoždění v dodávkách kolejových vozidel (91. až 100. bod odůvodnění uvedeného rozhodnutí) a zvláštní případ spoje Kodaň–Ystad (101. až 103. bod odůvodnění uvedeného rozhodnutí).

- (78) Komise kromě toho zdůraznila, že zakázky veřejné služby nebyly udělovány na základě nabídkového řízení. Vyjádřila proto pochybnosti o tom, že byla úroveň nutné

kompenzace určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto úkolů se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto úkolů (104. až 107. bod odůvodnění uvedeného rozhodnutí).

- (79) Kompenzace za veřejné služby představují státní prostředky a mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy; Komise proto vyjádřila obavy, že smlouvy o veřejných dopravních službách obsahují prvky státní podpory ve prospěch DSB.

- (80) Komise si poté položila otázku týkající se slučitelnosti těchto smluv o veřejných službách s vnitřním trhem ve smyslu článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69 ⁽¹⁶⁾.

- (81) Komise také vyjádřila pochybnosti o tom, zda výše kompenzace, tj. ceny zaplacené dánskou vládou, nepřesahuje částku nezbytnou pro pokrytí nákladů vzniklých při plnění úkolů veřejné služby, a to z důvodů vysvětlečných výše v rámci hodnocení dodržení třetího kritéria stanoveného rozsudkem *Altmark*. Komise vyjádřila obzvláště pochybnosti o tom, že vybírání dividend ze zisku DSB dánským státem nebo snížení smluvních ročních plateb umožnily zabránit veškerému riziku nadměrných kompenzací (129. a 131. bod odůvodnění uvedeného rozhodnutí).

5. ARGUMENTY DÁNSKÝCH ORGÁNŮ PO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

Předběžné poznámky

- (82) Ve svém dopise ze dne 12. prosince 2008 vyjádřily dánské orgány názor, že v rámci předchozích žádostí Komise o poskytnutí informací již podaly faktické a právní prvky nutné pro to, aby Komise došla ke zjištění, že smluvní platby nepředstavují státní podporu nebo alespoň že případná státní podpora je slučitelná se Smlouvou. Dánské orgány tak připomněly faktické a právní prvky předložené Komisi. Dále rozvinuly argumenty o faktických a právních prvcích, které měly být

⁽¹⁵⁾ Rozsudek ze dne 24. července 2003 ve věci *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* („*Altmark*“), C-280/00, Sb. rozh. 2003, s. I-7747.

⁽¹⁶⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách, v pozměněném znění (Úř. věst. L 169, 29.6.1991, s. 1). Oprava zveřejněna v Úř. věst. L 169, 29.6.1991, s. 1.

upřesněny kvůli událostem, k nimž mezitím došlo, nebo na základě připomínek vyjádřených Komisí v jejím rozhodnutí o zahájení formálního řízení.

předchozího období bylo tato kompenzace vypočtena na základě desetiletého rozpočtu pro období 2005–2014.

(83) Dánské orgány mimo jiné v zásadě uvádějí, že podporují stanovisko Komise, nejen pokud jde o ověření existence státní podpory uplatněním kritérií rozsudku ve věci Altmark, ale také pokud jde o právní základ pro stanovení slučitelnosti se Smlouvou.

(84) Dánské orgány ale naopak vyjadřují svůj nesouhlas s výkladem Komise týkajícím se rozsudku ve věci *Danske Busvognmænd* (též známý jako rozsudek „Combus“) ⁽¹⁷⁾. Komise ve skutečnosti uvedla, že pokud smlouva o veřejných službách zahrnuje státní podporu, měla být oznámena. Dánské orgány se naopak domnívají, že je-li použitelné nařízení (EHS) č. 1191/69 a jsou-li vyrovnání stanovená v rámci smlouvy o veřejných službách v souladu s tímto nařízením, jsou tato vyrovnání vyňata z postupu informování podle čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69.

(85) Na závěr Dánsko zdůrazňuje, že v nedávné judikatuře, a to především v rozsudku Soudu prvního stupně ve věci T-289/03 BUPA a další v. Komise, je upřesněno, že kritéria vyjádřená v rozsudku ve věci Altmark musí být uplatňována při zohlednění situace v dotčeném odvětví a že členské státy mají široký prostor pro posouzení.

Druhé kritérium rozsudku ve věci Altmark

(86) Dánské orgány upozorňují, že Komise uznala dodržení druhého kritéria rozsudku ve věci Altmark, pokud jde o kompenzaci zaplacenou za období 1998–2008, ale vyjadřuje pochybnosti o období 2009–2014.

(87) Dánské orgány se domnívají, že tyto pochybnosti jsou založeny na nedorozumění, protože stejně jako v případě

(88) Dánské orgány předaly tento rozpočet Komisi a předložily výhledy a předpoklady, ze kterých tento rozpočet vychází, to znamená:

— celková roční inflace ve výši 2,5 %,

— zvýšení ceny jízdenek o 2,5 % odpovídající inflaci,

— průměrný růst produktivity o 2,5 % za rok,

— roční úroková míra ve výši 5,15 %,

— návratnost vlastního kapitálu po zdanění ve výši 6 %,

— investice do kolejových vozidel ve výši přibližně 10 miliard DKK,

— zvýšení počtu ujetých kilometrů o přibližně 20 %,

— zvýšení počtu cestujících o přibližně 20 %,

— osvobození zaměstnanců DSB od daně ze mzdy.

(89) Dánsko kromě toho upřesňuje, že tento rozpočet byl původně vypracován na základě povinností v oblasti poplatků spojených s infrastrukturami v roce 2003. Změny těchto povinností a odpovídající snížení kompenzací vyplacených ve prospěch DSB byly mezitím zahrnuty do smlouvy před jejím podepsáním. Ministerstvo dopravy předložilo obsah smlouvy a rozpočet v aktu č. 112 z roku 2004 a tyto údaje byly převzaty do zákona o rozpočtu.

Třetí kritérium rozsudku ve věci Altmark

(90) Dánské orgány předložily argumenty a informace ke třem aspektům, u nichž Komise vyjádřila pochybnosti týkající se rizika nadměrné kompenzace.

⁽¹⁷⁾ Rozsudek ze dne 16. března 2004 ve věci *Danske Busvognmænd v. Komise*, T-157/01, body 77 až 79.

i) Zlepšení hospodářského výsledku DSB

- (91) Dánské orgány se především domnívají, že ke zlepšení hospodářských výsledků DSB nedošlo kvůli nadměrné kompenzaci. Podle Dánska byly základy výpočtu kompenzace nastaveny správně a k dosaženým zlepšením výsledků nedošlo kvůli případné nadměrné kompenzaci, ale kvůli jiným okolnostem.

Vlastní kapitál

- (92) Dánsko předložilo podrobnou analýzu vývoje vlastního kapitálu DSB, který se v období 1999–2004 zvýšil ze 4,797 miliard DKK na 7,701 miliard DKK (tedy zvýšení o 2,852 miliardy DKK). K nárůstu vlastního kapitálu došlo díky určitým okolnostem, se kterými se nepočítalo při vypracování rozpočtu a mezi které patří neočekávané a prudké zlepšení účinnosti DSB a vyšší neběžné příjmy např. z prodeje nemovitého majetku. Jedná se o okolnosti, které dánská vláda nemohla rozumně předpokládat při přípravě rozpočtu, a tím při stanovení výše kompenzace.
- (93) Dánské orgány vysvětlují, že příčinou zvýšení vlastního kapitálu nicméně nejsou příliš vysoké provozní dotace vyplacené státem, ale pět jiných faktorů, z nichž některé nebylo možné předvídat:

— Jeden z faktorů spočívá v tom, že velká část zvýšení vlastního kapitálu DSB byla stanovena ve výchozím rozpočtu při založení společnosti (1,709 miliardy DKK). Zákon č. 249/1999 dokládá, že přeměna DSB na udržitelný, nezávislý veřejný podnik na počátku podléhala jasné politické a hospodářské podmínce, podle které měla společnost DSB dosáhnout během několika let míry solventnosti ve výši přinejmenším 30 %. Tento předpoklad byl založen na ekonomickém vyhodnocení potřebné míry solventnosti podniků velikosti DSB.

— Na konci tohoto období byly státu v roce 2005 vyplaceny dividendy (736 milionů DKK), což znamená, že koncem roku 2004 nemohla DSB tímto vlastním kapitálem skutečně disponovat.

— Ke zvýšení vlastního kapitálu došlo částečně kvůli změnám v účetních postupech v roce 1999 a v roce 2001, pokud jde o předpoklady stanovené ve výchozím rozpočtu z roku 1999 (ocenění vlastního kapitálu ve výši 594 milionů DKK). Uvedená změna v účetních postupech neměla pro podnik žádný skutečný hospodářský význam, a proto je nutné

provést opravu. Dánské orgány v této souvislosti zdůrazňují, že na základě údajů očištěných o účetní oprávky je možno konstatovat, že byl vývoj vlastního kapitálu ve skutečnosti záporný a došlo k jeho snížení o 135 milionů DKK.

— Sazba daně z příjmů právnických osob, která dosahovala v okamžiku rozpočtu při založení společnosti v roce 1999 výše 32 %, byla poté (během roků 2002, 2003 a 2004) snížena na 30 %. Uvedené snížení míry zdanění mělo za následek nepředpokládaný zisk za dotyčné období ve výši 43 milionů DKK. Bez této okolnosti by bylo možné pozorovat záporný dopad na vlastní kapitál ve výši 178 milionů DKK.

— Oprava výše vlastního kapitálu směrem dolů v počáteční rozvaze z roku 1999 o částku 36 milionů DKK.

- (94) Podle Dánska tyto skutečnosti prokazují, že k růstu vlastního kapitálu společnosti DSB nedošlo kvůli vysokým provozním dotacím poskytnutým státem a že tento růst musí být posouzen relativně při zohlednění výše uvedených finančních, účetních a daňových prvků. Společnost DSB tak nepoužila státní dotace ke zvýšení vlastního kapitálu v míře větší, než byla částka stanovená v rozpočtu při založení společnosti.

Hospodářské výsledky

- (95) Pokud jde o hospodářské výsledky uvedené v rozpočtu před vyplacením dividend, dánské orgány zdůrazňují, že zjištěná zlepšení výsledků nejsou známkou toho, že by DSB získala nadměrnou kompenzaci. Je pravděpodobné, že k těmto zlepšením došlo spíše kvůli řadě faktorů s kladným nebo záporným dopadem, které nebylo možné zohlednit v okamžiku stanovení výše kompenzace.

- (96) Dánsko se domnívá, že se těmto odchylkám oproti původnímu rozpočtu v případě víceletých smluv o plnění úkolu veřejné služby nelze vyhnout. V těchto konkrétních případech není možné stanovit vyšší kompenzace způsobem, který by umožnil po kontrole ex post potvrdit, že tato výše přesně odpovídá skutečným nákladům po odečtení příjmů a přiměřeného zisku.

- (97) Podle dánských orgánů může i v případě, kdy je úkol veřejné služby výsledkem nabídkového řízení, dojít na trhu a v situaci dotčeného podniku k takovým změnám, že skutečně dosažený výsledek neodpovídá tomu, co pověřený podnik předpokládal při uzavření smlouvy.

- (98) Dánsko se proto domnívá, že není možné použít neočekávaná zlepšení nebo zhoršení výsledků, k nimž došlo v důsledku tohoto druhu nepředpokládaných faktorů, jako argument pro tvrzení, že výše kompenzace byla stanovena způsobem, který má za následek poskytnutí nadměrné nebo nedostatečné kompenzace.
- (99) V tomto konkrétním případě jsou zjištěná zlepšení hospodářských výsledků důsledkem souběžného působení více faktorů, jako jsou celkový vývoj hospodářské konjunktury, vývoj na dotčeném trhu a zvýšení produktivity (např. snížením pracovních nákladů nebo menším přístupem k infrastruktuře následkem postoupení činnosti v oblasti nákladní dopravy, snížením odpisů či zlepšením finančního řízení).
- (100) Dánsko dodává, že pro smlouvy uzavřené s DSB je příznačná skutečnost, že smluvní strany se dohodly na placení na základě hledisek obvyklých v tržním hospodářství a že výše plateb byla stanovena takovým způsobem, aby se pokryly náklady DSB při zohlednění očekávaných příjmů a přiměřeného zisku. Skutečnost, že společnost DSB nakonec dosáhla lepších výsledků, než předpokládal rozpočet, neznamená, že výše kompenzace stanovená ve smlouvách byla příliš vysoká.
- (103) Dánské orgány upřesňují, že vyplácení dividend státu se musí používat jako prostředek úpravy velikosti vlastního kapitálu DSB v letech následujících po založení a jako prostředek pro zpětnou úhradu provozního přebytku, pokud by se poté ukázalo, že DSB skutečně dosáhla vyšších výsledků, než se očekávalo. Tato zásada vyplývá ze zákona o rozpočtu č. 249/1999. Vyplácení dividend musí být použito ke stálé regulaci struktury kapitálu DSB, a tím i skutečné čistě provozní dotace. Politika v oblasti dividend také stanoví podněcování DSB ke zlepšování její účinnosti, protože se vycházelo z toho, že dividendy by měly odpovídat polovině přebytku DSB po zdanění. Tato zlepšení účinnosti tak budou v určité míře pro DSB prospěšná a neprojeví se pouze následnou zpětnou úhradou provozní dotace.
- (104) Dánské orgány se domnívají, že je tento postup v souladu s obecnými hledisky tržního hospodářství, podle nichž je možno použít pobídkové nástroje k určení toho, co je považováno za přiměřený zisk, jak doporučuje Komise⁽¹⁸⁾.
- (105) Dánsko zdůrazňuje, že provádění této politiky v oblasti dividend vedlo v období 1999–2006, pokud jde o úkoly spojené s plněním smluv, k vyplácení státu o téměř 3 miliardy DKK navíc oproti původně předpokládané částce.

Snížení kompenzace a vyplácení dividend

- (101) Dánské orgány upozorňují na následující skutečnost: přestože podle nich k nadměrné kompenzaci nedošlo, bylo riziko nadměrné kompenzace v každém případě odstraněno prostřednictvím politiky dánské vlády v oblasti dividend, která je stanovena v zákonu o rozpočtu č. 249/1999, a prostřednictvím následného snížení kompenzace, jež je stanovena v dohodě uzavřené s DSB.
- (102) Dánsko se domnívá, že svou politikou v oblasti dividend zajistilo, že společnost DSB nezvýší svůj vlastní kapitál nad stanovenou míru, a tím nad míru nutnou. Ačkoli nebyla stanovena žádná závazná právní norma, tato politika v oblasti dividend se snaží uvést v soulad dva aspekty:
- hlediska obvyklá v tržním hospodářství, jejichž cílem je určit, co je hospodářsky zdůvodnitelné vzhledem k ekonomické situaci podniku,
 - sociální a ekonomická hlediska nebo hlediska spojená s hospodářskou soutěží se zřetelem na výši vlastního kapitálu a provozních dotací DSB.
- (106) Podle dánských orgánů působila politika v oblasti dividend ve skutečnosti jako „mechanismus zpětné úhrady“, který umožnil kompenzovat případnou nadměrnou kompenzaci. Dánské orgány zdůrazňují, že ta část kompenzace DSB, která byla vrácena státu v podobě dividend, je navíc podstatně vyšší než je rozdíl mezi přebytkem plánovaným v rozpočtu DSB a přebytkem skutečně dosaženým. Politika v oblasti dividend tudíž tímto způsobem pomohla zajistit, aby společnost DSB nemohla využít státní provozní dotaci k získání konkurenční výhody, například rozvojem vlastního kapitálu nad stanovenou úroveň nebo využitím ročního přebytku.
- (107) Dánské orgány se kromě toho domnívají, že je velmi obtížné stanovit smluvní pravidla ohledně následné úpravy provozní dotace. Díky politice v oblasti dividend podle dánského práva obchodních společností je ale stát naopak schopen zajistit, že čistá provozní dotace je skutečně upravena, pokud roční hospodářský výsledek přesáhne výsledek očekávaný nebo stanovený při uzavření smlouvy. Stát se domnívá, že vyplácení dividend tudíž v praxi představuje mimořádně účinný nástroj pro zamezení nadměrné kompenzace.

⁽¹⁸⁾ Rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67); viz zejména čl. 5 odst. 4.

(108) Dánské orgány ostatně zmiňují, že také Soud prvního stupně stanovil, že členské státy mohou mít při určení kompenzace široký prostor pro posouzení, pokud tato kompenzace závisí na posouzení komplexních hospodářských skutečností⁽¹⁹⁾. Také připomínají, že v právu Společenství neexistuje žádné ustanovení, které by stanovilo, že se oprava čisté provozní dotace směrem dolů musí vždy provádět určitým způsobem, např. uplatněním smluvních pravidel nebo podobně. Podle kritérií rozsudku ve věci Altmark je důležité, aby stát skutečně zajistil, že nedochází k nadměrné kompenzaci. Je ale na rozhodnutí členských států, jakým způsobem konkrétně postupovat.

ii) Zpoždění v dodávkách kolejových vozidel

(109) Podle dánských orgánů nepřineslo zpoždění v dodávkách vlakových souprav IC4 a IC2 společnosti DSB hospodářskou výhodu.

(110) Potvrzují, že v dodávce nových vlakových souprav IC4 a IC2, které byly objednány před uzavřením dopravní smlouvy na období 2005–2014 a které měly být dodávány počínaje rokem 2003, došlo ke zpožděním, za něž nese odpovědnost výrobce (Ansaldo Breda). Dánské orgány uvádějí, že pokud by dodávka proběhla podle plánovaného harmonogramu, společnost DSB by nesla náklady odpovídající popisu vlakových souprav a úrokům, které byly pokryty smluvními platbami.

Dopravní smlouva na období 2005–2014

(111) Jelikož DSB tyto výdaje neměla, smluvní platby byly sníženy v rámci dopravní smlouvy na období 2005–2014. Přesná částka výdajů, kterým bylo zamezeno, je vypočítána na základě půjček, které si společnost DSB skutečně vzala, a na základě období odpisu v délce 20 let, a to v souladu s účetními postupy DSB (tedy 4 miliony DKK ušetřené v případě zpoždění o jeden rok u vlakové soupravy IC4 a 2,7 milionu u zpoždění o jeden rok u vlakové soupravy IC2).

(112) Platby ve prospěch DSB byly tudíž v rámci smlouvy sníženy o 645 milionů DKK (o 252 milionů DKK v roce 2005 a o 393 milionů DKK v roce 2006).

(113) Vzhledem k těmto skutečnostem se Dánsko domnívá, že není možné tvrdit, že zpoždění v dodávkách vlakových souprav IC4 a IC2 vedla, pokud jde o dopravní smlouvu na období 2005–2014, k nadměrné kompenzaci ve prospěch DSB.

Doplňující smlouvy

(114) Aby společnost DSB disponovala dostatečně moderním vozovým parkem, pronajímá si od roku 2001 kolejová vozidla na základě doplňujících smluv, u kterých bylo nutné prodloužit dobu trvání po roce 2006 kvůli značnému zpoždění dodávek jejího dodavatele, společnosti Ansaldo Breda (prodloužení až o další 4 roky).

(115) Dánské orgány na jednu stranu upřesňují, že smluvní platby vyplácené DSB podle dojednané smlouvy nepokrývaly výdaje spojené s uvedením do provozu vlakových souprav (odpisy a úroky) v případě, že tyto soupravy nebyly skutečně do provozu uvedeny. Dále upřesňují, že dojednaná smlouva nestanovila pro DSB žádnou povinnost uvést na výše jmenovaných tratích do provozu náhradní kolejová vozidla.

(116) Podle dánských orgánů tak doplňující smlouvy ukládají DSB dodatečné úkoly veřejné služby (uvedení do provozu moderních náhradních kolejových vozidel na některých tratích) a zároveň jí přiznávají kompenzaci za náklady spojené s pronájmem.

Dopravní smlouva na období 2000–2004

(117) Dánské orgány se domnívají, že čistý kladný hospodářský dopad kvůli zpoždění je nutné přičíst skutečnosti, že původní pětiletá smlouva, stejně jako doplňující smlouva na období 2001–2004, neobsahovala ustanovení o snížení kompenzace v případě zpoždění dodávky vlakových souprav IC4. Platná dopravní smlouva na období 2005–2014 naopak právě ustanovení o snížení kompenzace v případě zpoždění obsahuje.

(118) Dánské orgány odhadují tento čistý kladný dopad zpoždění dodávky vlakových souprav během období 2001–2004 na 104 miliony DKK. Tento přímý dopad však údajně nepokrývá skutečné hospodářské důsledky zpoždění pro DSB, která nemohla používat nové vlakové soupravy (údržba starších souprav, újma na dobré pověsti, ztráty příjmů).

(119) Dánsko dále upřesňuje, že kompenzace, které získala společnost DSB od Ansaldo Breda, představují pouze prozatímní kompenzaci za hospodářskou ztrátu vyvolanou zpožděním dodávek vlakových souprav. Konečnou výši újmy, která společnosti DSB vznikla, a celkovou výši kompenzace od společnosti Ansaldo Breda bude možno určit v okamžiku dodání.

⁽¹⁹⁾ Viz rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. února 2008 ve věci BUPA a další v. Komise, T-289/03, Sb. rozh. 2008, s. II-81, bod 214.

(120) Dánské orgány se proto domnívají, že tato kompenzace bude přesně odpovídat hospodářské ztrátě DSB, a bude tedy z hlediska účetnictví DSB neutrální. Ze stejného důvodu nepředstavuje čistý dopad kompenzace od Ansaldo Breda nadměrnou kompenzaci ve prospěch DSB. Zpoždění v dodávce vlakových souprav tak neposkytla a v budoucnu ani neposkytnou DSB hospodářskou výhodu.

(121) Dánské orgány nakonec připomínají, že politika dánské vlády v oblasti dividend v každém případě zajišťuje, že každý případný kladný dopad kompenzací, které DSB obdrží, bude v okamžiku vyplacení dividend odstraněn.

iii) Zvláštní případ spoje Kodaň–Ystad

Kompenzace za veřejné služby

(122) Dánské orgány upřesňují, že kompenzace byla vyplacena pouze na provozování dotyčné trati společností DSB v období 2005–2014.

(123) V provozování této trati je nutné rozlišovat tři období:

— až do roku 2002 byla tato trať provozována jako „činnost v rámci volné dopravy“, to znamená za podmínek úplné hospodářské soutěže, bez placení kompenzací a bez povinností uložených státem. DSB tak musela pro tuto trať vést oddělené účetnictví, které muselo vykázat za celé období přebytek, přičemž byly zohledněny pouze příjmy z této trati,

— v roce 2002 se DSB rozhodla zastavit provozování trati v režimu „volné dopravy“ a mezi ministerstvem dopravy a DSB byla vyjednána a uzavřena smlouva o provozování trati v režimu veřejné dopravy od roku 2002 do 31. prosince 2004 včetně. Smlouva ale neobsahovala ustanovení o oddělené nebo dodatečné platbě ve prospěch DSB za plnění tohoto úkolu veřejné služby,

— uzavření dopravní smlouvy na období 2005–2014 umožnilo, aby se vyplácení kompenzace společnosti DSB vztahovalo také na trať Kodaň–Ystad.

(124) Dánsko upřesňuje, že před rokem 2005 nebyly na provozování trati použity žádné veřejné prostředky.

(125) Dánské orgány kromě toho připomínají, že tato trať byla v době provozování v režimu volné dopravy prodělečná a že skutečnost, že malá část skutečně získaných příjmů je možným nepřímým důsledkem zahájení provozování trati Kodaň – Ystad společností DSB, nemůže být použita jako argument pro tvrzení, že společnost DSB

nadměrnou kompenzací musela získat. DSB by v každém případě stejně měla právo na přiměřený zisk v podobě výnosu z investovaného kapitálu. Dánské orgány se domnívají, že to nestačí na podporu tvrzení, že skutečně vybrané příjmy měly za následek nadměrnou kompenzaci ve prospěch DSB, přihlédne-li se k dosažení přiměřeného zisku.

Doprava trajektem

(126) Pokud jde o otázku nákladů, které DSB nesla při prodeji jízdenek zahrnujících dopravu trajektem mezi městem Ystad a cílovým přístavem Rønne na ostrově Bornholm, dánské orgány předložily sazby uplatňované společností Bornholmstrafikken, jež provozovala trajekt. Podle dánských orgánů z toho vyplývá, že pokud se jedná o společnosti DSB a Gråhundbus, uplatňované sazby nejsou rozdílné.

(127) Předložily také informace o podmínkách provozování spojení trajektem Rønne–Ystad společností Bornholmstrafikken A/S na základě smlouvy uzavřené s vládou po nabídkovém řízení:

— smlouva mezi vládou a Bornholmstrafikken stanoví obecnou povinnost společnosti Bornholmstrafikken sladit své doby příjezdu a odjezdu s příjezdy a odjezdy provozovatelů autobusových nebo vlakových spojů mezi Kodaní a Ystadem,

— obsahuje také ustanovení, podle kterých musí Bornholmstrafikken rozvíjet spolupráci v oblasti jízdenek s provozovateli autobusových nebo vlakových spojů, kteří po dobu trvání smlouvy zajišťují spojení mezi Kodaní a Ystadem vlakem nebo autobusem, tak, aby si cestující mohli zakoupit kombinovanou jízdenku trajekt – autobus/vlak se slevou,

— smlouva stanoví maximální sazby, které může Bornholmstrafikken požadovat,

— neobsahuje žádné další ustanovení ohledně sazebních požadavků nebo uplatňování slev a vláda nemá v tomto ohledu také důvod stanovit později nové požadavky.

(128) Podle dánských orgánů z uvedeného vyplývá, že vláda nemá možnost vyvíjet na provoz společnosti Bornholmstrafikken jiný vliv než ten, aby Bornholmstrafikken dodržovala ustanovení smlouvy. Společnost Bornholmstrafikken uplatňuje a od roku 2000 po celé dotčené období také uplatňovala stejné ceny, pokud jde o DSB a Gråhundbus, a DSB tak nebyla zvýhodněna.

- (129) Dánské orgány přesto informují, že jediná sazba, která platí pouze pro společnost DSB, je zvláštní cena za jízdenku DSB Orange s přeplutím průlivu Velký Belt. Jedná se o sazbu uplatňovanou na zcela zvláštní druh jízdenky DSB a kterou mohou využít pouze zákazníci, kteří si zakoupí jízdenku DSB Orange z Jutlandu do Bornholmu. Podle dánských orgánů poskytuje společnost Bornholmstrafikken slevu na tento zvláštní druh jízdenky, protože si přeje přilákat na Bornholm více zákazníků z Jutlandu. Smlouva mezi dánským státem a provozovatelem trajektu tuto zvláštní slevu nevyžaduje. Je tudíž výsledkem obchodní vůle zvýšit počet zákazníků v Jutlandu, a tím i celkový počet zákazníků.
- (130) Dánské orgány se v tomto ohledu domnívají, že se jedná o obecné obchodní opatření spočívající v poskytování slev s cílem rozšířit počet zákazníků. Upřesňují, že společnost Gråhundbus provozuje spoj Kodaň–Ystad, a tudíž nepřepравuje přes Velký Belt. Tím je podle nich jasné, že se sleva za tento převoz neobjevuje v sazbách uplatňovaných pro společnost Gråhundbus.
- (131) Dánské orgány také upřesňují, že se tato nabídka v období 2003–2008 pravděpodobně týkala pouze přibližně [...] (*) cestujících. Vyšla z podnětu provozovatelů a mohly by k ní mít přístup i autobusové společnosti, které by si přály nabízet stejnou službu. Mimo jiné uvádějí, že od roku 2009 tato obchodní nabídka již neexistuje.
- (132) Dánsko se proto domnívá, že DSB nebyla poskytnuta při provozování trati Kodaň–Ystad žádná výhoda, a to ani v podobě nadměrné kompenzace, ani v podobě mimořádně nízké ceny za převoz trajektem mezi Rønne a Ystadem.

Čtvrté kritérium rozsudku ve věci Altmark

- (133) Pokud jde o otázku, zda kompenzace byla stanovena na základě analýzy nákladů, které by měl průměrný a správně řízený podnik nést, se dánské orgány domnívají, že v rámci přeměny DSB na nezávislý podnik byly provedeny všechny nutné a konkrétně proveditelné analýzy.
- (134) Kromě toho upozorňují, že základem oddělení DSB od státu byla Bernsteinova zpráva, která obsahovala podrobnou analýzu možností zvýšení účinnosti DSB⁽²⁰⁾ které byly poté uplatněny v rozsáhlém plánu restrukturalizace z roku 1996. Tato opatření měla za následek posílení obchodní účinnosti DSB a zvýšení její produktivity o 32 %.
- (135) V souvislosti se založením DSB vypracovaly dánské orgány rozpočet na deset let, který vycházel z několika výchozích podmínek, mezi nimiž bylo zlepšení produktivity, a který sloužil ke stanovení provozní dotace DSB na období 1999–2004.
- (136) Tento rozpočet, který byl zahrnut do zákona č. 249 ze dne 11. června 1999, spočíval na očekávaném výnosu vlastního kapitálu po zdanění ve výši 6 %, který dánské orgány považovaly za přiměřený zisk.
- (137) Podle dánských orgánů byla tedy provozní dotace výsledkem celkového posouzení nákladů, příjmů a přiměřeného zisku provedeného na základě prvků dostupných v roce 1999 a v souladu se zásadami tržního hospodářství. Vypracování desetiletého rozpočtu a následný výpočet smluvních plateb provedených ve prospěch DSB tak byly údajně provedeny při dodržení čtvrtého kritéria rozsudku ve věci Altmark.
- (138) Dánské orgány kromě toho připomínají judikaturu Unie⁽²¹⁾ a v této záležitosti zdůrazňují obtíže s provedením konkrétního srovnání s jiným hospodářským subjektem.

Slučitelnost

- (139) Pokud by Komise přesto dospěla k závěru, že DSB byla poskytnuta státní podpora, dánské orgány jsou toho názoru, že tato kompenzace je v každém případě slučitelná s vnitřním trhem.
- (140) Z jejich hlediska byly v rámci uzavření vyjednaných smluv provedeny nejdůkladnější analýzy a výpočty, jak jen to bylo konkrétně možné, aby byl zaručen správný výpočet kompenzace.
- (141) Dánské orgány souhlasí se stanoviskem Komise v rozhodnutí o zahájení řízení, podle kterého může být kompenzace ve skutečnosti považována za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud je dodrženo třetí kritérium rozsudku ve věci Altmark.
- (142) Jak je uvedeno výše, dánské orgány se domnívají, že bylo učiněno vše, co lze rozumně požadovat, aby se zaručilo, že DSB nezíská nadměrnou kompenzaci, a že je třeba dojít přinejmenším k závěru, že smluvní platby vyplacené DSB v rámci plnění vyjednaných smluv představují podporu slučitelnou s vnitřním trhem.

(*) Důvěrná informace

⁽²⁰⁾ Bernsteinova zpráva byla vypracována v roce 1993 na základě znaleckého posudku požadovaného dánským ministerstvem dopravy.

⁽²¹⁾ Především rozsudky ze dne 12. února 2008 ve věci BUPA a další v. Komise, T-289/03, Sb. rozh. 2008, s. II-81 a ze dne 22. října 2008 – TV 2/Danmark v. Komise, spojené věci T-309/04, T-317/04, T-329/04 a T-336/04, Sb. rozh. 2008, s. II-2935.

- (143) Naproti tomu, jak je uvedeno výše, dánské orgány nesdílejí stanovisko Komise týkající se rozlišení mezi smlouvami a úkoly veřejné služby a zákonností podpory. V tomto konkrétním případě se domnívají, že, pokud společnost DSB získala státní podporu, nemusela být tato podpora oznámena. Pokud by měla Komise trvat na svém stanovisku, ve skutečnosti by to vedlo k tomu, že by se činil zásadní a neoprávněný rozdíl mezi případem, kdy členský stát, který ukládá podniku, jež plně vlastní, povinnost plnit úkoly související s dopravou, uvede či neuvede ve smlouvě rozsah, kvalitu a cenu služeb.
- (144) Na základě výše uvedeného se dánské orgány domnívají, že není důvod požadovat zpětnou úhradu státní podpory, která by mohla být považována za neslučitelnou s vnitřním trhem.

Daň ze mzdy

- (145) Dánské orgány poznamenávají, že na základě informací o výhledovém zrušení daně ze mzdy Komise otázku této daně v rámci tohoto řízení nezkoumala.
- (146) Pro všechny případy dánské orgány upřesnily, že změny v dani ze mzdy byly zavedeny zákonem č. 526 ze dne 25. června 2008 a že tyto změny vstoupily v platnost dne 1. ledna 2009.

Právní základ pro posouzení slučitelnosti

- (147) Ve svém dopise ze dne 8. ledna 2010 dánské orgány uvedly, že nemají zvláštní připomínky k určení použitelného právního základu mezi nařízeními (EHS) č. 1191/69 a (ES) č. 1370/2007 Komisí.

6. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN PO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (148) Připomínky předložila společnost DSB jako příjemce dotčených opatření a společnost DKT jako druhý stěžovatel. Je nutné uvést, že první stěžovatel, společnost Gråhundbus, žádné připomínky nepředložila.

6.1 PŘIPOMÍNKY PŘEDLOŽENÉ SPOLEČNOSTÍ DSB

- (149) Společnost DSB předložila své připomínky k rozhodnutí Komise o zahájení řízení dopisem ze dne 30. prosince 2008.
- (150) DSB uvádí, že zcela sdílí připomínky dánských orgánů, a omezuje se na posouzení, zda Komise může vyžadovat zpětnou úhradu podpory, pokud dojde k závěru, že smlouvy o veřejných službách představují státní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem.

- (151) DSB se domnívá, že zpětná úhrada podobné podpory by byla v tomto konkrétním případě v rozporu se zásadou legitimního očekávání, a tím i překážkou uplatňování čl. 14 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES ⁽²²⁾.

- (152) Za prvé, DSB se domnívá, že mohla legitimně očekávat, že smluvní platby dánské vlády týkající se pětiletých a desetiletých smluv nepředstavují státní podporu. Domnívá se, že situace nebyla jasná, pokud jde o kontrolu, kterou bylo nutno provést pro ověření existence státní podpory v oblasti pozemní dopravy.

- (153) DSB se dále domnívá, že pro posouzení toho, zda jí vláda poskytla výhodu, je nutno vycházet ze situace v období, kdy k transakci došlo. Skutečnost možné existence určité nejistoty týkající se nákladů na služby a případných jiných zdrojů příjmu by nemohla státu bránit v uzavření dohody za cenu odrážející tržní podmínky. Podle DSB obsahuje nejistotu obvykle každá smlouva a v běžných smluvních vztazích nese toto riziko podnik. Takový systém, ve kterém společnost DSB nese jako jediná riziko nenadálých výkyvů v prodeji jízdenek nebo ve výdajích, je nejlepším motivačním prostředkem pro zlepšení služeb a přilákání většího počtu cestujících ⁽²³⁾, což umožňuje státu co nejlépe zhodnotit smluvní platby, které ve prospěch společnosti DSB provádí, a zabezpečit, aby DSB nesla riziko v případě klesající výkonnosti, například z důvodu špatného řízení či ztráty příjmů. DSB je proto názoru, že stát v okamžiku uzavření obou smluv jednal jako racionální investor, který optimalizoval své možnosti, aby dosáhl co možná nejlepšího výnosu z uvedených smluv.

- (154) Za druhé se DSB se domnívá, že mohla legitimně očekávat, že budou u smluvních plateb v každém případě dodržena kritéria stanovená nařízením (EHS) č. 1191/69 a že se u těchto plateb v souladu s uvedeným nařízením využije blokové výjimky. Vyjadřuje pochybnosti o výkladu jeho článku 14 Komisí.

- (155) DSB připomíná, že oddíl V nařízení, který neobsahuje ustanovení o výši kompenzací, se liší od oddílů II a IV stejného nařízení, jež obsahují podrobná ustanovení o výši kompenzace za úkoly veřejné služby. Podle DSB mělo nařízení za cíl uspokojit přání zajistit přiměřenou kompenzaci provozovatelům. Ovšem pokud jde o dobrovolně přijaté závazky, jsou dopravci vázáni smlouvami o veřejných službách ve zcela jiné situaci

⁽²²⁾ Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

⁽²³⁾ Viz obzvláště rozhodnutí Komise ze dne 25. ledna 2006, N 604/2005 – Německo – Veřejná podpora pro provozovatele autobusů v okrese Wittenberg (Úř. věst. C 209, 31.8.2006, s. 7); bod 78 a následující.

než provozovatelé, kterým stát uložil úkoly veřejné služby jednostranně, což se odráží v nařízení. Za těchto podmínek nemůže Komise vykládat nařízení (EHS) č. 1191/69 na základě čl. 106 odst. 2 SFEU ⁽²⁴⁾.

- (156) DSB nesdílí výklad Komise, pokud jde o článek 17 nařízení, podle kterého se vynětí ze stanoveného postupu informování vztahuje pouze na kompenzace za úkoly veřejné služby a ne na smlouvy o veřejných službách.

Právní základ pro posouzení slučitelnosti

- (157) DSB podala své připomínky dopisem ze dne 8. ledna 2010. DSB v zásadě odmítá skutečnost, že Komise uplatňuje v tomto konkrétním případě nařízení (ES) č. 1370/2007.
- (158) DSB připomíná, že dotyčné dopravní smlouvy mezi DSB a dánským státem byly uzavřeny před přijetím nařízení a před jeho vstupem v platnost. Pokud by mělo být nařízení uplatněno, jednalo by se o právní předpis se zpětnou účinností, což DSB považuje v rozporu se základními právními zásadami, a to jak zásadou právní jistoty, tak zásadou ochrany legitimního očekávání. DSB dále zdůrazňuje, že nic neopravňuje k názoru, že by si zákonodárce EU přál dát nařízení (ES) č. 1370/2007 zpětnou účinnost.
- (159) DSB naopak zdůrazňuje, že nařízení stanoví postupné zavedení nových pravidel a také že ustanovení nařízení obecně neplatí pro již uzavřené smlouvy, pokud jsou uzavřeny na dobu určitou. Jelikož je doba trvání dotčených smluv v souladu s dobou uvedenou v přechodných ustanoveních, DSB se domnívá, že se na tyto smlouvy vztahují pouze právní předpisy platné v době jejich uzavření, to znamená nařízení č. 1191/69 a č. 1107/70.
- (160) DSB se také opírá o nejaktuálnější rozhodovací praxi Komise, ve které Komise vyjádřila názor, že není možné uplatňovat nařízení č. 1370/2007 na smlouvy uzavřené před vstupem nařízení v platnost dne 3. prosince 2009 ⁽²⁵⁾.

⁽²⁴⁾ Od 1. prosince 2009 se článek 86 Smlouvy o ES stal článkem 106 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). Oba soubory ustanovení jsou v podstatě stejné. Pro potřeby tohoto rozhodnutí je nutné případně chápat odkazy na článek 106 SFEU jako odkazy na článek 86 Smlouvy o ES.

⁽²⁵⁾ V tomto ohledu viz rozhodnutí Komise 2009/325/ES ze dne 26. listopadu 2008 o státní podpoře C3/08 (ex NN 102/05) – Česká republika, týkající se vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby pro dopravní podniky v Jihomoravském kraji (Úř. věst. L 97, 16.4.2009, s. 14); 111. bod odůvodnění; rozhodnutí Komise 2009/845/ES ze dne 26. listopadu 2008, C 16/07 (ex NN 55/06) – Rakousko – Státní podpora pro podnik Postbus v okrese Lienz (Úř. věst. L 306, 20.11.2009, s. 26); 104. bod odůvodnění.

- (161) DSB dodatečně předložila prvky umožňující prokázat, že dopravní smlouvy každopádně dodržují ustanovení nařízení č. 1370/2007.

6.2 PŘIPOMÍNKY PŘEDLOŽENÉ SPOLEČNOSTÍ DKT

- (162) Společnost DKT předložila své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisem ze dne 16. února 2009. Tyto připomínky jsou shrnuty níže.

Předběžné poznámky

- (163) DKT odkazuje na souhrn prvků, které předložila Komisi v rámci své stížnosti, a na kontakty, které předcházely zahájení řízení.
- (164) DKT zdůrazňuje, že rozhodnutí Komise o zahájení řízení zřejmě odkazuje pouze na smlouvy o veřejných službách společnosti DSB, které se týkají její činnosti v oblasti klasické železniční dopravy a ne činnosti v oblasti městské dopravy zajišťované její dceřinou společností DSB S-tog a/s, přestože byly uvedeny v její původní stížnosti.
- (165) DKT poznamenává, že smlouvy o městské dopravě jsou stejné povahy a vyvolávají stejné otázky. Za těchto okolností DKT trvá na tom, že se toto posouzení Komise musí také týkat smluv o veřejných službách v oblasti městské dopravy.
- (166) Obecně se DKT domnívá, že v tomto konkrétním případě nejsou kritéria rozsudku ve věci Altmark splněna a že dotčené smlouvy tudíž doprovází poskytnutí státní podpory. DKT se domnívá, že tyto podpory jsou neslučitelné a protiprávní a že by Komise měla nařídit jejich zpětnou úhradu.

První kritérium rozsudku ve věci Altmark

- (167) Ačkoliv Komise nevyjádřila pochybnosti o dodržení prvního kritéria rozsudku ve věci Altmark, DKT přesto vyjádřila k tomuto bodu připomínky.
- (168) DKT se domnívá, že široký prostor, jímž disponují členské státy při stanovení úkolů veřejné služby, by neměl vést ke svévolným situacím, ve kterých by třetí strany nemohly zpochybnit skutečnost, že určitá činnost je provozována v rámci úkolů veřejné služby. Podle DKT má Komise povinnost zdůvodnit nutnost uložení úkolů veřejné služby.

(169) Na základě judikatury Soudního dvora a praxe Komise společnost DKT popírá analýzu Komise, která zjistila absenci zjevného omylu v posouzení. DKT se zejména domnívá, že existence cílů v oblasti přesnosti, kvality a pravidelnosti služby není dostatečná, aby bylo možné stanovit, že určitá služba spadá do úkolu veřejné služby.

(170) Komise by měla spíše provést tuto analýzu z hlediska kritérií stanovených v nařízení (EHS) č. 1191/69 a posoudit proporcionalitu úkolů veřejné služby. Podle DKT by Komise měla především posoudit, zda provozování dotčených služeb v souladu s cíli přesnosti, kvality a pravidelnosti není ziskové.

(171) DKT se domnívá, že kompenzace za veřejné služby jsou odůvodnitelné pouze tehdy, pokud tyto služby nejsou ziskové a pokud je pro jejich provozování nutná kompenzace, což znamená provést oddělené posouzení každého dotčeného železničního spoje.

Druhé kritérium rozsudku ve věci Altmark

(172) DKT popírá stanovisko Komise, podle něhož by desetileté rozpočty, na kterých se zakládá výpočet kompenzace ve prospěch DSB, měly splňovat druhé kritérium rozsudku ve věci Altmark. Domnívá se totiž, že tyto rozpočty neobsahují ukazatele ani podrobnou analýzu nákladů, která by umožnila stanovit výši nutných kompenzací za každou dotčenou železniční trať.

Třetí kritérium rozsudku ve věci Altmark

(173) DKT se domnívá, že toto třetí kritérium by mělo být analyzováno ve spojení se čtvrtým kritériem rozsudku ve věci Altmark, protože v případě, že podnik nemůže být považován za průměrný a správně řízený podnik, stává se posouzení třetího kritéria zbytečným, neboť se nemůže zakládat na analýze nákladů takového podniku.

Čtvrté kritérium rozsudku ve věci Altmark

(174) DKT připomíná, že uzavírání dotčených smluv o veřejných službách nebylo předmětem nabídkových řízení. DKT navíc sdílí pochybnosti Komise o tom, že desetileté rozpočty a metoda použitá dánským státem mohou umožnit splnění čtvrtého kritéria rozsudku ve věci Altmark.

(175) V tomto ohledu DKT především upozorňuje, že nabídková řízení vyhlášená na některé trati prokázala, že

konkurenti DSB jsou schopni provozovat služby při nákladech o přibližně 27 % nižších, než jsou náklady DSB. DKT také připomíná, že zaměstnanci DSB mají statut státních zaměstnanců, což vylučuje dodržení čtvrtého kritéria rozsudku ve věci Altmark.

Neslučitelnost nadměrné kompenzace

(176) DKT nesdílí stanovisko Komise ohledně posouzení slučitelnosti podpory. Domnívá se totiž, že nařízení (EHS) č. 1191/69 rozlišuje na jedné straně přístup založený na skutečných nákladech, uvedený v oddílech II, III a IV nařízení (EHS) č. 1191/69, a na druhé straně přístup založený na ceně nabídnuté provozovatelem ve srovnání s konkurentem za tutéž službu, uvedený v oddíle V nařízení (EHS) č. 1191/69. Podle DKT se toto rozlišení odráží v rozdílné povaze úkolů veřejné služby a smluv o veřejných službách, které spočívají na rozdílných procesních požadavcích.

(177) Stanovisko Komise založené na skutečných nákladech a zásady provádění čl. 106 odst. 2 SFEU nelze uplatnit pro posouzení ceny stanovené ve smlouvách o veřejných službách. DKT se domnívá, že podobný přístup je v rozporu s judikaturou Společenství (rozsudek ve věci Combus), s praxí Komise (rámec Společenství pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby⁽²⁶⁾) a se samotným rozhodnutím o zahájení řízení, které potvrzuje povahu *lex specialis* článku 93 SFEU.

(178) Vycházejíce z toho, že v tomto konkrétním případě má Komise v úmyslu uplatnit na smlouvy o veřejných službách přístup založený na skutečných nákladech, společnost DKT přesto vyjádřila k tomuto přístupu připomínky.

(179) DKT se domnívá, že údaje předložené dánskými orgány pro tvrzení o absenci nadměrné kompenzace nejsou přesné. DKT uvádí několik argumentů:

— DSB byla schopna snížit výrazným způsobem své náklady, když se zúčastnila nabídkových řízení na určité tratě.

— Smlouvy o veřejných službách navíc ukládají, že se DSB musí nacházet ve zdravé finanční situaci, což dokládá skutečnost, že smluvní platby jsou vyšší než přesná kompenzace nákladů spojených se úkoly veřejné služby.

⁽²⁶⁾ Úř. věst. C 297, 29.11.2005, s. 4.

- Výše smluvních plateb není odůvodněna odpovídajícím způsobem a desetileté rozpočty byly vypracovány na míru, aby zajistily DSB určité výše zisku, aniž by spočívaly na podrobné analýze nákladů a příjmů DSB pro každou dotčenou trať.
 - Systém kompenzací je založen na cílené návratnosti vlastního kapitálu a nikoliv na přesné kompenzaci nákladů.
 - Podle výpočtů předložených DKT by byl hlavní železniční spoj mezi Kodaní a Aarhusem údajně ziskový, zohledníme-li závazky v současnosti uložené společnosti DSB, a neměl být tudíž předmětem smlouvy o veřejných službách.
 - Údajná zvýšení produktivity DSB by mimo jiné nebyla v souladu s finančními údaji, které dokládají zvýšení výdajů na zaměstnance ve srovnání s příjmy během dotčeného období.
 - DKT také zpochybňuje snížení smluvních plateb o jednu miliardu DKK, které by podle ročních účetních závěrek podniku představovalo spíše 647 milionů DKK.
 - DKT tvrdí, že cíle DSB (pokud jde o vlakové kilometry) na období 2000–2004 nebyly údajně dosaženy, což by mělo být důvodem ke snížení smluvních plateb, a že DSB získala kompenzace za kolejová vozidla, u nichž nemusela nést kvůli zpoždění v dodávce žádné náklady.
 - Na závěr se DKT domnívá, že vzhledem k výrazným hospodářským výsledkům DSB by tato společnost bývala mohla čelit sama finančním důsledkům zpoždění v dodávce kolejových vozidel a zejména důsledkům spojeným s náhradními kolejovými vozidly. DSB od AnsaldoBreda údajně získala 225 milionů DKK jako kompenzaci za zpoždění a tato částka měla být převedena dánskému státu, který tím podle DKT utrpěl újmu. DSB údajně získala přeplatek smluvních plateb ve výši 104 milionů DKK za kolejová vozidla, která nebyla uvedena do provozu.
- (180) Vysoké zisky DSB jsou podle DKT důkazem, že podnik získal nadměrnou kompenzaci z následujících důvodů:
- Výsledky DSB jsou nad výší zisku, kterou by mohl přiměřeně dosáhnout podnik vystavený podobnému, to znamená nízkému riziku.
 - DKT připomíná analýzu vypracovanou v rámci své stížnosti, která ukazuje, že ziskové rozpětí DSB před zdaněním (12,3 % v období 1999–2004 a 12,77 % v období 1999–2007) je údajně vyšší než rozpětí jiných podniků železniční dopravy v Evropě (2,21 % – 4,47 % ve Spojeném království; 3,35 % ve Švédsku; 0,49 – 4,65 % v Německu či 0,8 – 3,77 % u francouzské SNCF) a také vyšší než míra uvedená Komisí v jiném srovnatelném řízení ⁽²⁷⁾.
 - Pokud jde o veřejných službách, DKT se domnívá, že hospodářské výsledky DSB jsou také jasně vyšší než výsledky jejích domácích konkurentů (DSB (12,77 %); DSB S-tog (10,45 %); Arriva (4,39 %); Metro Service (6,18 %)).
 - DKT zdůrazňuje, že výsledky DSB jasně přesahují míru 6 % návratnosti vlastního kapitálu, kterou dánský stát stanovil společnosti DSB jako cíl, což DKT odhaduje jako přebytek ve výši 3,678 miliard DKK.
- (181) DKT se konečně domnívá, že argument, podle kterého vybírání dividend umožnilo zabránit jakékoli nadměrné kompenzaci, je nutné odmítnout z následujících důvodů:
- Smlouvy o veřejných službách neobsahují mechanismus zpětné úhrady smluvních plateb pro případ, že by platby přesáhly výši požadovanou pro přesnou kompenzaci za úkoly veřejné služby;
 - V tomto konkrétním případě dánský stát zaměňuje svou úlohu investora, akcionáře veřejného podniku, s úlohou veřejné moci, která mu umožňuje vyrovnávat úkoly veřejné služby.
 - Vybírání dividend nemůže samo o sobě odstranit ani hospodářské dopady nadměrné kompenzace, ani narušení hospodářské soutěže, jehož dopady se na trhu trvale projevují.
 - Argument vybírání dividend by zavedl diskriminaci mezi veřejnými a soukromými podniky.
 - Rámec Komise pro podpory ve formě kompenzace za závazky veřejné služby stanoví možnost převádět přebytky pouze do výše 10 % ročně.
 - Neexistuje přímá vazba mezi nadměrnou kompenzací a výší dividend vyplacených dánskému státu, což je ostatně zásada, která byla stanovena v desetiletých rozpočtech ještě před zjištěním případných nadměrných kompenzací.
- ⁽²⁷⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 23. října 2007 – C47/07 – Smlouva o závazku veřejné služby mezi podnikem Deutsche Bahn Regio a spolkovými zeměmi Berlín a Braniborsko (Úř. věst. C 35, 8.2.2008, s. 13).

Daň ze mzdy

- (182) DKT uvádí, že dánský stát zrušil osvobození od daně ze mzdy v roce 2008. Odvolává se na návrh dánského zákona, ve kterém odhad nákladů na tuto daňovou povinnost DSB činil 80 milionů DKK ročně. Na základě této skutečnosti se DKT domnívá, že osvobození od daně mělo výrazný záporný dopad na hospodářskou soutěž, a to ve výši takřka 800 milionů DKK za deset let, což je částka, kterou by měl dánský stát získat zpět.
- (183) DKT mimoto upozorňuje Komisi na skutečnost, že se dánský stát údajně rozhodl vyrovnat v budoucnu daňovou povinnost DSB prostřednictvím zvýšení smluvních plateb.
- (184) DKT si přeje, aby Komise projednala tuto otázku v rámci tohoto řízení, protože řízení CP 78/06, na které se odvolává v rozhodnutí o zahájení řízení, bylo mezitím uzavřeno.

Právní základ pro posouzení slučitelnosti

- (185) Dne 10. ledna 2010 předložila DKT Komisi své připomínky k výběru vhodného právního základu mezi nařízeními (EHS) č. 1191/69 a (ES) č. 1370/2007.
- (186) DKT se domnívá, že posouzení slučitelnosti dotčených opatření podpory na základě nařízení (ES) č. 1370/2007 by bylo z právního hlediska chybné, jelikož toto nařízení vstoupilo v platnost teprve dne 3. prosince 2009. Po připomenutí některých zásad uplatňování *ratione temporis* předpisů EU v oblasti státních podpor DKT tvrdila, že rozlišení je nutné provádět podle toho, zda se jedná o oznámené podpory či nikoliv. DKT se opírala o rozsudek Soudu prvního stupně ve věci SIDE⁽²⁸⁾, aby prokázala, že v tomto konkrétním případě by Komise měla zkoumat slučitelnost na základě nařízení (EHS) č. 1191/69.
- (187) Závěr DKT je založen především na skutečnosti, že dotčené smlouvy o veřejných službách pokrývají období 1999–2004 a 2005–2014 a že jsou podrobeny udělovány v rámci měsíčních smluvních plateb. DKT kromě toho poznamenává, že nařízení (ES) č. 1370/2007 neobsahuje žádné ustanovení o již udělených státních podporách nebo o podporách, které jsou předmětem vyšetřovacího řízení. Rozhodnutí o zahájení řízení ze dne 10. září 2008 neobsahuje ostatně žádný odkaz na nové nařízení, přestože již bylo přijato. DKT konečně také zdůrazňuje rozpor se sdělením Komise o stanovení pravidel pro hodnocení protiprávně poskytnuté státní podpory⁽²⁹⁾.
- (188) DKT se domnívá, že by mohlo být nařízení (ES) č. 1370/2007 vhodným právním základem pro posou-

zení slučitelnosti pouze vzhledem k budoucím dopadům smluv o veřejných službách, tedy smluvním platbám uskutečněným po 3. prosinci 2009.

7. POZNÁMKY DÁNSKA K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (189) Podle Dánska nejsou připomínky DKT důvodem pro odlišné posouzení dotčených skutečností. Dánsko trvá na tom, že čtyři kritéria rozsudku ve věci Altmark jsou v tomto konkrétním případě splněna a že společnost DSB nezískala nadměrnou kompenzaci.

Rozsah vyšetřování Komise

- (190) Dánsko se domnívá, že formální vyšetřovací řízení se netýká dopravy v regionu hlavního města, a že tudíž není nutné se vyjadřovat ke stanoviskům DKT k těmto smlouvám.
- (191) Dánsko udává, že DSB S-tog a/s je 100 % dceřinou společností DSB SV a že údaje týkající DSB S-tog a/s jsou zahrnuty do konsolidovaných účetních závěrek skupiny DSB a do údajů předložených dánskými orgány.
- (192) Dánské orgány upřesňují, že předběžné a smluvní platby, které se vztahují na dopravu zajišťovanou společností S-tog, byly také stanoveny na základě výnosu vlastního kapitálu po zdanění ve výši 6 %. Hospodářský výsledek DSB S-tog a/s byl zahrnut do rozpočtu DSB SV a následně byly vypočítány smluvní platby, které mají být zaplacený společnosti za dopravu na dálkových a regionálních tratích. Provozní výsledek dceřiné společnosti DSB S-tog a/s je navíc zohledněn v konsolidovaném výsledku DSB SV. Výsledek dosažený dopravní činností společnosti S-tog je tudíž zohledněn v celkovém finančním výsledku DSB SV.

Kritéria rozsudku ve věci Altmark

- (193) Připomínky DKT nezpochybňují podle Dánska skutečnost, že v tomto konkrétním případě jsou čtyři kritéria rozsudku ve věci Altmark splněna.
- (194) Pokud jde o první kritérium, dánské orgány připomínají, že Komise k tomuto bodu nevyjádřila žádné pochybnosti. Otázka, zda trať Kodaň–Århus představuje úkol veřejné služby, je probrána níže.
- (195) Pokud jde o druhé kritérium, dánské orgány připomínají, že Komise nevyjádřila pochybnosti o období do roku 2008, a upřesňují, že pro období mezi rokem 2009 a rokem 2014 byla kompenzace placená DSB rovněž vypočítána na základě desetiletého rozpočtu předloženého Komisi.

⁽²⁸⁾ Rozsudek ze dne 15. dubna 2008 ve věci *Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE) v. Komise*, T-348/04.

⁽²⁹⁾ Úř. věst. C 119, 22.5.2002, s. 22.

(196) Pokud jde o připomínky DKT ke třetímu kritériu a o skutečnost, že by mělo být zkoumáno pouze tehdy, je-li předem splněno čtvrté kritérium, dánské orgány tento názor nesdílejí a domnívají se, že kritéria mohou být zkoumána zcela nezávisle jedno na druhém a v pořadí, kterým se Soudní dvůr řídil v rozsudku ve věci Altmark.

(197) Co se týká čtvrtého kritéria, dánské orgány odmítají argumenty DKT, které by vedly k závěru, že toto kritérium nebylo dodrženo. Upřesňují, že desetileté rozpočty byly vypracovány na základě všech dostupných údajů a dostatečné analýzy nákladů zahrnující dlouhodobé výhledy zlepšení. Rozpočet byl navíc během vyjednávání druhé smlouvy upraven a smluvní platby sníženy, aby se zohlednila vyšší účinnost. Dánské orgány kromě toho udávají, že skutečnost, že podnik má z historických důvodů mimořádné náklady ve spojení se zaměstnanci přijatými se statutem státních zaměstnanců, nesouvisí s dobrým nebo špatným řízením podniku. Také připomínají, že ve složení kapitálu, profilu rizika atd. existují mezi různými železničními podniky značné rozdíly, což znemožňuje srovnání s jinými podniky. Stejně tak okolnost, že společnost DSB First byla schopna předložit pro trať Kystbanen nabídku za cenu na první pohled nižší, není projevem ani náznakem toho, že by platby vyplácené DSB byly příliš vysoké, protože tato nabídka byla předložena jinou společností a vychází z odlišných parametrů (pouze smluvní zaměstnanci, novější kolejová vozidla, méně početný personál v jednotlivých soupravách).

Slučitelnost

(198) Dánsko opět zpochybňuje stanovisko Komise týkající se provádění nařízení (EHS) č. 1191/69, o kterém se domnívá, že přináší značnou právní nejistotu, a to zejména pokud jde o oznamovací povinnost u smluv o veřejných službách.

(199) Dánsko přesto nesdílí výklad DKT, a to především ohledně použití termínu „cena“ v čl. 14 odst. 2 písm. b) a ohledně nepoužitelnosti pravidel týkajících se státních podpor v případech, kdy by bylo použitelné nařízení (EHS) č. 1191/69.

i) Obecné informace týkající se analýzy

(200) Dánsko zásadně nesouhlasí s argumentem DKT, podle kterého by se kompenzace měla stanovit na základě nákladů u každé dotčené trati. Žádný právní základ neumožňuje požadovat, aby kompenzace vyplácená na základě souhrnné smlouvy o plnění úkolů veřejné služby byla vypočítána na základě analýz provedených na „mikroúrovni“ každého úkolu, který poskytovatel služeb přijal.

(201) Dánské orgány odmítají výklad DKT týkající se rozsudku ve věci Fred Olsen (věc T-17/02) a zdůrazňují, že v tomto konkrétním případě se jedná o ucelenou, integrovanou síť provozovanou v rámci dojednané souhrnné

smlouvy. Stanovení výše kompenzace na základě analýzy jednotlivých tratí je tudíž zbytečné a mohlo by vést k zavádějícím výsledkům. Mělo by za následek větší nejistoty ohledně rozdělení společných nákladů, než má souhrnný přehled všech příjmů a výdajů spojených s plněním úkolů veřejné služby uložených smlouvou.

(202) Na druhou stranu připomínají, že účetní údaje DSB týkající se služeb poskytovaných na základě smlouvy lze zkoumat odděleně, protože jsou založeny na oddělených účetnictvích.

ii) Spoj Kodaň–Århus

(203) Dánské orgány nesdílejí názor, že poskytování služeb, které by bylo možné provést bez finanční podpory, nemůže představovat úkol veřejné služby. Stát může rozhodnout, že ho zahrne do rozsáhlé, ucelené veřejné služby (požadavky ohledně jízdních řádů dopravní obslužnosti, kapacity, sazeb atd.), o což jde v tomto konkrétním případě, protože tato trať je úzce integrovaná do ostatních služeb zajišťovaných DSB, a to kvůli návazným spojům směrem na sever od Århusu, propojením s ostatními tratěmi a seskupováním a rozdělováním souprav, které po ní jezdí.

(204) Dánské orgány navíc uvádějí, že kompenzace placené DSB jsou vypočteny na základě příjmů a nákladů souvisejících se všemi úkoly veřejné služby. Jsou-li do nich zahrnuty tratě nebo některé služby, které by mohly vykazovat přebytky, jsou příjmy, které z nich vyplývají, zahrnuty do celkového účetního výkazu. Vyřazení některých tratí, které by mohly být samy o sobě ziskové, by tak mohlo mít pouze za následek zvýšení celkové podpory vyplácené DSB a zahrnutí neprodělečné trati nevede nutně k nadměrné kompenzaci.

(205) Dánské orgány ostatně upozorňují, že výpočty DKT týkající se trati Kodaň–Århus jsou nepřesné, a předkládají podklady, které to umožňují potvrdit. Zdůrazňují, že DKT dostatečně neupřesňuje, jak byly tyto výpočty provedeny, a tvrdí, že uváděná čísla jim nejsou známa. Podle Dánska vede optimistický odhad příjmů na této trati k částce o více než [...] milionů DKK nižší, než je [...] milionů uváděných DKT.

iii) Produktivita

(206) Dánské orgány odmítají argument, podle kterého DSB nedosáhla v období 1999–2007 výraznějšího růstu produktivity. Zpochybňují metodu výpočtu DKT založenou na poměru mezi jmenovitými náklady na zaměstnance a obchodním obrátem. Obchodní obrát DSB je ovlivněn určitým počtem mikroekonomických a makroekonomických faktorů, které mají za následek, že neexistuje stálá poměrná vazba mezi produkcí a obrátem (faktory: místní konkurence, vývoj hospodářské konjunktury, politické priority, inflace, vývoj sociálního složení cestujících atd.).

(207) Dánské orgány navrhuji dvě metody pro vyhodnocení produktivity činností DSB:

— produkce DSB, to znamená počet cestujících na kilometr (zvýšení o 1,8 % za rok v období 1999–2007) v porovnání s počtem zaměstnanců (v přepočtu na plný pracovní úvazek),

— produkce DSB v poměru ke skutečným personálním nákladům (to znamená očištěných o inflaci mezd).

(208) Obě metody vykazují zvýšení produktivity, v prvním případě o 1,9 % a v druhém případě o 2 % ročně.

iv) Snížení smluvních plateb

(209) Dánské orgány tvrdí, že čísla uváděná v tomto ohledu DKT nejsou přesná. „Smluvní platby“ zanesené do účtů DSB a použité DKT se týkají jak smlouvy uzavřené se státem, již se týká tento konkrétní případ, tak jiných plateb spojených s jinými smlouvami (smlouvy uzavřené společností DSB ve Švédsku, smlouva s Hovedstaders Udviklingsråd (HUR) a smlouva o dočasné dopravě na trati Langå–Struer).

(210) Upřesňují, že snížení o miliardu DKK zcela jasně vyplývá ze zákona o rozpočtu na rok 2003 (čl. 28.61.01 odst. 10). Ze zákona o rozpočtu na rok 2003 a ze zákona o rozpočtu na rok 2004 je kromě toho zřejmé, že se přistoupilo ke zvýšení částek, které byly sníženy v roce 2003 a v roce 2004. Dánsko předkládá souhrnnou tabulku, která dokládá, že celkové snížení skutečně dosáhlo nakonec částky 1018 milionů DKK.

v) Vlakové kilometry

(211) Dánské orgány uvádějí, že povinnost stanovená smlouvou ohledně produkce vlakových kilometrů je nižší než údaj předložený DKT, protože je nutné zohlednit nabídkové řízení na dopravní služby ve středním a západním Jutlandu z listopadu 2003. V tabulce předkládají přesné údaje, které dokládají, že DSB uskutečnila celkem o 1,5 milionu vlakových kilometrů více, než ukládala smlouva, takže nelze tvrdit, že společnost DSB získala kompenzaci za služby, které neposkytla. Navíc zdůrazňují, že DSB zasílala čtvrtletně ministerstvu dopravy zprávu o své smluvní produkci.

vi) Hospodářské výsledky DSB

(212) Dánsko se domnívá, že výhledový rozpočet DSB založený na výhledovém ziskovém rozpětí ve výši 6 % byl přiměřený a realistický. Za skutečnost, že se ziskové rozpětí nakonec ukázalo vyšší, než předpokládal výhledový rozpočet, může celá řada nepředvídatelných okolností, jejichž dopad vláda odstranila na jedné straně

mimořádným snížením smluvních plateb a na druhé straně výběrem dividend.

(213) Dánské orgány kromě toho zpochybňují výpovědní hodnotu údajů o výkonnosti evropských podniků zabývajících se osobní železniční dopravou. Vyzdvihují potíže podobných srovnání (různá složení kapitálu a různá míra investovaných prostředků, podmínky provozního rizika, makroekonomické a strukturální faktory mající vliv na účetní údaje podniků) a citují zprávu vypracovanou Komisí, ze které nevyplývá, že by společnost DSB byla rentabilnější než její konkurenti na evropském trhu.

(214) Dánsko ostatně nepopírá, že vývoj hospodářských výsledků DSB byl lepší, než předpokládaly původní rozpočty. Dánské orgány přesto předkládají objasnění ohledně dopadů vývoje daňových sazeb a předkládají souhrnnou tabulku výsledků DSB.

(215) Dánsko konečně předložilo aktuální údaje o finanční situaci DSB a upřesnilo, že hospodářské výsledky po zdanění u činnosti související s poskytováním veřejných služeb dosáhly v roce 2007 výše 670 milionů DKK 2007 a 542 milionů DKK v roce 2008.

vii) Politika v oblasti dividend

(216) Dánsko se domnívá, že politika v oblasti dividend představuje ve spojení s důkladně vypracovaným rozpočtem velmi účinný prostředek proti nadměrné kompenzaci, protože je pružným nástrojem pro zabránění nadměrné kompenzace v případě, kdy se pracovní předpoklady rozpočtu ukáží jako nedostatečné. Politika v oblasti dividend působí jako doplněk důkladně vypracovaného rozpočtu, na kterém je postavena dopravní smlouva.

(217) Dánské orgány připomínají, že kompenzace je stanovena předem na základě podloženého odhadu výnosů a nákladů a že nepředstavuje zdroj, jehož by DSB mohla využívat bez omezení. Upřesňují také, že v případě, kdy skutečné údaje vykáží zápornou odchylku od výhledového rozpočtu – například kvůli růstu nákladů (chyby v řízení, zvýšení mezd, výdajů nebo nákupů) nebo kvůli ztrátě příjmů oproti odhadům v důsledku snížení dopravy –, nemůže DSB získat od státu další kompenzaci. V případě špatného výkonu tak DSB nese část rizika.

(218) Podle dánských orgánů tak politika v oblasti dividend hraje úlohu dodatečné pojistky proti jakékoliv nadměrné kompenzaci v případě, kdy hospodářský výsledek vykáže kladnou odchylku od výhledového rozpočtu. Představuje pružný nástroj, jehož pomocí stát může zajistit, že společnosti je odebrána daná částka.

(219) Dánsko upřesňuje, že společnost DSB neměla možnost využít případné výhody v oblasti likvidity – zejména prostřednictvím krízového dotování – k narušení hospodářské soutěže na trhu například poskytováním dalších služeb.

(220) Dánské orgány ostatně upřesňují, že celková částka dividend vztahující se k účetním závěrkám 1999 až 2007 převyšuje o 3469 milionů DKK částku, kterou předpokládal rozpočet. Upřesnily, že DSB vyplatila dánskému státu dividendy ve výši 607 milionů DKK v roce 2007 a 359 milionů v roce 2008.

(221) Přestože je pravda, že vyplácení dividend nebylo výlučně prováděno na základě výpočtu ke zjištění případné nadměrné kompenzace, výše vybraných dividend podle Dánska jasně převyšuje rozdíl mezi předpokládanými a skutečnými hospodářskými výsledky. Jelikož DSB vykázala výsledky převyšující předpokládané hodnoty, byly tyto přebytky v plné míře vyvedeny ze společnosti ve formě dividend. Dánsko se proto domnívá, že k žádné nadměrné kompenzaci nedošlo.

viii) Zavedení mechanismu zpětné úhrady

(222) V rámci vypracování svých připomínek a debat s Komisí Dánsko uvedlo, že uvažuje začlenit do dotčených smluv o veřejných službách uzavřených s DSB mechanismus zpětné úhrady.

(223) Zvažovaný mechanismus má následující vlastnosti.

Fungování mechanismu zpětné úhrady

(224) V případě, že by dánské orgány předem obdržely přesné informace o výkonech DSB, měl být podle jejich názoru vyrovnávací mechanismus vyjádřen následující rovnicí:

$$\text{Celkové příjmy (cestující + smluvní platby)} - \text{přiměřený zisk} - \text{celkové výdaje} = 0$$

(225) Dánské orgány ovšem upozorňují, že nemohou mít předem k dispozici přesné informace vztahující se na celou dobu trvání víceletých smluv, a že se tudíž v praxi tato rovnice rovná nule jen zřídka.

(226) V současném systému je rovnice ve skutečnosti upravována podle výsledku (pravá strana rovnice) pomocí politiky dividend. Jiné řešení, o kterém dánské orgány uvažují, by spočívalo v úpravách celkových příjmů (levá

strana rovnice) každoročním přizpůsobením smluvních plateb pomocí ročního mechanismu zpětné úhrady.

(227) Rozsah úpravy by měl odpovídat hrubému snížení vyjádřenému v níže uvedené rovnici.

$$\text{Celkové příjmy} - \text{přiměřený zisk} - \text{celkové výdaje} = \text{hrubé snížení}$$

Úpravy týkající se účinnosti a kvalitativních zlepšení (čisté snížení)

(228) Aby se zajistilo, že DSB bude nadále motivována ke zlepšení své účinnosti a k přilákání nových cestujících, měla by podle dánských orgánů doložka o zpětné úhradě umožnit odměnu za zlepšení výkonu podniku na základě předem nastavených ukazatelů. DSB by si tak mohla ponechat určitou část hrubého snížení, pokud by k hrubému snížení (tj. přiměřený zisk/návratnost vlastního kapitálu přesahující zisk stanovený v rovnici) došlo kvůli:

— snížení nákladů měřenému podle osobokilometrů a/nebo

— zvýšení počtu cestujících měřenému v osobokilometrech.

(229) Dánské orgány tak mají v úmyslu upravit mechanismus zpětné úhrady následujícím způsobem:

— pokud DSB sníží své náklady (na osobokilometry) vůči průměrným nákladům na poslední čtyři roky, bude toto zlepšení vypočteno (diferenciál nákladů vyjádřený v procentech vynásobený základem celkových nákladů), a

— pokud se zvýší počet cestujících, bude zvýšení osobní dopravy měřené v osobokilometrech vynásobeno 0,80 DKK a hrubé snížení bude sníženo o tuto částku ⁽³⁰⁾.

(230) Dánské orgány upřesnily, že celková výše snížení z důvodu zlepšení výkonů nesmí přesáhnout hrubé snížení za daný rok. Čisté snížení se tím bude pohybovat mezi nulou a výší hrubého snížení.

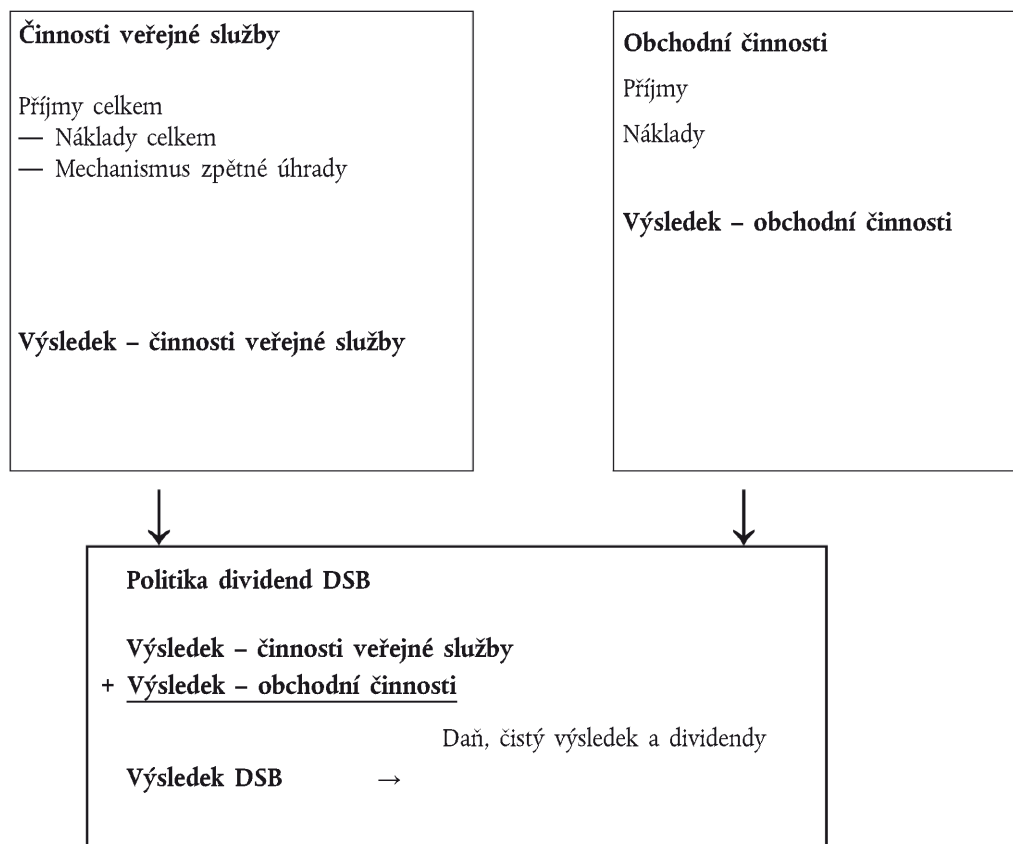
(231) Mechanismus zpětné úhrady by tak měl fungovat podle následující rovnice:

$$\text{Mechanismus zpětné úhrady} = \text{hrubé snížení} - \text{proměnná} (\Delta + \text{osobokilometry } \Delta) = \text{čisté snížení}$$

⁽³⁰⁾ Částka 0,80 DKK přibližně odpovídá jednotkovému příjmu na osobokilometr v regionální a meziregionální železniční dopravě.

Dopad na politiku v oblasti dividend

- (232) Dánské orgány zdůraznily, že zavedení podobného mechanismu zpětné úhrady by mělo významný dopad na politiku dánského státu v oblasti dividend, jak ukazuje níže uvedená tabulka:

*Mechanismus zpětné úhrady a maximální výše přiměřeného zisku*

- (233) Dánské orgány také uvedly, že tento mechanismus zpětné úhrady bude doplněn o stanovení horní hranice, která umožní dohlédnout, aby nevedl k tomu, že by byl DSB přisouzen zisk, jehož výše by přesáhla míru považovanou za přiměřenou.
- (234) Dánské orgány uvažují o stanovení této horní hranice vzhledem k návratnosti vlastního kapitálu DSB, jež by v případě, že přesáhne hranici 6 % stanovenou ve smlouvách, zohlednila dodatečné zisky dosažené díky růstu účinnosti nebo díky zvýšení počtu cestujících. Tato horní hranice by se potom stanovila podle následující rovnice:

$$\frac{\text{Přiměřený zisk (6 \%)} + \text{proměnná } (\Delta \cdot \text{osobokilometry } \Delta)}{\text{Vlastní kapitál}} < 12 \%$$

- (235) Motivační prvky v mechanismu zpětné úhrady tak mohou přinést DSB další zisk, pokud společnost zlepší složení svých nákladů nebo pokud se zvýší počet přepravených cestujících ($\Delta \cdot$ osobokilometry Δ).
- (236) Dánské orgány upřesnily, že ve výpočtu se přihlédlo pouze k té části vlastního kapitálu DSB, která odpovídá na základě odděleného účetnictví její činnosti v oblasti veřejné služby.

- (237) Podle tohoto mechanismu by mohla být horní hranice přiměřeného zisku stanovena na návratnost vlastního kapitálu ve výši 12 %. Dánské orgány upřesnily, že roční limit nesmí přesáhnout 10 % rozložených na tři roky.

Empirický důkaz

- (238) Dánské orgány předložily Komisi analýzu, která empiricky dokládá, jaký by byl dopad podobného mechanismu zpětné úhrady na období 2004–2008, což ukazuje níže uvedená tabulka:

Činnosti veřejné služby (v milionech DKK)	Výsledek před zdaněním	Přiměřený zisk (6 % návratnost vlastního kapitálu před zdaněním)	Hrubá zpětná úhrada	Odhad vlastního kapitálu	Osobokilometry (v milionech)	Náklady na osobokilometr (DKK/km)	Rozdíl v nákladech na osobokilometr (4 roky)	Růst účinnosti DSB	Zvýšení osobokilometrů	Zisky DSB celkem	Zpětná úhrada – čisté snížení	Výsledek DSB	Návratnost vlastního kapitálu po uplatnění mech. zpětné úhrady (v %)	Průměrná návratnost vlastního kapitálu po zpětné úhradě (v %)
2004	943	594	349	6 931	4 353	1,25	3 %	151	78,4	230	119	824	11,9	
2005	919	575	344	6 906	4 392	1,32	– 3 %	0	31,2	31,2	312	607	8,8	
2006	977	583	394	6 994	4 526	1,3	– 2 %	0	107	107	287	690	9,9	10,2
2007	724	569	155	7 108	4 635	1,31	2 %	115	87	202	0	724	10,2	9,6
2008	717	523	188	6 609	4 759	1,33	– 2 %	0	99	99	89	628	9,5	9,9

- (239) Uplatnění mechanismu zpětné úhrady by tím pádem vedlo k návratnosti vlastního kapitálu DSB v období 2004–2008 v mírách pohybujících se mezi 8,8 % a 11,9 %.

- (240) Při uplatnění pravidla 10 % v průměru za 3 roky, které bylo překročeno v roce 2006 o 0,2 %, by mechanismus zpětné úhrady znamenal úpravu ve výši 38 milionů DKK za tento rozpočtový rok.

Daň ze mzdy

- (241) Dánsko připomíná, že osvobození od daně ze mzdy je pro příště zrušeno.

- (242) Podle dánských orgánů nemělo toto osvobození za následek žádnou hospodářskou výhodu pro podniky jako DSB, které ho využívaly. Osvobození bylo zohledněno ve smlouvě, stejně jako bylo zohledněno při nabídkových řízeních týkajících se dopravních smluv atd., a to takovým způsobem, aby se všichni uchazeči nacházeli v rovném postavení.

- (243) Pokud jde o případnou kompenzaci společnosti DSB po jejím podřízení dani ze mzdy, dánské orgány upozorňují, že smluvní platby vyplácené DSB byly původně vypočítány podle zásady, že DSB nemusí daň ze mzdy platit. Kompenzace tak byla o tuto částku „snížena“. Jelikož DSB nyní dani z příjmu podléhá, přestal tím platit základ pro výpočet kompenzace a DSB byla vyplacena kompenzace, aby se zohlednila tato změna v ukazatelích výpočtu. Tato kompenzace dosahuje přibližně částky 80 milionů DKK za rok a týká se pouze činností veřejné služby DSB.

- (244) Podle Dánska tak mělo osvobození od daně ze mzdy a pozdější zrušení tohoto osvobození na finanční situaci DSB neutrální dopad.

8. POSOUZENÍ OPATŘENÍ OBSAŽENÝCH VE SMLOUVÁCH O VEŘEJNÝCH DOPRAVNÍCH SLUŽBÁCH

8.1 ROZSAH PŮSOBNOSTI ROZHODNUTÍ

- (245) Toto rozhodnutí se týká slučitelnosti smluv o veřejných dopravních službách uzavřených mezi dánským ministerstvem dopravy a společností Danske Statsbaner s předpisy Společenství v oblasti státních podpor.
- (246) Zahájení řízení dne 10. září 2008 a především poznámky dánských orgánů a připomínky zúčastněných stran umožnily Komisi přesně určit rozsah a oblast působnosti různých dotčených smluv o veřejných službách, způsoby určení kompenzace za veřejnou službu a souhrn okolností, které mohly vést k nadměrné kompenzaci ve prospěch společnosti Danske Statsbaner.
- (247) Komise tak identifikovala čtyři smlouvy o veřejných službách, které se týkají období 2000–2004 a 2005–2014 a dopravních služeb na dálkových, regionálních a místních tratích, jež by mohly obsahovat prvky státní podpory (viz výše uvedený 28., 46., 50. a 69. bod odůvodnění). K nim se také připojují doplňkové smlouvy, které byly uzavřeny s cílem čelit zpožděním v dodávce kolejových vozidel (viz 114. bod odůvodnění).
- (248) Komise v tomto ohledu zdůrazňuje, že zúčastněné strany předložily své připomínky k různým bodům debaty a k pochybnostem vyjádřeným Komisí v jejím rozhodnutí o zahájení řízení, a to u všech těchto smluv.
- (249) Komise zkoumá také dopad dalších opatření fiskální povahy na slučitelnost dotčených kompenzací za závazky veřejné služby ⁽³¹⁾.

8.2 EXISTENCE PODPORY

- (250) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem, nestanoví-li tato smlouva jinak“.

⁽³¹⁾ Komise kromě toho připomíná své rozhodnutí o zahájení řízení, které umožnilo zjistit, že DSB nemá žádnou explicitní nebo implicitní záruku dánského státu, která by jí umožnila získat výhodnější úvěrové podmínky, než jsou podmínky poskytované soukromým podnikům. Pro podobnou situaci a podobný závěr viz rozsudek ze dne 26. června 2008 ve věci SIC v. Komise, T-442/03, body 121 až 127.

8.2.1 STÁTNÍ PROSTŘEDKY

- (251) Smlouva o veřejných službách stanoví úhradu kompenzace za plnění smlouvy o veřejných službách ve prospěch společnosti DSB z rozpočtu dánského státu. Tato kompenzace se tudíž uskutečňuje prostřednictvím státních prostředků.

8.2.2 SELEKTIVITA

- (252) Společnost DSB, která je podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, je jediným příjemcem kompenzace za závazky veřejné služby stanovené ve smlouvách. Opatření je tudíž selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.2.3 HOSPODÁŘSKÁ VÝHODA

- (253) Podle Soudního dvora nezískává podnik hospodářskou výhodu, pokud kompenzace za závazek veřejné služby splňuje čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci *Altmark*. Je proto třeba přezkoumat, zda smlouvy o veřejných službách uzavřené mezi dánskou vládou a DSB splňují kumulativně tato čtyři kritéria.
- (254) Jelikož jsou čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci *Altmark* kumulativní povahy, nedodržení jednoho z těchto kritérií stačí ke zjištění, že zkoumaná opatření poskytují selektivní výhodu. Z důvodu srozumitelnosti a vzhledem k zvláštnostem této věci bude Komise v první řadě analyzovat, zda se v tomto konkrétním případě skutečně jedná o podnik pověřený úkoly veřejných služeb, který z tohoto důvodu získává kompenzaci stanovenou na objektivních a transparentních základech (první dvě kritéria *Altmark*), aby poté konkrétně přezkoumala, zda výběr tohoto podniku byl uskutečněn v rámci nabídkového řízení, a pokud ne, zda kompenzace, která mu byla k tomuto účelu poskytnuta, spočívá na analýze nákladů průměrného a správně řízeného podniku (čtvrté kritérium *Altmark*).

První kritérium: podnik-příjemce skutečně pověřený plněním jasně určených úkolů veřejné služby

- (255) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise dospěla ke zjištění, že společnost DSB je skutečně pověřena výkonem jasně určených úkolů veřejné služby, a že je tudíž splněno první kritérium rozsudku ve věci *Altmark*.
- (256) I když Komise nevyjádřila pochybnosti ohledně tohoto kritéria, společnost DKT odmítla její stanovisko, protože se domnívá, že Komise měla ověřit nutnost a přiměřenost úkolů veřejné služby.

- (257) DKT je také názoru, že nutnost by měla být prověřována u každé jednotlivé trati a že přiměřenost by měla být posuzována vzhledem k možnostem ziskovosti každé z dotčených tratí při zohlednění omezení a požadavků uložených veřejnou mocí. Na podporu svého stanoviska DKT uvádí příklad železniční trati Kodaň–Århus, která je zahrnuta do smluv o veřejných službách, zatímco podle analýzy vypracované samotnou společností je DKT údajně zisková.
- (258) Dánské orgány tyto argumenty odmítly a také odmítly výpočty provedené společností DKT v případě železniční trati Kodaň–Århus s upřesněním, že tyto výpočty nejsou dostatečně podrobné a neodpovídají číselným údajům, které samy mají. Podle dánských orgánů je dotčená trať údajně také ztrátová.
- (259) Komise připomíná, že v odvětví pozemní dopravy cestujících musí být nutnost služby obecného hospodářského zájmu posuzována podle článku 93 SFEU a právních předpisů, což v tomto případě znamená nařízení (EHS) č. 1191/69 až do dne 3. prosince 2009 a od tohoto dne nařízení (ES) č. 1370/2007.
- (260) V ustanoveních čl. 1 odst. 4 nařízení (EHS) č. 1191/69 se uvádí, že:
- „za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb, které zejména berou v úvahu sociální faktory a faktory životního prostředí a územního plánování, nebo s cílem nabídnout zvláštní jízdné určitým kategoriím cestujících mohou příslušné orgány členských států uzavřít s dopravním podnikem smlouvu na veřejné služby“.
- (261) V ustanoveních čl. 14 odst. 1 uvedeného nařízení je vymezen obsah a typické vlastnosti smluv o veřejných službách: standardy plynulosti, pravidelnosti, kapacity a kvality, určené sazby a podmínky.
- (262) Úkoly veřejné služby jsou nyní vymezeny v čl. 2 písm. e) nařízení (ES) č. 1370/2007 jako:
- „požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“.
- (263) Komise tak zaznamenává, že platné specifické právní předpisy nijak neomezují možnost svěřit úkoly služeb pokrývající všechny tratě s cílem vytvořit ucelený dopravní systém, a to zejména z důvodů umožnit určitou plynulost dopravy. Není uvedeno žádné kritérium ohledně výnosnosti či nevýnosnosti jednotlivých dotčených tratí. Tato možnost není konečně ani omezena existencí srovnatelných dopravních služeb, jak usuzoval první stěžovatel ve zvláštním případě trati Kodaň–Ystad.
- (264) Komise se také domnívá, že argumenty uvedené DKT ohledně jiných druhů dopravy nejsou relevantní, protože zákonodárce stanovil pro každý z těchto způsobů odlišná pravidla, což lze vysvětlit především různým stupněm otevření trhu konkurenci a různými zvláštnostmi pro uživatele a veřejnou moc.
- (265) Konečně skutečnost, že se dopravní služba týká přeshraničního nebo mezinárodního spoje, nemůže zpochybnit možnost jejího provozování v rámci veřejné služby. Komise zdůrazňuje v tomto ohledu, že i v odvětvích plně otevřených konkurenci existují pro mezinárodní spoje⁽³²⁾ služby obecného hospodářského zájmu.
- (266) Komise se proto domnívá, že se Dánsko nedopouští zjevně nesprávného posouzení, zahrnuje-li do smlouvy o veřejných službách jednu nebo více ziskových tratí, pokud jsou tyto tratě součástí uceleného dopravního systému, aniž by byla existence takových tratí dotčena, což Dánsko v tomto konkrétním případě popírá. Komise také poznamenává, že, pokud by měla být jedna trať tohoto systému zisková, musí být tyto příjmy zohledněny v celkovém výpočtu nákladů a příjmů týkajících se dotčených služeb a při stanovení výše kompenzací. Z toho vyplývá, že výsledky ziskové trati by nakonec stejnou měrou snížily finanční kompenzaci nutnou pro provozování ostatních neziskových tratí tohoto systému. Při neexistenci přesných protikladných pravidel může členský stát volně posoudit rozsah úkolů veřejné služby, které si přeje svěřit určitému podniku, aby vytvořil dostatečný dopravní systém.
- (267) Komise se domnívá, že předchozí posouzení posiluje stálá judikatura, podle které:
- „Co se týče pravomoci stanovit povahu a rozsah úkolu služby obecného hospodářského zájmu ve smyslu Smlouvy, jakož i stupně kontroly, kterou orgány Společenství musí v této souvislosti vykonávat, vyplývá [...] z judikatury Soudu, že členské státy mají širokou posuzovací pravomoc při určení definice toho, co považují za služby obecného hospodářského zájmu a že Komise může zpochybnit definici těchto služeb vytvořenou členským státem pouze v případě zjevného pochybení“⁽³³⁾.
- ⁽³²⁾ Viz v tomto ohledu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství, zejména článek 16 tohoto nařízení (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3); viz také Pokyny Společenství pro státní podporu v námořní dopravě, zejména odst. 9 druhá odrážka (Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3).
- ⁽³³⁾ Viz rozsudek ze dne 26. června 2008 ve věci SIC v. Komise, T-442/03, Sb. rozh. 2008, s. II-1161, body 195–196, a také rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. února 2008 ve věci BUPA a další v. Komise, T-289/03, Sb. rozh. 2008, s. II-81, bod 166; a rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 15. června 2005 ve věci Fred Olsen, SA v. Komise, T-17/02, Sb. rozh. 2005, s. II-2031, bod 216.

- (268) Úloha Komise se tím omezuje na kontrolu toho, zda se Dánsko nedopustilo zjevně nesprávného posouzení při stanovení rozsahu úkolů veřejné služby uvedených v dotčených smlouvách.
- (269) Komise proto nadále tvrdí, že z vnitrostátního právního základu smlouvy, to znamená dánského zákona o železniční dopravě, vyplývá, že společnost DSB je pověřena výkonem veřejné služby na základě smluv dojednaných s dánským ministerstvem dopravy. Připomíná také, že smlouvy podrobně vymezují na dobu určitou (smlouvy jsou uzavřeny pro období 2000–2004 a 2005–2014) závazky DSB ohledně obslužnosti tratí a přesnosti, kvality a četnosti vlakových služeb, které má poskytnout.
- (270) Komise zdůrazňuje, že Dánsko prokázalo, že cílem dotčených smluv o veřejných službách je vytvořit rozsáhlý a ucelený dopravní systém, který zaručuje cestujícím kvalitní službu a splňuje cíle dopravní obslužnosti území.
- (271) Pokud jde o zvláštní případ spoje Kodaň–Ystad, Komise poznamenává, že dánské orgány rovněž předložily vysvětlení okolností a jednotlivých etap, které vedly k jeho zahrnutí do dopravního systému, jehož se týkají smlouvy o veřejných službách. Dánské orgány tak vysvětlily, jak byla tato trať postupně provozována v režimu „volné dopravy“ až do roku 2002, poté v režimu „veřejné dopravy“, ale bez dodatečné kompenzace až do 31. prosince 2004, aby byla konečně na období 2005–2014 zahrnuta do smlouvy o veřejných službách (k tomu viz 122. bod odůvodnění). Dále poznamenávají, že tato trať byla při provozování v rámci „volné dopravy“ ztrátová a že na provozování této trati nebyly před rokem 2005 uvolněny žádné veřejné prostředky.
- (272) Komise bere rovněž na vědomí cíl vyhlášený dánskými orgány spojit ostrov Bornholm nejenom s Kodaní, ale také se zbytkem dánského území, jak to potvrzuje sazební nabídka podporující především spoje mezi Jutlandem a Bornholmem (DSB Orange). Dánské orgány se navíc domnívaly, že dopravní služba po železnici uspokojuje určité zvláštní potřeby, na které stávající autobusová doprava nepřináší odpověď, jako je průjezd vlaků se třemi zastávkami v sousedních švédských městech Fösieby (Malmö), Svedala a Skurup. Tato dopravní obslužnost je také součástí vůle posílit možnosti přístupu na ostrov Bornholm. Jak je uvedeno výše v 263. bodě odůvodnění, Komise zdůrazňuje, že skutečnost, že tento spoj prochází jiným členským státem a má v něm zastávky, nezpochybňuje existenci úkolu veřejné služby nebo služby obecného hospodářského zájmu. V tomto ohledu je nutné především brát v úvahu zájem, který mohou mít dánští občané na lepší dopravní obslužnosti dotčených sousedních švédských měst.
- (273) Tyto prvky doplňují prvky uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení a posilují Komisi v jejím závěru, že se dánská vláda nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když zahrnula trať Kodaň–Ystad do režimu smluv o veřejných službách.
- (274) Obecně Komise potvrzuje svůj původní závěr a domnívá se, že první kritérium stanovené Soudem v rozsudku ve věci Altmark je splněno.
- Druhé kritérium: ukazatele, které byly předem objektivně a jasně stanoveny a na jejichž základě je vypočítána kompenzace**
- (275) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise zdůraznila, že výše kompenzací ve prospěch DSB za uspokojení uložených požadavků veřejné služby byla stanovena na základě výhledového rozpočtu na deset let. V tomto stádiu byl Komisi dostupný pouze desetiletý rozpočet pro období 1999–2008. Vyjádřila proto své pochybnosti o období 2009–2014, na které se rovněž vztahují smlouvy o veřejných službách.
- (276) Ve svých připomínkách dánské orgány objasnily ukazatele uplatnitelné na toto druhé období tím, že Komisi předložily desetiletý rozpočet pro období 2005–2014, který byl vypracován na základě výhledů provozního rozvoje DSB během dotčeného období. Tím potvrdily, že kompenzace stanovené každou smlouvou o veřejných službách spočívají na výhledovém rozpočtu na 10 let.
- (277) DKT však popřela, že by tyto výhledové rozpočty mohly být dostatečné pro splnění požadavků stanovených v rozsudku ve věci Altmark, neboť se domnívala, že tyto výhledové rozpočty nebyly dostatečně podrobným výkladem zvolených ukazatelů a že kompenzace měly být založeny na analýze nákladů na jednotlivé tratě.
- (278) První rozpočet na období 1999–2008 byl vypracován na základě podrobné výhledové ekonomické analýzy společnosti DSB. Byl pojat jako výchozí základ pro přípravu zákona, který z DSB vytvořil nezávislý podnik (viz 8. bod odůvodnění). Poté byl na jaře roku 1999 aktualizován, předložen finanční komisi dánského parlamentu a schválen v rámci přijetí zákona č. 249 ze dne 11. června 1999.
- (279) Spočíval hlavně na následujících předpokladech:
- zvýšení ceny jízdenek odpovídající inflaci (index čistých cen),
 - průměrný růst produktivity o 2 % za rok,

- roční úroková míra ve výši 5 %,
 - návratnost vlastního kapitálu po zdanění ve výši 6 %,
 - investice do kolejových vozidel ve výši přibližně 10 miliard DKK,
 - objemy produkce (vlakové kilometry) a prodeje (osobokilometry) upřesněné v několika tabulkách a používající jako výchozí hodnoty údaje z roku 1999: 41 milionů vlakových kilometrů a 4 023 miliard osobokilometrů u regionální a mezinárodní dopravy a u vlaků intercity a 15,6 milionu vlakových kilometrů a 1 208 miliardy osobokilometrů u předměstské dopravy.
- (280) Dánské orgány upřesnily, že druhý rozpočet pro období 2005–2014 byl vypracován na základě následujících údajů a předpokladů:
- celková roční inflace ve výši 2,5 %,
 - zvýšení ceny jízdenek o 2,5 % odpovídající inflaci,
 - průměrný růst produktivity o 2,5 % za rok,
 - roční úroková míra ve výši 5,15 %,
 - návratnost vlastního kapitálu po zdanění ve výši 6 %,
 - investice do kolejových vozidel ve výši přibližně 10 miliard DKK,
 - zvýšení počtu ujetých kilometrů o přibližně 20 %,
 - zvýšení počtu cestujících o přibližně 20 %,
 - osvobození zaměstnanců DSB od daně ze mzdy.
- (281) Na základě těchto prvků se Komise domnívá, že rozpočty spočívají na přiměřených údajích a předpokladech, které jsou dostatečně podrobné pro stanovení ukazatelů výpočtu kompenzací. Komise navíc poznamenává, že byly provedeny úpravy, aby se zohlednila změna výše poplatků v roce 2003, a že všechny tyto ukazatele byly uvedeny dánským ministerstvem dopravy v relevantních právních předpisech⁽³⁴⁾. Komise mimoto dochází k zjištění, že smluvní platby byly stanoveny předem,
- protože jejich výše se upřesnila ve smlouvách na ročním základě pro celou dobu trvání smluv.
- (282) Jak je uvedeno výše, Komise se domnívá, že v rámci smluv o veřejných službách, které stanoví dopravní systém složený z několika vzájemně závislých tratí, nemusí členský stát nutně stanovit výši kompenzací pro každou trať zvlášť. Druhé kritérium rozsudku ve věci Altmark po členském státu vyžaduje, aby objektivním a jasným způsobem předem stanovil ukazatele, které umožní stanovit celkovou výši plateb, jejichž cílem je kompenzace za závazky vyplývající ze smlouvy jako celku.
- (283) Komise proto může dojít k závěru, že smluvní platby byly vypočítány na základě ukazatelů stanovených předem jasným a objektivním způsobem a že druhé kritérium rozsudku ve věci Altmark je také splněno.
- Čtvrté kritérium: nabídkové řízení nebo úroveň nutné kompenzace stanovená na základě analýzy nákladů průměrného podniku, správně řízeného a přiměřeně vybaveného dopravními prostředky**
- (284) Smlouva o veřejných službách nebyla předmětem žádného nabídkového řízení. Je tedy nutné zjistit, zda je výše kompenzace stanovena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto úkolů se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto úkolů.
- (285) Dánsko se domnívá, že toto kritérium je splněno, a předložilo připomínky, aby odstranilo pochybnosti Komise ohledně metody použité pro stanovení výše smluvních plateb a celkové kompenzace za úkoly veřejné služby.
- (286) Dánské orgány upozornily, že vytvoření DSB jako podniku nezávislého na státě provázela hloubková ekonomická analýza (Bernsteinova zpráva) a opatření umožňující posílit účinnost a produktivitu podniku. Stejně tak byly cíle týkající se zvýšení účinnosti zahrnuty do desetiletých rozpočtů, které sloužily jako základ pro výpočet smluvních plateb. Dánské orgány tvrdí, že cíl návratnosti vlastního kapitálu ve výši 6 % představuje přiměřených zisk. Zvolený přístup pro stanovení výše kompenzací tak podle nich vychází z obecného posouzení dostupných údajů a z předvídání růstu účinnosti v souladu se zásadami tržního hospodářství.

(34) Dánský zákon č. 112 z roku 2004.

- (287) Dánské orgány původně předložily prvky srovnání (poměrná srovnání) s jinými železničními podniky. Připomínky předložené Dánskem v rámci řízení ale naopak zdůrazňovaly potíže při srovnávání finančních výkonů vnitrostátních nebo evropských provozovatelů železniční dopravy. Za tyto potíže mohou zvláštnosti vlastní těmto podnikům a dotčeným trhům a chybějící srovnatelnost finančních a účetních údajů obzvláště v odvětví železniční dopravy.
- (288) Kromě toho DKT upozornila, že jedna dceřiná společnost DSB byla schopna zúčastnit se nabídkových řízení a nabízet služby za nižší náklady, než za jaké se zavázala služby poskytovat DSB v rámci smluv o veřejných službách. Dánské orgány trvaly na skutečnosti, že DSB a její dceřinou společnost DSB First nelze srovnávat, protože obě společnosti mají rozdílné zvláštnosti a rozdílné složení nákladů (zaměstnanci, kolejová vozidla, obchodní postupy).
- (289) Komise uznává, že dánské ministerstvo dopravy přijalo opatření (finanční studie a strukturální restrukturalizační opatření), aby z DSB učinilo efektivní nezávislý podnik. Zaznamenává také kvantifikované cíle v oblasti návratnosti vlastního kapitálu a růstu produktivity.
- (290) Komise ale také zdůrazňuje nízkou míru srovnatelnosti mezi podniky daného odvětví, kterou uznávají jak dánské orgány, tak společnost DKT, která neumožňuje porovnat ukazatele výkonnosti DSB s ukazateli jiných provozovatelů.
- (291) Komise se navíc domnívá, že uvedený příklad výkonnosti dceřiné společnosti DSB First zřejmě ukazuje, že pro DSB snad existují možnosti dlouhodobého zvyšování produktivity, a to uplatněním všech nebo části opatření prováděných DSB First ke snížení svých nákladů.
- (292) Z uvedeného plyne, že Komise nemůže s jistotou dojít k tomu závěru, že kompenzace přiznaná DSB byla opravdu stanovena na základě analýzy skutečných nákladů průměrného podniku, správně řízeného a přiměřeně vybaveného dopravními prostředky.
- (293) Za těchto okolností dochází Komise ke zjištění, že čtvrté kritérium rozsudku ve věci Altmark není splněno.
- (294) Jelikož se kritéria stanovená Soudem v rozsudku ve věci Altmark musí posuzovat kumulativně, není nutné přistoupit k posouzení třetího kritéria a v tomto stádiu

úvah ověřovat neexistenci nadměrné kompenzace. Komise se proto domnívá, že kompenzace mohla poskytnout DSB hospodářskou výhodu.

8.2.4 NARUŠENÍ HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE A OVLIVNĚNÍ OBCHODU MEZI ČLENSKÝMI STÁTY

- (295) Hospodářská výhoda byla poskytnuta dopravnímu podniku, který vyvíjí činnost v železniční dopravě jak v Dánsku, tak v sousedních zemích. Trhy osobní železniční dopravy jsou v Dánsku otevřené konkurenci. Finanční podpora tak narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž.
- (296) Jak upozornil Soud ve svém rozsudku ve věci Altmark, několik členských států mimo jiné otevřelo svůj vnitrostátní trh a mezi nimi se nacházejí některé sousední země Dánska, jako je Švédsko nebo Německo. Tradiční provozovatelé těchto zemí, ale také nově příchozí, vyvíjejí činnost v několika členských státech Společenství. Tím pádem podpora poskytnutá jednomu dánskému železničnímu podniku může ovlivnit obchod mezi členskými státy, které již otevřely přepravu cestujících po železnici konkurenci nebo jejichž podniky působí na vnitrostátních trzích otevřených konkurenci.
- (297) Je nutné ostatně brát ohled také na hospodářskou soutěž mezi různými druhy dopravy, jako je např. doprava cestujících autobusy.
- (298) Dotčená podpůrná opatření tudíž mohou narušit obchod mezi členskými státy.
- (299) V důsledku této skutečnosti se Komise domnívá, že kompenzace za veřejnou službu představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

8.3 SLUČITELNOST S VNITŘNÍM TRHEM

8.3.1. PRÁVNÍ ZÁKLAD SLUČITELNOSTI SE SMLOUVOU O FUNGOVÁNÍ EU

- (300) Článek 93 Smlouvy o fungování Evropské unie stanoví podmínky slučitelnosti „podpor, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby“. Tento článek je *lex specialis* vzhledem k čl. 106 odst. 2 ⁽³⁵⁾ a čl. 107 odst. 2 a 3 SFEU.

⁽³⁵⁾ 17. bod odůvodnění výše uvedeného rozhodnutí Komise ze dne 28. listopadu 2005.

- (301) Podle Soudu provádějí nařízení (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 ze dne 4. června 1970 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách⁽³⁶⁾ vyčerpávajícím způsobem článek 93 SFEU, který tak nelze použít přímo⁽³⁷⁾.
- (302) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení dospěla Komise k závěru, že dotčené kompenzace nelze považovat za slučitelné s vnitřním trhem na základě nařízení (ES) č. 1107/70.
- (303) Ve stejném rozhodnutí se Komise domnívala, že smlouvy uzavřené mezi dánskou vládou a společností Danske Statsbaner představují smlouvy o veřejných službách ve smyslu článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69 a že slučitelnost těchto podpor musí být posuzována na základě tohoto nařízení.
- (304) Komise nicméně zdůrazňuje, že dne 3. prosince 2009 vstoupilo v platnost nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, kterým se současně zrušila nařízení (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70. Komise je toho názoru, že posouzení slučitelnosti se nyní musí zakládat na nařízení (ES) č. 1370/2007, protože se jedná o právní předpisy platné v okamžiku, kdy Komise přijímá své rozhodnutí.
- (305) V tomto ohledu Komise poznamenává, že dánské orgány nevyjádřily k této změně právního základu připomínky. DSB a DKT ale naopak předložily argumenty, podle nichž by Komise měla nadále provádět své posouzení na základě předpisů platných v okamžiku uzavření smluv.
- (306) Po zvážení argumentů společností DSB a DKT se Komise přesto domnívá, že předložené argumenty nejsou takové povahy, aby zpochybnilly její přístup uplatnění *ratione temporis* předpisů EU o státních podporách, který vede k závěru, že Komise musí založit své stanovisko na právních předpisech platných v okamžiku přijetí svého rozhodnutí. Komise se domnívá, že smlouvy o veřejných službách by měly být posuzovány na základě nařízení č. 1370/2007, a to z následujících důvodů.
- (307) Za prvé Komise zdůrazňuje, že samotné nařízení (ES) č. 1370/2007 stanoví způsoby svého vstupu v platnost a svého provádění *ratione temporis*. V souladu se svým článkem 12 vstoupilo nařízení (ES) č. 1370/2007 v platnost dne 3. prosince 2009. Podle čl. 10 odst. 1 se nařízení (EHS) č. 1191/69 zrušuje počínaje stejným dnem. Komise proto nemůže vycházet z nařízení (EHS) č. 1191/69, které v okamžiku rozhodnutí Komise již neplatí; Komise naopak musí založit své posouzení na nařízení (ES) č. 1370/2007.
- (308) Za druhé Komise dochází ke zjištění, že v nařízení (ES) č. 1370/2007 není žádná zmínka o tom, že by se toto nařízení nemělo vztahovat na smlouvy o veřejných službách uzavřené před jeho vstupem v platnost. Ustanovení čl. 8 odst. 3 nařízení (ES) č. 1370/2007 obsahuje přechodná pravidla pro smlouvy uzavřené před jeho vstupem v platnost. Toto ustanovení ve skutečnosti představuje odchylku v provádění čl. 8 odst. 2 nařízení, který se týká dodržování předpisů o uzavírání smluv, jež jsou definovány v článku 5. Je nutné poznamenat, že by tato výjimečná přechodná ustanovení o uzavírání smluv nebyla nutná, pokud by smlouvy o veřejných službách uzavřené před vstupem nařízení v platnost byly vyňaty z jeho oblasti působnosti. Článek 8 naopak potvrzuje, že ostatní ustanovení nařízení se na tyto smlouvy vztahují.
- (309) Za třetí Komise upřesňuje, že se její sdělení o stanovení pravidel pro hodnocení protiprávně poskytnuté státní podpory⁽³⁸⁾ na tento konkrétní případ nevztahuje. Toto sdělení ve skutečnosti výslovně uvádí, že se nedotýká výkladu nařízení Rady a Komise v oblasti státních podpor. Nařízení (ES) č. 1370/2007 přímo stanoví pravidla svého dočasného provádění.
- (310) Za čtvrté Komise zdůrazňuje, že rovněž Soudní dvůr potvrdil zásadu, podle které se nové pravidlo ihned použije na budoucí účinky situace, která vznikla za platnosti dřívějšího pravidla. Soudní dvůr rovněž rozhodl, že zásada ochrany legitimního očekávání nemůže být natolik rozšířena, aby obecně bránila použití nového pravidla na budoucí účinky situací, které vznikly za platnosti dřívějšího pravidla⁽³⁹⁾.
- (311) Za páté Soudní dvůr usoudil, že hmotněprávní pravidla EU musejí být vykládána jako vztahující se na situace vzniklé před jejich vstupem v platnost pouze tehdy, pokud z jejich znění, cíle a struktury jasně vyplývá, že jim musí být přiznán takový účinek⁽⁴⁰⁾. A jak je uvedeno výše, tato poslední podmínka je v případě nařízení (ES) č. 1370/2007 zjevně splněna.

⁽³⁶⁾ Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1.

⁽³⁷⁾ Výše uvedený rozsudek ze dne 24. července 2003, ve věci Altmark Trans, C-280/00, body 101, 106, 107.

⁽³⁸⁾ Úř. věst. C 119, 22.5.2002, s. 22.

⁽³⁹⁾ Viz rozsudek ze dne 11. prosince 2008 ve věci *Freiststaat Sachsen v. Komise*, C-334/07 P, Sb. rozh. 2008, s. II-9465, bod 43.

⁽⁴⁰⁾ C-334/07 P, *Freiststaat Sachsen*, bod 44.

- (312) Za šesté Komise rovněž poznamenává, že ve stejném rozsudku dospěl Soudní dvůr k závěru, že pokud se právní režim, za jehož platnosti členský stát oznámil zamýšlenou podporu, změnil před přijetím rozhodnutí Komise, musí Komise rozhodovat na základě nových pravidel⁽⁴¹⁾. Soudní dvůr také upřesnil, že oznámení zamýšlené podpory členským státem nevytváří konečný právní stav a nepřisuzuje legitimní očekávání, které by znamenalo, že se Komise vyjádří k slučitelnosti podpor se společným trhem tak, že použije pravidla platná ke dni, ke kterému k tomuto oznámení došlo. Rozpor by nastal tudíž v případě, že by bylo členskému státu, jenž naopak oznamovací povinnost nedodržel, umožněno vytvoření konečného právního stavu poskytnutím protiprávní podpory.
- (313) Na závěr se Komise domnívá, že rozsudek ve věci SIDE není v tomto konkrétním případě relevantní⁽⁴²⁾. Tento rozsudek se týká otázky uplatnění jednoho ustanovení primárního práva, a to čl. 87 odst. 3 písm. d) Smlouvy o ES. Soud prvního stupně v tomto rozsudku rozhodl, že Smlouva o ES neobsahuje přechodná ustanovení týkající se použití tohoto článku, ani žádný údaj, podle kterého by se měl uplatňovat na situace časově předcházející dni jeho vstupu v platnost⁽⁴³⁾. Tato situace není tudíž srovnatelná s tímto konkrétním případem. Nařízení (ES) č. 1370/2007 totiž přechodná ustanovení obsahuje a na jejich základě může Komise vyvodit, že se nařízení vztahuje na smlouvy o veřejných službách uzavřené před jeho vstupem v platnost, s výjimkou pravidel o uzavírání smluv.
- (314) Nařízení (ES) č. 1370/2007 je tudíž použitelné na tento konkrétní případ.

8.3.2 SLUČITELNOST S VNITŘNÍM TRHEM NA ZÁKLADĚ NAŘÍZENÍ (ES) Č. 1370/2007

- (315) V ustanovení čl. 3 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007 se uvádí, že, „pokud příslušný orgán rozhodne o udělení výlučného práva nebo poskytnutí kompenzace jakékoli povahy za plnění závazků veřejné služby jím vybranému provozovateli, provede to v rámci smlouvy o veřejných službách“. V tomto konkrétním případě byly úkoly veřejné služby svěřeny společnosti DSB prostřednictvím několika smluv o veřejných službách, jak je výše uvedeno v bodě odůvodnění 247.
- Obsah smluv o veřejných službách**
- (316) Článek 4 nařízení (ES) č. 1370/2007 stanoví povinný obsah smluv o veřejných službách. V další části Komise postupně posuzuje různé prvky popsané v tomto ustanovení nařízení.
- (317) Podle čl. 4 odst. 1 písm. a) musí smlouvy o veřejných službách „jasně vymezit závazky veřejné služby, které musí provozovatel veřejných služeb plnit, a dotčené územní oblasti“. Z posouzení dotčených smluv, které Komise s ohledem na první kritérium rozsudku ve věci *Altmark* uskutečnila jak ve svém rozhodnutí o zahájení řízení, tak v tomto dokumentu (viz 274. bod odůvodnění), vyplývá, že tato podmínka je v tomto konkrétním případě splněna.
- (318) Při posouzení druhého kritéria rozsudku ve věci *Altmark* (viz 269. bod odůvodnění) dospěla Komise k závěru, že smluvní platby byly vypočteny na základě předem stanovených jasných a objektivních parametrů, což jí umožňuje považovat v tomto konkrétním případě čl. 4 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 1370/2007 za rovněž splněný. Toto ustanovení stanoví, že smlouvy o veřejných službách „objektivním a transparentním způsobem předem stanoví: i) ukazatele, na základě kterých se vypočítá platba případné kompenzace, a ii) povahu a rozsah případných udělených výlučných práv způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací“. Otázkou existence případné nadměrné kompenzace v dotčených smlouvách se bude zabývat níže uvedená podrobná analýza. Komise také zdůrazňuje, že tyto smlouvy o veřejných službách stanoví způsoby rozdělení nákladů spojených s poskytováním služeb. Pokud jde o přiměřený zisk, Komise odkazuje na níže uvedené stanovisko.
- (319) Komise poznamenává, že dotčené smlouvy o veřejných službách stanoví způsob rozdělení příjmů z prodeje jízdenek, což je v souladu s odstavcem 2 tohoto článku. V tomto konkrétním případě si příjmy ponechává DSB.
- (320) Doba trvání smluv o veřejných službách, a to 5 a 10 let, je také v souladu s pokyny čl. 4 odst. 3, který stanoví maximální dobu trvání smluv o službách v oblasti přepravy cestujících po železnici nebo jiné železniční přepravy na 15 let.
- (321) Jelikož ostatní ustanovení nejsou pro tento případ relevantní, dospívá Komise k závěru, že smlouvy o veřejných službách uzavřené mezi dánským ministerstvem a společností DSB jsou v souladu s článkem 4 nařízení (ES) č. 1370/2007.

Uzavírání smluv o veřejných službách

- (322) Článek 5 nařízení (ES) č. 1370/2007 stanoví pravidla pro uzavírání smluv o veřejných službách. Článek 8 stejného nařízení ale stanoví pro tuto oblast určitá přechodná pravidla.

⁽⁴¹⁾ C-334/07 P, Freiststaat Sachsen, bod 53.

⁽⁴²⁾ Rozsudek ze dne 15. dubna 2008 ve věci *Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE) v. Komise*, T-348/04.

⁽⁴³⁾ C 348/04, SIDE, bod 56.

- (323) Komise zdůrazňuje, že všechny dotyčné smlouvy o veřejných službách se týkají služeb v oblasti přepravy cestujících po železnici a že všechny smlouvy uzavřelo přímo dánské ministerstvo dopravy se společností DSB. Tyto smlouvy byly navíc podepsány buď před 26. červencem 2000 nebo počínaje 26. červencem 2000 a před 3. prosincem 2009. Byly uzavřeny na dobu 5 a 10 let. Komise tak dochází ke zjištění, že uzavírání smluv o veřejných službách je v souladu s přechodnými ustanoveními čl. 8 odst. 3 nařízení (ES) č. 1370/2007.
- (324) Podle čl. 8 odst. 2, „aniž je dotčen odstavec 3, musí být uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě po železnici a po silnici uvedeno do souladu s článkem 5 tohoto nařízení do 3. prosince 2019“. Na tomto základě mohly být dotčené smlouvy o veřejných službách uzavřeny přímo.
- (325) Toto ustanovení mimoto stanoví, že „během tohoto přechodného období přijmou členské státy opatření, aby postupně dosáhly souladu s článkem 5, a tím se vyhnuly vážným strukturálním problémům, zejména s přepravní kapacitou“. Je ovšem nutné uznat, že čl. 5 odst. 6 zachovává pro příslušné orgány možnost uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě po železnici přímo.
- (326) Komise se tak domnívá, že dotčené smlouvy o veřejných službách jsou v souladu s pravidly uzavírání stanovenými článkem 5 nařízení (ES) č. 1370/2007.

Kompenzace za veřejné služby

- (327) V ustanovení čl. 6 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007 se uvádí, že „všechny kompenzace související s obecným pravidlem nebo smlouvou o veřejných službách musí být v souladu s článkem 4, a to bez ohledu na způsob, jakým byla smlouva uzavřena. Jakákoli kompenzace jakékoliv povahy související s přímo uzavřenou smlouvou o veřejných službách podle čl. 5 odst. 2, 4, 5 nebo 6 nebo související s obecným pravidlem musí být rovněž v souladu s přílohou“.
- (328) Slučitelnost kompenzace za veřejnou službu musí být tudíž posuzována na základě ustanovení přílohy nařízení (ES) č. 1370/2007, protože dotčené smlouvy byly uzavřeny přímo v souladu s čl. 5 odst. 6 nařízení (ES) č. 1370/2007.
- (329) Tato příloha upřesňuje, že „kompenzace nesmí přesáhnout částku rovnající se čistému finančnímu dopadu, který odpovídá součtu pozitivních nebo negativních dopadů, které má plnění závazků veřejné služby na náklady a příjmy provozovatele veřejných služeb“. To v podstatě znamená, že Komise musí ověřit, zda smluvní platby nebyly příčinou nadměrné kompenzace při zohlednění přiměřeného zisku pro DSB. Komise se při tom opírá o kritéria stanovená v příloze.
- (330) V tomto konkrétním případě Komise zdůrazňuje, že výpočet nákladů a příjmů je proveden v souladu s platnými daňovými a účetními pravidly. Připomíná, že právní rámec použitelný na DSB v oblasti účetních standardů a vnitrostátních pravidel v oblasti hospodářské soutěže ukládá podniku vedení odděleného účetnictví pro jeho různé činnosti. Smluvní platby hrazené DSB na základě smluv o veřejných službách jsou tak účtovány odděleně od ostatních činností prováděných na obchodním základě. Tato pravidla tak umožňují zabránit křížovým dotacím.
- (331) Smlouvy o veřejných službách sice obsahují ustanovení ohledně kontroly a úpravy kompenzace, Komise nicméně zdůrazňuje, že tyto mechanismy neumožňují zabránit případným nadměrným kompenzacím a že smlouvy neobsahují mechanismus zpětné úhrady těchto nadměrných kompenzací.
- (332) Komise se domnívá, že případným nadměrným kompenzacím lze zabránit pouze zavedením mechanismu zpětné úhrady. Smlouvy o veřejných službách uzavřené mezi dánským ministerstvem dopravy a společností DSB musejí být změněny tak, aby byly v souladu s výše uvedenými podmínkami, a to především zavedením mechanismu zpětné úhrady.
- (333) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila Komise pochybnosti, zda výše kompenzace je omezena na částku nezbytně nutnou pro pokrytí nákladů vyvolaných plněním úkolů veřejné služby. Tyto pochybnosti se zakládaly na důvodech, které byly vysvětleny v posouzení týkajícím se dodržení třetího kritéria stanoveného judikaturou *Altmark*, to znamená:
- i) *Přebytky hospodářských výsledků DSB*
 - ii) *Zpoždění v dodávkách kolejových vozidel*
 - iii) *Spoj Kodaň–Ystad*
- (334) Komise přezkoumá postupně tyto tři aspekty, aby posoudila existenci nadměrných kompenzací v rámci plnění smluv o veřejných službách a opatření nutná k zabránění jakékoliv nadměrné kompenzace v budoucnu. Komise přitom zohlední definici přiměřeného zisku uvedenou v bodě 6 přílohy, to znamená „míru návratnosti kapitálu, která je běžná v odvětví v daném členském státě a která musí zohledňovat riziko nebo neexistenci rizika pro provozovatele veřejných služeb z důvodu zásahu orgánů veřejné správy“.

i) Přebytky hospodářského výsledku DSB

- (335) Komise přezkoumala vývoj vlastního kapitálu a hospodářské výsledky DSB, pokud jde o její činnosti v oblasti veřejných služeb, za dobu trvání dotčených smluv. Toto přezkoumání v zásadě spočívá na podrobné analýze finanční situace DSB za období 1999–2006 vypracované KPMG dne 30. ledna 2008 na objednávku dánského státu. Dánské orgány mimoto předaly doplňující prvky týkající se roků 2007 a 2008 a v rámci formálního vyšetřovacího řízení svá objasnění.
- (336) Komise bere na vědomí zejména informace předložené dánskými orgány k vysvětlení tohoto vývoje v porovnání s desetiletými rozpočty, a to zejména pokud jde o vypracování rozpočtu při založení společnosti DSB v roce 1999 a o změny některých účetních pravidel nebo míry zdanění. Vývoj odpisů, finančního řízení nebo úrokové míry slouží také jako vysvětlení. Komise rovněž uznává, že DSB mohla dosáhnout růstu účinnosti, který jí umožnil zlepšit své výsledky a svou finanční situaci.
- (337) Komise se ale domnívá, že všechny tyto prvky byly takové povahy, že mohly změnit výši nákladů nebo břemen DSB při provozování dopravních služeb stanovených v různých smlouvách o veřejných službách. Zlepšení finanční situace DSB tím pádem mělo vést ke snížení břemena dánského státu při provozování uvedených služeb ve srovnání s výhledy desetiletých rozpočtů. Toto snížení tedy v sobě zahrnovalo celkové snížení kompenzace za závazky veřejné služby.
- (338) Vzhledem k tomu, že nedošlo k odpovídající opravě smluvních plateb, se Komise domnívá, že tyto různé faktory odrážejí skutečnost, že DSB získala kompenzace převyšující náklady vynaložené v souvislosti s plněním úkolů veřejné služby, navýšené o přiměřený zisk, který byl stanoven na 6 %. Komise poznamenává, že smluvní platby byly sníženy pouze v letech 2002, 2003 a 2004, a to ve výši 1 018 miliard DKK.
- (339) Komise ale poznamenává, že dánské orgány nepopírají, že při zohlednění všech těchto prvků dosáhla společnost DSB vyšší míry ziskovosti, než původně předpokládaly desetileté rozpočty, které sloužily jako základ pro výpočet kompenzace za závazky veřejné služby. Toto zjištění vyplývá rovněž z připomínek předložených zúčastněnými stranami, i když je možnost vzájemného srovnání výkonů železničních podniků v Dánsku a v Evropě slabá, jak je uvedeno v předchozí části (viz 290. až 292. bod odůvodnění).
- (340) Komise také zaznamenává, že výsledky společnosti DSB S-tog a/s, která je 100 % dceřinou společností DSB SV, jsou konsolidovány na úrovni mateřské společnosti a že míra očekávaného přiměřeného zisku je u obou společností stejná. Komise tudíž přistoupí ke globálnímu přezkumu přebytků hospodářských výsledků v rámci různých smluv o veřejných službách na úrovni DSB.
- (341) Komise tak zdůrazňuje, že účty DSB vykazují oproti výhledovému rozpočtu zvýšení výsledku DSB po zdanění během období 1999–2006 o 2,715 miliardy DKK. Údaje předložené dánskými orgány ukazují, že DSB zaznamenala v roce 2007 výsledek po zdanění ve výši 670 milionů DKK a v roce 2008 ve výši 542 milionů DKK, to znamená výsledky o 227 milionů a o 97 milionů DKK vyšší, než předpokládal výhledový rozpočet pro tyto dva roky⁽⁴⁴⁾. Za celé období 1999–2008 tak Komise odhaduje přebytky hospodaření ve srovnání s původními rozpočty DSB na částku 3,039 miliardy DKK.
- (342) Komise se domnívá, že tyto přebytky svědčí o skutečnosti, že smluvní platby převýšily částku nezbytně nutnou pro kompenzaci nákladů vynaložených v souvislosti s plněním úkolů veřejné služby a navýšených o přiměřený zisk.
- (343) Komise ale připomíná, že podle dánských orgánů nevedly tyto přebytky hospodářských výsledků k akumulaci kapitálu DSB nad míru původně stanovenou ve výhledovém rozpočtu. Dánské orgány usuzují, že část přebytků výsledků hospodaření byla převedena zpět dánskému státu v podobě dividend.
- (344) Komise poznamenává, že mezi rokem 1999 a rokem 2007 společnost DSB skutečně vyplatila dánskému státu v dividendách částku 4,826 miliard DKK. To odpovídá za období 1999–2007 v dividendách částce o téměř 3,5 miliardy DKK vyšší, než předpokládaly výhledové rozpočty. V roce 2008 DSB vyplatila dánskému státu také částku ve výši 359 milionů DKK, tedy přibližně o 150 milionů více, než s čím počítaly výhledové rozpočty⁽⁴⁵⁾. Komise uvádí, že dánský stát vybral mezi rokem 1999 a rokem 2008 celkem přibližně 3,65 miliardy DKK v dodatečných dividendách.

⁽⁴⁴⁾ Výpočty provedené na základě zprávy KPMG předložené Komisi dánskými orgány (tabulka 2.4 a aktualizované tabulky 2.2, 2.3 a 2.28).

⁽⁴⁵⁾ Tato částka je určena na základě výsledku po zdanění, který je ve výhledovém rozpočtu na rok 2008 odhadován na 399 milionů DKK, a pravidla výběru dividend ve výši odpovídající polovině přebytku po zdanění vykázaného DSB, jak je uvedeno ve 102. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí.

(345) Na rozdíl od tvrzení dánských orgánů se Komise domnívá, že politika v oblasti dividend nemůže být považována za doložku o zpětné úhradě umožňující upravit kompenzace za plnění úkolů veřejné služby a zabránit nadměrným kompenzacím. Výběr dividend strukturálně nesplňuje požadavky stanovené v nařízení (ES) č. 1370/2007 a zejména v jeho příloze. Vyplacení dividend totiž závisí na rozhodnutí akcionářů podniku a nenabízí automaticnost požadovanou pro zabránění nadměrných kompenzací. Kromě toho jsou dividendy obvykle vybírány později v roce ve srovnání s úpravami kompenzací, ke kterým musí dojít na konci rozpočtového roku.

(346) Vzhledem k okolnostem tohoto konkrétního případu Komise uznává, že dánský stát vybral během období 1999–2008 dodatečné dividendy (ve srovnání s částkou původně stanovenou v rozpočtu) v celkové výši jasně

převyšující přebytky hospodářského výsledku DSB. Komise zaznamenává, že dodatečné dividendy vybrané Dánskem jsou přibližně o 20 % vyšší než přebytky hospodářských výsledků vykázaných DSB.

(347) Komise obecně poznamenává, že z účetního hlediska dochází k výběru dividend po určení výsledku a že tento výběr obvykle nezabrání nadměrné kompenzaci. Komise je ale nucena uznat, že ve skutečnosti dánský stát výběrem dividend z podniku, který má ve 100 % vlastnictví, v plné míře opravil přebytkový stav společnosti DSB tak, že tento podnik nezískal konkrétně žádnou nadměrnou kompenzaci. Ekonomické důsledky přebytků hospodářského výsledku nad původně předpokládaných 6 % byly zrušeny výběrem dividend a společnost DSB jich nemohla využít ke zvýšení vlastního kapitálu nebo k obohacení.

(v milionech DKK)

Hosp. výsledky DSB SV	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Celkem
Příjmy z cestujících	3 278	3 550	3 789	3 895	3 888	4 052	4 164	4 264	4 391	4 541	
Smluvní platby	3 296	3 460	3 820	3 642	4 147	3 968	4 326	4 342	4 247	4 130	
Skutečné náklady	(6 728)	(6 869)	(6 304)	(6 362)	(7 362)	(7 182)	(7 647)	(7 792)	(7 940)	(8 326)	
Skutečný provozní výsledek po zdanění	595	777	846	774	697	664	745	726	767	558	
Vyplacené dividendy	135	268	103	610	649	736	895	775	655	364	5 190
Původně předpokládané dividendy	50	51	53	183	188	192	212	205	222	223	1 579
Skutečné dodatečné dividendy	85	217	50	427	461	544	683	570	433	141	3 611

(348) Komise zdůrazňuje, že se tento závěr týká DSB SV, protože hospodářské výsledky DSB S-tog a/s jsou konsolidovány na úrovni mateřské společnosti a politika v oblasti dividend se určuje na její úrovni.

(349) Komise ale zdůrazňuje, že toto stanovisko nemůže trvale zaručit neexistenci nadměrné kompenzace po celou dobu trvání smluv o veřejných službách. Je založeno na empirickém a situačním přezkoumání účtů společnosti DSB za uplynulé období, ale nenabízí strukturální řešení týkající se nutné každoroční úpravy výše kompenzace za závazky veřejné služby.

(350) V tomto ohledu Komise zdůrazňuje, že dánské orgány mají v úmyslu změnit probíhající smlouvy o veřejných službách s cílem zavedení mechanismu zpětné úhrady. Výše popsaný mechanismus zpětné úhrady (viz 222. až

240. bod odůvodnění) má umožnit úpravu výše smluvních plateb na základě účetní rovnice. Podle takového mechanismu by byly případné přeplatky vráceny státu na základě stavu účtů na konci účetního období, aby se zabezpečilo, že návratnost vlastního kapitálu DSB zůstane v rozmezí stanoveném státem.

(351) Mechanismus zpětné úhrady předpokládá úpravu smluvních plateb na konci rozpočtového roku (viz 227. bod odůvodnění). Jeho uplatnění vede k hrubému snížení smluvních plateb, aby se zachovala výše přiměřeného zisku stanovená na 6 % návratnosti vlastního kapitálu podle následující rovnice:

$$\text{Celkové příjmy} - \text{přiměřený zisk} - \text{celkové výdaje} = \text{hrubé snížení}$$

(352) Podle názoru Komise splňuje tento mechanismus zpětné úhrady požadavky stanovené v příloze nařízení (ES) č. 1370/2007 a také v rámci Společenství pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby⁽⁴⁶⁾. Komise poznamenává, že takový systém je srovnatelný s kontrolami popsány v oddíle III tohoto rámce. Rovněž zdůrazňuje, že základní výše přiměřeného zisku by zůstala stanovena na 6 % návratnosti vlastního kapitálu, což považuje za rozumnou výši pro tento druh činnosti s ohledem na výše dosahované současnými domácími konkurenty DSB, jak je uvádí společnost DKT.

(353) Komise také poznamenává, že tento mechanismus zahrnuje úpravy týkající se účinnosti a kvalitativních zlepšení. Plánovaný mechanismus počítá s upravováním hrubého snížení tak, aby si DSB mohla ponechat část odpovídající snížení nákladů na osobokilometry a zvýšení počtu cestujících měřených v osobokilometrech (viz 228. bod odůvodnění). Tyto opravy se uplatňují podle následující rovnice:

$$\text{Mechanismus zpětné úhrady} = \text{hrubé snížení} - \text{opravy (náklady } \Delta \text{ + osobokilometry } \Delta) = \text{čisté snížení}$$

(354) Komise rovněž zaznamenává, že ukazatele umožňující určit čisté snížení, a tudíž zohlednění těchto oprav, jsou předem stanoveny a kvantifikovány (viz 229. bod odůvodnění). Mechanismus zpětné úhrady může být upravován následujícím způsobem:

— náklady Δ : pokud DSB snížil své náklady (na osobokilometry) ve srovnání s průměrnými náklady za poslední čtyři roky, bude toto zlepšení vypočítáno následovně: rozdíl v nákladech na osobokilometry (vyjádřený v procentech) ve srovnání s průměrnými náklady za poslední čtyři roky vynásobený základem celkových nákladů, a

— osobokilometry Δ : pokud se zvýší počet cestujících, bude zvýšení osobní dopravy měřené

v osobokilometrech vynásobeno 0,80 DKK a hrubé snížení bude sníženo o tuto částku⁽⁴⁷⁾.

(355) Komise zdůrazňuje, že tyto opravy jsou v souladu s bodem 7 přílohy nařízení (ES) č. 1370/2007, který stanoví, že:

„způsob kompenzace musí podporovat udržování nebo rozvíjení účinného řízení ze strany provozovatele veřejných služeb, který může být předmětem objektivního hodnocení, a poskytování služeb v přepravě cestujících dostatečné kvality“.

(356) Stanovená oprava, která je založena na zvýšení počtu cestujících a snížení jednotkového nákladu, v tomto případě vhodným způsobem vyjadřuje pojmy zlepšení účinného řízení a kvality poskytované služby. Komise se ale domnívá, že každá z těchto oprav může být provedena jen za podmínky, že u každého ze zvolených ukazatelů dojde také ke zlepšení ve srovnání s výsledky, kterých se u nich předtím dosáhlo. Toto omezení je nutné, aby se v případě výrazného zlepšení jednoho z ukazatelů zabránilo získání náhrady na základě jiného ukazatele, i když tento druhý ukazatel vykazuje menší zlepšení, než se předpokládalo.

(357) Mechanismus zpětné úhrady je konečně doplněn stanovením horní hranice, která slouží k tomu, aby výše zisku nepřesáhla výši přiměřeného zisku, a to podle následující rovnice (viz 233. až 237. bod odůvodnění):

$$\frac{\text{Přiměřený zisk (6 \%) + opravy (náklady } \Delta \text{ + osobokilometry } \Delta)}{\text{Vlastní kapitál}} < 12 \%$$

(358) Opravy uplatňované kvůli zohlednění růstu účinnosti a/nebo zlepšení kvality služeb tak umožní, aby se přiměřený zisk pohyboval v rozmezí od 6 % do 12 % se stropem stanoveným na 10 % za tři roky, a to na základě objektivních kritérií (viz 235. až 237. bod odůvodnění).

(359) Komise se domnívá, že v tomto rozmezí zůstává zisk přiznaný Dánskem společnosti DSB v rámci jejích činností v oblasti veřejné služby přiměřený tím spíše, že je omezen na 10 % za tři roky. Závěr Komise spočívá na řadě příznaků vycházejících z informací, které jí jsou dostupné pro posouzení přiměřenosti výše zisku.

⁽⁴⁶⁾ Úř. věst. C 297, 29.11.2005, s. 4. I když se tento rámec běžně neuplatňuje na odvětví dopravy, lze zásady, které obsahuje, analogicky použít zejména tehdy, kdy se jedná o upřesnění nařízení (ES) č. 1370/2007. V tomto ohledu viz výše uvedené rozhodnutí o zahájení řízení a také rozhodnutí 2009/325/ES, 2009/845/ES a rozhodnutí Komise ze dne 18. července 2007, C 31/07 – Irsko – Státní podpora pro autobusové společnosti Córas Iompair Éireann (Dublin Bus a Irish Bus) (Úř. věst. C 217, 15.9.2007, s. 44); rozhodnutí Komise ze dne 23. října 2007, C 47/07 – Německo – Smlouva o závazku veřejné služby mezi podnikem Deutsche Bahn Regio a spolkovými zeměmi Berlín a Braniborsko (Úř. věst. C 35, 8.2.2008, s. 13).

⁽⁴⁷⁾ Viz poznámka pod čarou č. 30.

- (360) Posouzení Komise je tak zejména založeno na studii stavu železničních podniků v Evropě⁽⁴⁸⁾, ve které je především uvedeno srovnání ekonomické výnosnosti⁽⁴⁹⁾ železničních podniků v roce 2004. Podle této analýzy odpovídá výnosnost kapitálu (ROE) společnosti DSB zjištěná v roce 2004 (9 %) výnosnosti aktiv (ROA) společnosti ve výši 3 %. Je nutné poznamenat, že 9 % ROE odpovídá průměrné hodnotě rozmezí poskytnutého DSB v rámci smlouvy. Tato analýza také ukazuje, že některé železniční podniky měly během sledovaného období ekonomickou výnosnost nízkou nebo dokonce negativní (PKP, Eurostar, NSB). Podle této studie se u některých podniků naopak ekonomická výnosnost blížila 3 % úrovni ROA u DSB (SNCB: 2 %, SNCF: 2 %, Trenitalia 3 %) nebo ji značně převyšovala (Arriva Tog a/s 21,3 %, Chiltern Railways 16,1 %, Arriva Trains Wales 16 %, Great North Eastern Railway 12,2 %, DB Regio AG 12 %).
- (361) Komise rovněž vychází ze své rozhodovací praxe v oblasti služeb obecného hospodářského zájmu⁽⁵⁰⁾.
- (362) Komise kromě toho zohledňuje skutečnost, že DSB nese část rizika spojeného s touto činností, protože smluvní platby jsou stanoveny předem a nemohou být zvýšeny v případě negativní odchylky od výhledů vyjadřující zhoršení výkonu DSB, které může být způsobeno například neočekávaným růstem nákladů nebo snížením příjmů podniku. Komise zaznamenává, že, jelikož je podnik vystaven tomuto negativnímu riziku ohledně své ziskovosti, které mu nezaručuje dosažení předpokládané smluvní ziskovosti ve výši 6 %, jeví se jako vhodné podnit ho k růstu účinnosti, a tím mu umožnit ponechat si část takto dosažené ziskovosti včetně případu, kdy tato ziskovost přesáhne smluvní výši, pokud k tomu dojde v rámci výše uvedeného rozmezí.
- (363) Na základě empirického důkazu předloženého dánskými orgány Komise bere na vědomí, že uplatnění tohoto mechanismu zpětné úhrady v minulosti by vedlo k návratnosti vlastního kapitálu DSB ve výši pohybující se mezi 8,8 % a 11,9 % za období 2004–2008, což by při zohlednění pravidla 10 % za tři roky (viz 238. až 240. bod odůvodnění) znamenalo zpětnou úhradu 38 milionů DKK za rok 2006.
- (364) Komise tak dochází k závěru, že přebytky hospodářského výsledku DSB odrážejí skutečnost, že smluvní platby přesáhly nezbytně nutnou kompenzaci nákladů na plnění

úkolů vyplývajících ze všech smluv o veřejných službách, navýšených o přiměřený zisk. Komise se domnívá, že výběr dodatečných dividend ve výši jasně převyšující tyto přebytky konkrétně umožnil zabránit nadměrné kompenzaci ve prospěch DSB. Dochází-li Komise k závěru, že v tomto konkrétním případě nedošlo k nadměrné kompenzaci, podmiňuje svůj závěr zavedením mechanismu zpětné úhrady popsaného v tomto rozhodnutí a upřesněného ve výše uvedeném 356. bodě odůvodnění.

ii) Zpoždění v dodávkách kolejových vozidel

- (365) Komise poznamenává, že žádná strana nepopírá, že dodávka kolejových vozidel výrobcem AnsaldoBreda, plánovaná v rámci smluv o veřejných službách, doznala značných zpoždění. Aby splnila své závazky, uchýlila se společnost DSB k pronájmu kolejových vozidel, což bylo předmětem doplňkových smluv uzavřených s dánským ministerstvem dopravy.
- (366) Komise připomíná, že podle smluv o veřejných službách uzavřených mezi dánským ministerstvem dopravy a společností DSB měla společnost DSB nést náklady, které odpovídaly odpisům vlakových souprav a úrokům, a že tyto náklady byly pokryty smluvními platbami.
- (367) Komise ale poznamenává, že se ve smlouvě o veřejných službách na období 2000–2004 nepočítalo s finančními důsledky zpoždění a jejich dopadem na smluvní platby. Ve smlouvě o veřejných službách na období 2005–2014 se s nimi naopak již počítalo.
- (368) Komise se proto domnívá, že je nutné rozlišovat tři aspekty.
- (369) Za prvé, Komise zdůrazňuje, že v rámci smlouvy o veřejných službách na období 2000–2004 nebyly důsledky zpoždění při výpočtu smluvních plateb plně zohledněny. Dánské orgány uznaly, že to mělo pozitivní dopad ve výši 154 milionů DKK. Z této částky bylo 50 milionů vráceno státu v podobě dobrovolného snížení smluvních plateb. Komise tím pádem soudí, že DSB získala smluvní platby ve výši 104 milionů DKK za náklady, které neměla.
- (370) Komise se v tomto ohledu domnívá, že nelze tvrdit, že tato částka (částečně) vyrovnala hospodářskou újmu DSB způsobenou zpožděními. Otázka újmy způsobené společnosti DSB spadá do plnění smlouvy o dodání uzavřené mezi DSB a jejím dodavatelem, která může být předmětem řešení sporu (dohodou, arbitráží nebo soudní cestou). Komise zaznamenává, že tato otázka nebyla dosud rozhodnuta s konečnou platností, přestože již došlo k zaplacení prozatímních kompenzací.

⁽⁴⁸⁾ „Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union“, vypracoval ECORYS na objednávku Evropské komise, únor 2006. http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006_financial_situation_railway_undertakings.zip

⁽⁴⁹⁾ Komise provádí svá srovnání zejména na základě ekonomické výnosnosti (ROA – return on assets), aby se vyhnula problémům se srovnatelností, která souvisí s příliš velkými rozdíly mezi železničními podniky, pokud jde o struktury zadlužení/vlastní kapitál.

⁽⁵⁰⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 28. listopadu 2007, Státní podpora N 388/07 – Spojené království, Post Office Limited (POL) transformation programme (Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 19), zejména 53. bod odůvodnění.

- (371) Za druhé, Komise zdůrazňuje, že v rámci smlouvy o veřejných službách na období 2005–2014 byly naopak důsledky zpoždění při výpočtu smluvních plateb zohledněny. Dánské orgány doložily, jak funguje mechanismus úprav smluvních plateb v závislosti na zpoždění v dodávkách a druhu dotčených kolejových vozidel. Komise zaznamenává, že za první dva roky plnění smlouvy byly smluvní platby sníženy o 645 milionů DKK. Domnívá se tak, že zpoždění v dodávkách kolejových vozidel nevedla v rámci této smlouvy o veřejných službách k nadměrné kompenzaci.
- (372) Za třetí Komise dochází ke zjištění, že pronajatá náhradní kolejová vozidla byla předmětem doplňkových smluv uzavřených mezi dánským ministerstvem dopravy a společností DSB. Zdůrazňuje, že v rámci smluv o veřejných službách neměla DSB povinnost použít náhradní kolejová vozidla. Komise bere na vědomí, že tyto doplňkové smlouvy představovaly řešení v nové situaci, se kterou se ve smlouvách nepočítalo, tedy důsledky zpoždění v dodávkách nových vlakových souprav. Domnívá se tak, že kompenzace zaplacené DSB odpovídaly novým úkolům provozovatele železniční dopravy, a tím nebyla povahy, která by vedla k nadměrné kompenzaci v rámci smluv o veřejných službách. Komise v tomto ohledu upřesňuje následující:
- (373) Pokud se v rámci řešení sporu mezi DSB a AnsaldoBreda týkajícího se zpoždění v dodávkách (dohodou, arbitráží nebo soudní cestou) přiznají DSB určité újmy, pokud se tyto újmy budou týkat pronájmu náhradních kolejových vozidel a pokud se k tomuto účelu rozhodne o kompenzaci ze strany AnsaldoBreda, musí být tato kompenzace zpětně uhrazena dánskému státu, protože dánský stát prostřednictvím doplňkových smluv nesl náklady za pronájem. Komise se domnívá, že je nutné uložit dánskému státu v tomto smyslu podmínku.
- (374) Vzhledem k výše uvedenému dochází Komise k závěru, že DSB získala kvůli zpožděním v dodávkách kolejových vozidel, které byly uvedeny ve smlouvách o veřejných službách, nadměrnou kompenzaci ve výši 104 milionů DKK. Komise ale soudí, že dopadům této nadměrné kompenzace zabránil výběr dividend, jak je uvedeno výše. Celková částka dodatečných dividend vybraných dánským státem totiž zůstává vyšší než celková částka přebytků hospodářských výsledků navýšená o tuto částku týkající se zpoždění v dodávkách kolejových vozidel. Komise tak dochází ke zjištění, že DSB ve skutečnosti nadměrnou kompenzaci nezískala.
- iii) Zvláštní případ spoje Kodaň–Ystad**
- (375) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila Komise zvláštní pochybnosti, že DSB údajně mohla získat výhodu pro provozování této ojedinělé trati. V tomto ohledu Komise přezkoumala dva aspekty.
- (376) Komise na jedné straně ověřila, zda DSB nezískala za období 2000–2004 finanční podporu v podobě dotací na základě smlouvy o veřejných službách, když spoj byl provozován, aniž by byl předmětem úkolu veřejné služby.
- (377) Komise v tomto ohledu poznamenává, že dánské orgány vysvětlily podmínky provozování trati Kodaň–Ystad od roku 2000. Dánské orgány zejména upřesnily, že tato trať byla zvláštní smlouvou zahrnuta do režimu „veřejné dopravy“ teprve v roce 2002, když se ukázalo, že tato trať nemůže být zisková. Rovněž uvedly, že tato zvláštní smlouva nepočítala s žádnou dodatečnou kompenzací ve prospěch DSB ze strany dánského státu za provozování této trati mezi rokem 2002 a rokem 2004. Dánské orgány tak doložily, že železniční trať mezi Kodaní a Ystadem nebyla před rokem 2005 předmětem žádného veřejného financování.
- (378) Komise zdůrazňuje, že zařazení této trati do režimu „veřejné dopravy“ mezi rokem 2002 a rokem 2004 bez dodatečné kompenzace vzhledem ke kompenzačním zaplaceným v rámci smlouvy o veřejných službách uzavřené s DSB na období 2000–2004 není povahy, která by mohla způsobit nadměrnou kompenzaci. Její zařazení do režimu veřejné dopravy mělo totiž za následek zvýšení počtu úkolů DSB bez zvýšení smluvních plateb. Znamenalo také zahrnutí příjmů z této trati do celkových příjmů DSB z jejich činností v oblasti veřejné služby. Komise bere na vědomí skutečnost, že tato trať byla v roce 2002 ztrátová a že byla zahrnuta do režimu „veřejné dopravy“ právě z tohoto důvodu. Toto zahrnutí není tím pádem povahy, která by vedla k nadměrné kompenzaci.
- (379) Komise se domnívá následující: v případě, že by tato trať měla být zisková, specifické příjmy z této trati by v každém případě zvýšily celkové příjmy DSB z její činnosti v oblasti veřejné služby. Posouzení případné nadměrné kompenzace by tak bylo zahrnuto do celkového prověření případných nadměrných kompenzací ve prospěch DSB provedeného na základě přebytků hospodářských výsledků vykázaných v rámci plnění smlouvy o veřejných službách za období 2000–2004. Komise tak odkazuje na své stanovisko v 324. až 353. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí.
- (380) Komise na druhé straně prošetřila náklady DSB na celý spoj Kodaň–Bornholm, a zejména pak zohlednění spojení trajektem mezi městy Ystad a Rønne⁽⁵¹⁾ v integrovaných jízdenkách pro cestující DSB.
- (381) Komise připomíná, že námořní spojení mezi těmito dvěma přístavy provozuje veřejný podnik Bornholmtrafikken A/S na základě smlouvy uzavřené s dánským státem po nabídkovém řízení. Dánské orgány upřesnily závazky Bornholmtrafikken A/S vyplývající z této smlouvy, a zejména pak závazky týkající se koordinace jízdních řádů s provozovateli autobusové nebo železniční dopravy. Rovněž upřesnily, že kromě minimálních sazeb nebyla stanovena žádná povinnost v oblasti cenové politiky.

(51) Cílový přístav trajektu na ostrově Bornholm.

- (382) Na základě prvků předložených dánskými orgány Komise zdůrazňuje, že Bornholmtrafikken A/S uplatňuje stejné ceny v případě společnosti DSB i společnosti Grådhundbus. Jediná sazba, která platí pouze pro DSB, je zvláštní cena pro DSB Orange vztahující se na přeplutí Velkého Beltu. Tato sazba ale odpovídá zvláštním obchodním cílům společnosti Bornholmtrafikken A/S, protože program DSB Orange umožňuje přilákat na Bornholm cestující z Jutlandu. Získání této zvláštní sazby je přesně podmíněno (týká se pouze určitých vlakových spojů, systém rezervace přes internet, omezený počet jízdének atd.) a tato sazba se týká jiných služeb, než nabízejí provozovatelé autobusové dopravy na tomto spoji. Komise bere na vědomí, že se tato nabídka týkala pouze velmi omezeného počtu cestujících a že již od roku 2009 neexistuje.
- (383) Komise se proto domnívá, že ceny fakturované společností Bornholmtrafikken A/S za přeplutí trajektem neposkytly společnosti DSB výhodu v porovnání s jejími konkurenty, kteří nabízejí spojení autobusem, a rovněž uplatňují integrovanou fakturaci. Komise tedy zastává názor, že fakturace spojení trajektem nevedla k nadměrné kompenzaci ve prospěch společnosti DSB.
- (384) Komise se tedy domnívá, že dotčené kompenzace za veřejnou službu byly vypočteny v souladu s pravidly stanovenými v příloze nařízení (ES) č. 1370/2007.
- (385) Komise proto dochází k závěru, že státní podpory obsažené ve smluvních platbách zaplacených v rámci smluv o veřejných službách uzavřených mezi dánským ministerstvem dopravy a společností DSB jsou slučitelné s vnitřním trhem na základě nařízení (ES) č. 1370/2007, kterým se provádí článek 93 SFEU.
- 8.3.3 DOPAD NĚKTERÝCH FISKÁLNÍCH OPATŘENÍ NA SLUČITELNOST KOMPENZACÍ ZA VEŘEJNOU SLUŽBU
- (386) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení dospěla Komise ke zjištění, že dánské soukromé podniky, které vyvíjejí svou činnost v odvětvích osvobozených od DPH, jako je odvětví veřejné dopravy, podléhají režimu zvláštní daně ze mzdy („løsumsafgift“). Zjistila ale také, že veřejné podniky jako DSB této dani nepodléhají.
- (387) Druhý stěžovatel, společnost DKT, sice tvrdil, že osvobození DSB od této daně ze mzdy jí může poskytnout konkurenční výhodu, ale Komise se touto otázkou nezabývala, protože je předmětem celkového šetření Komise v rámci jiného řízení⁽⁵²⁾. Sám stěžovatel citoval parlamentní dotaz a odpověď, kterou za Komisi učinila paní Kroes⁽⁵³⁾.
- (388) Dopisem ze dne 9. června 2009 informovala Komise společnost DKT, že se po prošetření dotčených opatření rozhodla výše uvedené řízení uzavřít. Komise uvedla, že mezi Komisí a dánskými orgány došlo k jednáním a výměnám informací s cílem získat vysvětlení k možným problémům a nejasnostem vyplývajícím z tohoto osvobození z hlediska pravidel o státních podporách. Za těchto okolností dánské orgány souhlasily se změnou svých právních předpisů.
- (389) Komise tak zdůrazňuje, že Dánsko přijalo zákon č. 526 ze dne 25. června 2008, který odstraňuje jakoukoliv případnou nevyváženost mezi soukromými a veřejnými podniky při uplatňování daně ze mzdy. Zdůrazňuje také, že tento zákon vstoupil v platnost dne 1. ledna 2009 a že od tohoto dne podléhá DSB dani ze mzdy.
- (390) Pro účely tohoto šetření Komise zdůrazňuje, že osvobození DSB od této daně bylo zahrnuto do ukazatelů, které vedly ke stanovení výše smluvních plateb ve prospěch DSB v rámci smluv o veřejných službách, jak je uvedeno v 88. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí. Komise poznamenává, že osvobození od daně snížilo provozní náklady DSB při provozování dopravních služeb stanovených smlouvami o veřejných službách. Konstatuje, že při neexistenci osvobození by dánský stát musel zvýšit své smluvní platby o stejnou částku.
- (391) Komise se proto domnívá, že v případě, že by osvobození DSB od daně ze mzdy mělo představovat státní podporu, musela by být tato podpora považována za rovnocennou „dodatečným smluvním platbám“ ve výši rovnající se daňové zátěži, která je předmětem osvobození. Za tohoto předpokladu Komise konstatuje, že by uvedené „dodatečné smluvní platby“ nevedly k nadměrné kompenzaci ve prospěch DSB.
- (392) Komise ostatně poznamenává, že od 1. ledna 2009 společnost DSB podléhá dani ze mzdy. DSB se tím zvýšilo daňové zatížení, což má dopad na její provozní náklady nutné na provozování dopravních služeb stanovených ve smlouvách o veřejných službách. Dánské orgány uvedly, že dodatečné náklady DSB budou vyrovnány, aby se tato změna zohlednila v ukazatelích používaných pro výpočet smluvních plateb.
- (393) Komise se v tomto ohledu domnívá, že kompenzace dodatečných daňových nákladů vyplývajících z ukončení daňového osvobození společnosti DSB spadá do rámce obecné struktury systému kompenzací u smluv o veřejných službách. Komise si ověřila, že tato kompenzace přesně odpovídá dodatečné daňové zátěži DSB související výlučně s její činností v oblasti veřejné služby.

⁽⁵²⁾ U Komise je zaevidována stížnost pod číslem CP 78/2006.

⁽⁵³⁾ Dopis paní Kroes paní Riis-Jørgensen ze dne 19. ledna 2009, D(09)6.

- (394) Komise proto dochází k závěru, že kompenzace poskytnutá dánským státem za daň ze mzdy, kterou nyní DSB platí, nevede k nadměrné kompenzaci, a je proto nutné ji považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle nařízení (ES) č. 1370/2007.

9. ZÁVĚR

- (395) Komise se domnívá, že smlouvy o veřejných službách uzavřené mezi dánským ministerstvem dopravy a společností DSB představují státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

- (396) Komise přesto dochází k závěru, že tyto podpory jsou slučitelné s vnitřním trhem podle nařízení (ES) č. 1370/2007 za předpokladu, že Dánsko zavede do probíhajících smluv o veřejných službách mechanismus zpětné úhrady popsany v tomto rozhodnutí, v 222. až 240. bodě odůvodnění a v 356. bodě odůvodnění. Za těchto podmínek zůstávají dotčené podpory slučitelné s vnitřním trhem až do vypršení platnosti probíhajících smluv o veřejných službách.

- (397) Posouzení slučitelnosti podpor, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, bylo provedeno na základě nařízení (ES) č. 1370/2007, jež je použitelné v okamžiku, kdy Komise přijímá své rozhodnutí.

- (398) Komise poznamenává, že pravidla posouzení stanovená v nařízení (ES) č. 1370/2007 jsou v podstatě podobná pravidlům nařízení (EHS) č. 1191/69, jak byla uvedena a vykládána Komisí v jejím rozhodnutí o zahájení řízení. Konstatuje, že v tomto konkrétním případě by uplatnění nařízení (EHS) č. 1191/69 nevedlo k odlišnému závěru.

- (399) Dotčené podpory zůstávají slučitelné až do vypršení platnosti probíhajících smluv o veřejných službách. Jedná se o smlouvy uzavřené v roce 2004, to znamená smlouvy uzavřené v období od 26. července 2000 a před 3. prosincem 2009, bez postupu spravedlivého výběrového řízení a na dobu 10 let. Podpory tak spadají pod čl. 8 odst. 3 písm. d) a odst. 3 poslední a předposlední větu nařízení (ES) č. 1370/2007. Komise ale připomíná, že podle čl. 8 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007 přijmou členské státy opatření za účelem postupného dosažení souladu s pravidly uzavírání uvedených smluv podle ustanovení článku 5, a to před 3. prosincem 2019.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Smlouvy o veřejných dopravních službách uzavřené mezi dánským ministerstvem dopravy a společností Danske Statsbaner představují státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

Tyto podpory jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 SFEU s výhradou dodržování ustanovení článků 2 a 3 tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Dánsko zavede do všech probíhajících smluv o veřejných službách uzavřených se společností Danske Statsbaner mechanismus zpětné úhrady popsany v 222. až 240. bodě odůvodnění a v 356. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, jehož hlavní vlastnosti jsou následující:

- Úprava smluvních plateb na konci rozpočtového roku stanovením hrubého snížení, které se vypočte na základě následující rovnice:

$$\text{Celkové příjmy} - \text{přiměřený zisk} - \text{celkové výdaje} = \text{hrubé snížení}$$

- Úprava hrubého snížení za účelem zohlednění růstu účinnosti a zlepšení kvality služeb podle následující rovnice a ukazatelů:

$$\text{Mechanismus zpětné úhrady} = \text{hrubé snížení} - \text{opravy (náklady } \Delta \text{ + osobokilometry } \Delta) = \text{čisté snížení}$$

- náklady Δ : snížení nákladů (na osobokilometry) ve srovnání s průměrnými náklady za poslední čtyři roky na základě výpočtu: rozdíl v nákladech na osobokilometry (vyjádřený v procentech) ve srovnání s průměrnými náklady za poslední čtyři roky vynásobený základem celkových nákladů, a

- osobokilometry Δ : zvýšení osobní dopravy měřené v osobokilometrech (0,80 DKK na osobokilometr),

- celková výše snížení vyplývající ze zlepšení výkonnosti nesmí přesáhnout hrubé snížení za daný rok. Čisté snížení se tak nachází v rozmezí mezi nulou a hrubým snížením.

- Zavedení horní hranice mechanismu zpětné úhrady, která zaručí, že zisk zůstane přiměřený, podle následující rovnice a vlastností:

$$\frac{\text{Přiměřený zisk (6 \%) + opravy (náklady } \Delta \text{ + osobokilometry } \Delta \text{)}}{\text{Vlastní kapitál}} < 12 \%$$

- Výpočet zohlední pouze tu část vlastního kapitálu, která odpovídá činnosti DSB v oblasti veřejné služby.

- Horní hranice přiměřeného zisku je stanovena na návratnost vlastního kapitálu ve výši 12 % s průměrem 10 % za tři roky.

Článek 3

Případné kompenzace, které by měl podnik AnsaldoBreda zaplatit společnosti DSB za zpoždění v dodávkách kolejových vozidel, musejí být vráceny dánskému státu.

Článek 4

Dánsko informuje Komisi o opatřeních přijatých za účelem dosažení souladu s články 2 a 3 tohoto rozhodnutí do dvou měsíců po jeho oznámení.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno Dánskému království.

V Bruselu dne 24. února 2010.

Za Komisi

Joaquín ALMUNIA
místopředseda