

II

(Muut kuin lainsäätämisyksessä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 24 päivänä helmikuuta 2010,

Tanskan liikenneministeriön ja Danske Statsbaner -yrityksen välisistä julkisia liikennepalveluja koskevista sopimuksista (valtiontuki C 41/08 (ex NN 35/08))

(tiedoksiannettu numerolla K(2010) 975)

(Ainoastaan tanskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2011/3/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ⁽¹⁾,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on pyytänyt edellä mainittujen artiklojen mukaisesti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa ⁽²⁾, ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

annetulla yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen määräyksellä ⁽⁴⁾.

- (3) Komissio kehotti 17 päivänä joulukuuta 2009 päivätyssä kirjeessään Tanskaa ja kaikkia asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa siitä, mitä oikeusperustaa olisi sovellettava tutkittaessa tässä asiassa tarkoitetun tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille ottaen huomioon, että rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta 23 päivänä lokakuuta 2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007 ⁽⁵⁾ on tullut voimaan.

1. MENETTELY

- (1) Vastaanotettuaan kaksi kantelua ja käytyään lukuisia keskusteluja kantelujen tekijöiden sekä Tanskan viranomaisien kanssa komissio päätti 10 päivänä syyskuuta 2008 aloittaa muodollisen tutkintamenettelyn tässä asiassa julkaisemalla päätöksen menettelyn aloittamisesta *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽³⁾ ja kehotti samalla Tanskaa ja muita asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa.
- (2) Yksi kantelun tekijöistä vaati komission päätöstä muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta osin kumottavaksi unionin yleisessä tuomioistuimessa. Kumoamiskanne päätettiin jättää tutkimatta 25 päivänä marraskuuta 2009

2. TUENSAAJAN JA KANTELUN TEKIJÖIDEN ESITTELY

2.1 TUENSAAJA: DANSKE STATSبانER

2.2.1 TANSKAN RAUTATIEMONOPOLI

- (4) Danske Statsbaner SV (DSB) on pitkään toiminut Tanskan rautatiemonopoli.
- (5) DSB on kokonaan Tanskan valtion omistuksessa ⁽⁶⁾. DSB harjoittaa ainoastaan matkustajaliikennettä rautateilla ja niihin liittyviä palveluja ⁽⁷⁾. DSB toimii myös muun muassa Ruotsissa, Norjassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa tytäryhtiöidensä kautta.

⁽¹⁾ EY:n perustamissopimuksen 87 artiklasta tuli 1 päivänä joulukuuta 2009 Euroopan toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107 artikla ja perustamissopimuksen 88 artiklasta SEUT-sopimuksen 108 artikla. Kyseiset kaksi määräyskokonaisuutta ovat asiasisällöltään samanlaiset. Viittauksia SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan on tässä tiedonannossa pidettävä soveltuvin osin viittauksina perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan.

⁽²⁾ EUVL C 309, 4.12.2008, s. 14.

⁽³⁾ Ks. alaviite 2.

⁽⁴⁾ Asia T-87/09, *Jørgen Andersen v. komissio*, yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen määräys 25.11.2009.

⁽⁵⁾ EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1.

⁽⁶⁾ Laki nro 485, annettu 1 päivänä heinäkuuta 1998, riippumattoman julkisen yrityksen DSB SV og DSB Gods perustamisesta 1 päivästä tammikuuta 1999, jäljempänä "DSB-laki".

⁽⁷⁾ DSB:n tavaraliikennetoiminnot myytiin Deutsche Bahnille vuonna 2001.

- (6) Tanskan valtiopäivät hyväksyi vuonna 1998 lain, jossa rautatieinfrastruktuuri erotettiin DSB:n rautatieliikennetoiminnasta ⁽⁸⁾.

- (7) Vuonna 2008 DSB:n palveluksessa oli noin 9 200 työntekijää. Sen liikevaihto vuonna 2008 oli noin 9,85 miljardia Tanskan kruunua (1,32 miljardia euroa).

2.2.2 DSB:N MUUTTAMINEN RIIPPUMATTOMAKSI JULKISEKSI YRITYKSEKSI

- (8) DSB muutettiin vuonna 1999 riippumattomaksi julkiseksi yritykseksi ⁽⁹⁾.
- (9) Tässä yhteydessä yrityksessä otettiin käyttöön uusi taloushallintomalli. Yrityksen aloitustase laadittiin arvostamalla yrityksen vastaavat ja vastattavat. Tanskan viranomaiset ilmoittivat, että DSB pyysi kaikkien merkittävien tase-erien arvostamisen yhteydessä lausunnot riippumattomilta asiantuntijoilta.
- (10) Tanskan viranomaiset selittivät, että DSB:n osakepääoma määritettiin vertaamalla sitä samankaltaisiin yrityksiin, joissa pysyvien vastaavien osuus on merkittävä. Lopullisen aloitustaseen perustana oli 36 prosentin oman pääoman osuus taseen loppusummasta ja osakkeenomistajien saatavat.
- (11) Lisäksi on huomattava, että DSB:hen sovellettavaa sääntelykehystä täydennettiin kirjanpitosäännöllä ja kansallisilla kilpailusuuntaviivoilla, jotka velvoittavat yrityksen erottamaan tärkeimmät toimintalohkot toisistaan ja pitämään niistä erillistä kirjanpitoa sekä välttämään kaikenlaista ristiintukemista. Julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten perusteella DSB:lle maksettavat sopimusmaksut erotetaan kirjanpidossa puhtaasti liiketaloudellisiin perusteisiin suoritetuista toiminnoista.
- (12) DSB:n tuotekohtainen tilinpito (produktøkonomiregnskaber) laaditaan erikseen kunkin toimintalohkolta ja se perustuu toimintoperusteiseen kustannusten kohdentamiseen tuloja ja menoja koskevia jakoperusteita käyttäen ⁽¹⁰⁾.

2.2.3 DSB-KONSERNI

i. DSB S-tog A/S

- (13) DSB-konserniin kuuluu niin ikään tytäryhtiö DSB S-tog A/S, josta DSB SV omistaa 100 prosenttia. Tytäryhtiö hoitaa pääkaupunkiseudun paikallisiin liikennettä.
- (14) DSB S-tog A/S:n kirjanpito on DSB SV:stä erillinen, koska kyseessä on itsenäinen yhtiö. Samaten DSB:n kirjanpito-

säännön mukaan DSB:n ja DSB S-tog A/S:n välisten liiketoimien on oltava markkinaehtoisia.

- (15) Tytäryhtiön DSB S-tog A/S tulos otetaan huomioon verojen jälkeen DSB SV:n konsolidoidussa tuloksessa. Tanskan valtion osinkopolitiikka koskee emoyhtiötä DSB SV:tä, koska juuri se myös maksaa osingot.

ii. Muut omistussuhteet

- (16) DSB omistaa 100 prosenttia yhtiöistä DSB Sverige AB, DSB Norge ja DSB UK Ltd AS, joiden toimialana on edellä mainitun mukaisesti matkustajaliikennepalvelujen ja niihin liittyvien palvelujen tarjonta Ruotsissa, Norjassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.
- (17) Lisäksi DSB omistaa 60 prosenttia Roslagståg AB:stä, joka harjoittaa liikennettä Roslagin linjalla Tukholman alueella. DSB omistaa yksityisoikeudellisen yhtiön nimeltä BSD ApS, jonka tehtävänä on immateriaalioikeuksien suojaus.
- (18) Tämän ohella DSB ja DSB S-tog A/S omistavat yhdessä holdingyhtiön DSB Rejsekort A/S, joka puolestaan omistaa sähköistä lippujärjestelmää hoitavasta Rejsekort A/S:stä 52 prosenttia.
- (19) DSB omistaa 100 prosenttia myös asemamyymäläketjusta Kort & Godt.

2.2 KANTELUN TEKIJÄT

2.2.1 ENSIMMÄINEN KANTELUN TEKIJÄ

- (20) Ensimmäinen kantelun tekijä on Gråhundbus, yksityinen yritys, joka harjoittaa linja-autoliikennettä.

2.2.2 TOINEN KANTELUN TEKIJÄ

- (21) Toinen kantelun tekijä on useita tanskalaisia liikenteenharjoittajia edustava ammattialajärjestö Dansk Kollektiv Trafik, jäljempänä 'DKT'.

3. YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TANSKAN LIKENNEMINISTERIÖN JA DSB:N VÄLILLÄ TEHDYSTÄ JULKISIA LIIKENNEPALVELUJA KOSKEVISTA SOPIMUKSISTA

3.1 JULKISIA LIIKENNEPALVELUJA KOSKEVIEN SOPIMUSTEN SÄÄNTELY TANSKASSA

- (22) DSB:llä oli 1 päivään tammikuuta 2000 saakka rautateiden matkustajaliikenteen monopoli koko maassa. Tanskan lainsäätäjä kumosi monopoliaseman ja säati kahdesta vaihtoehtoisesta rautateiden matkustajaliikenteen järjestelmästä ⁽¹¹⁾:

⁽⁸⁾ Rautatieinfrastruktuuria hallinnoi ja sen ylläpidosta huolehtii nykyisin erillinen julkinen yritys nimeltään Banedanmark.

⁽⁹⁾ Ks. alaviite 5.

⁽¹⁰⁾ Tanskan viranomaiset selittivät, että tuotekohtaiset tilit perustuvat tulojen ja menojen kohdentamiseen eivätkä muodosta kirjanpitojärjestelmää. Eri liiketoimintalohkojen erillisiä taseita ei ole tilien perusteella mahdollista selvittää.

⁽¹¹⁾ Lov om jernbaneverkssomhed m.v. Laki nro 289, annettu 18 päivänä toukokuuta 1998, sellaisena kuin se on myöhemmin muutettuna. Uusin koonnettu laki on 2 päivänä joulukuuta 2004 annettu laki nro 1171.

- Yhtäältä rautateiden matkustajaliikennettä harjoitetaan kaupalliselta pohjalta ilman viranomaisten maksamaa korvausta, jäljempänä 'vapaa liikenne'.
- Toisaalta on julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten puitteissa harjoitettavaa liikennettä, josta viranomaiset maksavat korvausta, jäljempänä 'julkinen liikenne'.
- (23) Tanskan viranomaisten mukaan tällä hetkellä ei ole tarjolla säännöllistä vapaata matkustajaliikennettä.
- (24) Julkisen liikennepalveluja koskevia sopimuksia on Tanskan lainsäädännössä kahdenlaisia:
- Julkisia liikennepalveluja koskevat sopimukset, joista on neuvoteltu suoraan toimivaltaisten viranomaisten ja liikenteenharjoittajan kesken ilman ennalta järjestettyä tarjouskilpailua. Tanskassa liikenneministeriö on toimivaltainen viranomainen suoraan neuvoteltavien julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten osalta lukuun ottamatta reittejä, jotka tietyt pienet alueelliset liikenteenharjoittajat hoitavat.
- Julkisia liikennepalveluja koskevat sopimukset, jotka on tehty tarjouskilpailumenettelyn perusteella. Näiden toimintojen osalta toimivaltainen viranomainen on liikenneministeriön perustama sääntelyviranomainen Trafikstyrelsen eli liikennehallitus.
- (25) DSB harjoittaa tällaisessa toimintaympäristössä rautateiden kauko-, seutu- ja lähiliikennettä liikenneministeriön kanssa tehtyjen julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten mukaisesti.
- (26) Tarjouskilpailumenettelyjen käyttö on yleistynyt vähitellen viime vuosina. Vuonna 2002 Arriva sai sopimuksen osasta Länsi-Tanskan alueen julkista liikennettä. Vuonna 2007 DSB:n ja First Groupin yhteisyritys DSB First sai hoidettavakseen osan julkisista liikennepalveluista Itä-Tanskan ja Etelä-Ruotsin alueella, myös maiden välisistä julkisen liikenteen yhteyksistä.
- (27) Tanskan viranomaiset ovat ilmoittaneet, että niiden tarkoituksena on saattaa yhä useammat sopimukset tarjouskilpailumenettelyn piiriin.

3.2 JULKISIA LIIKENNEPALVELUJA KOSKEVA SOPIMUS VUOSIKSI 2000–2004

- (28) Sopimus koskee kauko- ja seutuliikennettä, jota DSB:n on hoitanut julkisena liikennepalveluna vuosina 2000–2004.
- (29) Sopimuksen 1 §:ssä todetaan, että "sopimuksen tarkoituksena on edistää rautateiden matkustajaliikenteen myönteistä kehitystä Tanskan rautatieyhtiön DSB:n vanhan taloudellisen tilanteen pohjalta".

- (30) Seuraavissa kohdissa käsitellään kyseisen julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen analyysin kannalta merkityksellisiä määräyksiä.

3.2.1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ ⁽¹²⁾

- (31) Sopimuksen 3 §:ssä määritellään sen soveltamisala. Sopimus koskee rautateiden kuljetussuoritteita ja asiakaspalvelua. Sopimus ei koske tarjouskilpailun perusteella myönnettyjä julkisia liikennepalveluja eikä vapaata liikennettä, kuten ei myöskään vapaata tavaraliikennettä.
- (32) DSB:n tarjoamat kuljetussuoritteet määritellään sopimuksen 7 §:ssä. DSB:llä on velvollisuus toimittaa sopimuksen voimassaoloaikana tietty määrä suoritteita (rautatieliikennekilometreinä mitattuna).

Rautatieliikennekilometrien määrä sopimuksen voimassaoloaikana

Vuosi	2000	2001	2002	2003	2004
Rautatieliikennekm (milj.)	41,0	41,7	41,9	42,1	43,3

- (33) Sopimuksen 7 §:n 1 momentin a kohdassa määritellään tuotantotavoitteeksi 51 miljoonaa rautatieliikennekilometriä vuodessa 1 päivästä tammikuuta 2006.
- (34) Sopimuksen 8 §:ssä tarkennetaan kuitenkin, että Tanskan liikenneministeriö voi päättää käynnistää tarjouskilpailun, joka koskee osaa tuotettavista rautatieliikennekilometreistä. Tällöin sopimus irtisanotaan. Samaisessa 8 §:ssä määritellään tarjouskilpailuihin sovellettavat oikeudelliset säännökset. Siinä määritellään myös järjestelyn vaikutukset erityisesti korvausten vähenemiseen ja rautateiden liikkuvaan kalustoon.
- (35) Sopimuksen 7 §:ssä määritellään puolestaan aikatauluja ja liikennöintiä koskevat säännöt. Sen 9 § sisältää määräyksiä aikataulujen koordinoinnista. Monilla määräyksillä varmistetaan, että DSB pyrkii luomaan johdonmukaisen julkisen liikennejärjestelmän, jossa linja-auto- ja junayhteydet sopivat yhteen.
- (36) Sopimuksen 10 §:ssä määrätään uuden kaluston käytöstä ja hankinnasta yhteensä 5,6 miljardilla Tanskan kruunulla (DKK) vuoteen 2006 mennessä. Uudella kalustolla tarkoitetaan uutta dieselkäyttöistä IC4-junasarjaa. Uusien junien nopeutta, istumapaikkojen määrää ja mukavuutta koskevat tekniset ominaisuudet määritellään 10 §:ssä, samoin kuin junien käyttöedellytykset tietyillä reiteillä. Investoinnit korvataan jäljempänä kuvatuilla sopimusmaksuilla.

⁽¹²⁾ Sopimuksessa on johdanto-osa, 22 §:ää ja 5 liitettä.

(37) Muita maininnan arvoisia määräyksiä ovat seuraavat:

- 11 §, jossa määritellään infrastruktuuria koskevat edellytykset ja yhteydet Banedanmarkiin;
- 12 §, joka sisältää asiakaspalvelua koskevat määräykset;
- 13 §, jossa määritellään seuraamukset, jos aikatauluja ei noudateta;
- 14 §, jossa määritellään hinnoitteluehdot.

3.2.2 SOPIMUSMAKSUT

- (38) DSB:lle maksettavat taloudelliset korvaukset määritellään sopimuksen 4 §:ssä.
- (39) Lipunmyyntitulot kuuluvat DSB:lle. Lisäksi DSB saa Tanskan liikenneministeriöltä sopimusmaksun sopimuksessa määritellyistä suoritteista.
- (40) Sopimusmaksut on kuvattu seuraavassa taulukossa:

Sopimusmaksut 2000–2004

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

- (41) Maksuja tarkistetaan vuosittain nettohintaindeksin perusteella.
- (42) Sopimusmaksujen määrä perustuu DSB-konsernin 10 vuoden talousarvioon, joka on hyväksytty 11 päivänä kesäkuuta 1999 ja jossa määritellään DSB:n pitkän aikavälin rahoitusstrategia.
- (43) Sopimuksen 4 §:ssä varaudutaan lisäksi tiettyihin mukautuksiin, jotka liittyvät rautatieliikenteeseen sovellettavan 26 päivänä marraskuuta 1999 tehdyn viisivuotisen puitesopimuksen täytäntöönpanoon. Puitesopimuksen johdosta sopimukseen on hyväksytty useita erityisiä täydennyksiä, jotka koskevat
- uuden liikkuvan kaluston hankintaa ja käyttöönottoa (sopimuksen 10 §);
 - lähijunien määrärahoja ja asemien nykyaikaistamista;
 - Odense–Svendborg-radän laadun parantamista;

— taloudellisia kannustimia, joilla pyritään sosiaalis-taloudellisesti vankkaan liikennetuotantoon.

- (44) Sopimusmaksut kattavat sopimuksen 10 §:n mukaisesti hankitun liikkuvan kaluston poistot ja korot. Toisaalta muut lisäykset voivat johtaa sopimusmaksujen korotukseen.
- (45) Sopimuksen 5 § koskee ratamaksuja. Sopimusmaksut kattavat DSB:n menot sopimuksen piiriin kuuluvien junien ratamaksuista. Lisäksi 5 §:ssä on määrätty, että ratamaksuja tarkistetaan vuosittain.

3.2.3 KAUPUNKILIIKENNE

- (46) Tanskan liikenneministeriö on tehnyt sopimuksen myös DSB S-tog A/S:n kanssa liikennöinnistä pääkaupunkiseudun sähköjunaverkossa julkisena liikennepalveluna vuosina 2000–2004.
- (47) Kyseinen sopimus rakentuu samalle mallille, ja se sisältää vastaavia määräyksiä kuin kauko- ja seutuliikenteen julkisia liikennepalveluja koskeva sopimuskin. Siinä kuvataan yksityiskohtaisesti pääkaupunkiseudun sähköjunaverkossa julkisena liikennepalveluna tarjottavat kuljetussuoritteet julkiset liikennepalvelut, jotka DSB S-tog A/S:n on tuotettava, ja määritellään velvollisuus tuottaa palveluja tietty määrä (rautatieliikennekilometreinä) sopimuksen voimassaoloaikana. Sopimukseen sisältyy aikatauluja ja kuljetuspalvelujen vuorotiheyttä koskevia velvoitteita sekä uuden liikkuvan kaluston käyttöä ja hankintaa koskevia määräyksiä.
- (48) Sopimuksessa käyttöön otettava korvausjärjestelmä on sekin samanlainen kuin julkisena liikennepalveluna tarjottavaa kauko- ja seutuliikennettä koskevassa sopimuksessa. Sopimusmaksut määritellään samojen laskentaperusteiden mukaan (oman pääoman tuotto 6 % verojen jälkeen).
- (49) Seuraavassa taulukossa on kuvattu sopimusmaksut, joihin sovelletaan samoja sääntöjä kuin julkisena liikennepalveluna tarjottavaa kauko- ja seutuliikennettä koskevassa sopimuksessa:

Sopimusmaksut 2000–2004

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

3.3 JULKISIA LIIKENNEPALVELUJA KOSKEVA SOPIMUS VUOSIKSI 2005–2014

(50) Toinen Tanskan liikenneministeriön ja DSB:n välinen sopimus koskee julkisena liikennepalveluna tarjottavaa kauko- ja seutuliikennettä vuosina 2005–2014.

(51) Sopimuksen tarkoitus on kuvattu johdannossa seuraavasti: ”luodaan selvät puitteet tehtävän suorittamiselle niin, että taataan valtiolle rautateiden matkustajaliikenteen kehittyminen parhaalla mahdollisella tavalla niillä taloudellisilla resursseilla, jotka ovat käytettävissä junaliikenteen hankintaan, ja taataan DSB:lle vakaa talous.”

3.3.1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ ⁽¹³⁾

(52) Sopimuksen 1.1 §:ssä määritellään sen soveltamisala. Se koskee tiettyjä rataosuuksia, joilla liikennettä harjoitetaan julkisena liikennepalveluna neuvotellun sopimuksen perusteella.

(53) On huomattava, että kahdella rataosuudella lipputulot eivät tule DSB:lle. Sopimus koskee myös kansainvälistä junaliikennettä Saksaan ja yhteyttä Kööpenhaminasta Ystadtiin, jolla harjoitettiin aiemmin vapaata liikennettä.

(54) DSB:n liikennesuoritteet määritellään liikennekaaviossa (junien lukumäärä ja liikennöintiväli), asemakaaviossa (asemilla pysähtyvät junat) ja linjakaaviossa (vaadittavat yhteydet). Näiden kolmen kaavion lisäksi 1 §:ssä kuvataan istumapaikkakapasiteettia, vuorovälejä, luotettavuutta, käyttäytyäytyvyyttä, palvelukatkoksia ja muita erityisiä ehtoja koskevat säännöt.

(55) Sopimuksen 2 §:ssä määrätään hinnoittelua koskevat säännöt, myös erityismääräykset, jotka koskevat Juutinrauman liikennettä.

(56) Sopimuksen 3 § koskee kyseisten kuljetussuoritteiden soveltamisalaa suhteessa vapaaseen liikenteeseen. Erityisesti 3 §:n 3 momentissa tarkennetaan, että julkisena liikennepalveluna harjoitettavaa liikennettä voidaan laajentaa nykyisen sopimuksen soveltamisalaa laajemmaksi nostamatta kuitenkaan sopimusmaksuja.

(57) Sopimuksen 4 §:ssä määritellään asemien nykyaikaistamista koskevat säännöt, vastuut ja velvollisuudet. DSB:n on laadittava asemien nykyaikaistamista koskevat suunnitelmat, jotka on toimitettava Tanskan liikenneministeriölle tiedoksi.

(58) Sopimuksen 5 §:ssä määritetään DSB:n velvollisuudet liikennöintitoiminnassa. Nämä velvollisuudet koskevat muun muassa tiedottamista, kaluston tarkastuksia, velvollisuutta asettaa liikkuvaa kalustoa tarjouskilpailussa tietyn yhteyden hoidettavakseen saaneiden liikenteenharjoittajien käyttöön ja lipunmyynnin ja tiettyjen matkustajaryhmien vapaalippujen ehtoja.

(59) Lisäksi 6 §:ssä määritellään tiettyjen yhteyksien tarjouskilpailujen järjestämisen mahdollisuudet ja ehdot sekä tarjouskilpailusta johtuva sopimusmaksujen alennus kyseisten palvelujen osalta.

3.3.2 SOPIMUSMAKSUT

(60) DSB:lle maksettavat taloudelliset korvaukset määritellään sopimuksen 7 §:ssä.

(61) Lipunmyyntitulot kuuluvat periaatteessa DSB:lle ⁽¹⁴⁾. Lisäksi DSB saa Tanskan liikenneministeriöltä sopimusmaksun sopimuksessa määritellyistä suoritteista.

(62) Sopimusmaksut on kuvattu seuraavassa taulukossa:

Sopimusmaksut 2005–2014

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

(63) Maksut ovat kiinteitä, eikä niitä tarkisteta automaattisesti, ellei sopimuksessa toisin mainita. Niitä kuitenkin tarkistetaan vuosittain talousarvioissa mainitun nettohintaindeksin nousun perusteella.

(64) Sopimuksessa ei määritellä, miten sopimusmaksujen suuruus lasketaan. Tanskan liikenneministeriö on ilmoittanut, että maksut perustuvat kymmenen vuoden talousarvioon, joka puolestaan on laadittu kustannus- ja tuloennusteiden varaan.

(65) Sopimusmaksut kattavat muun muassa uuden liikkuvan kaluston poistot ja korot, kuten seuraavassa taulukossa esitetään:

⁽¹³⁾ Sopimuksessa on johdanto-osa, 10 §:ää ja 9 liitettä.

⁽¹⁴⁾ Ks. edellä mainitut poikkeukset.

Uuden liikkuvan kaluston poistot v. 2005–2014

(miljoonaa DKK)

Vuosi	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
Lähijunat						15	44	74	89	89

- (66) Vuotuisten ajokalustoinvestointien toimitusaikataulu on kuvattu seuraavassa taulukossa:

Sopimuksen tekohetkellä oletetut tiedot.

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

(*) Uuden liikkuvan kaluston toimitus

- (67) Sopimukseen on sisällytetty useita määräyksiä, joissa otetaan huomioon liikkuvan kaluston toimituksessa esiintyvät viivästykset vuosia 2000–2004 koskevan puitesopimuksen aikana.
- (68) Sopimuksen 7 §:n 1 momentin 2 kohdassa varaudutaan mahdollisuuteen tarkistaa sopimusmaksuja vuosittain uuden liikkuvan kaluston toimitusten mukaan. Tarkistaminen ei voi kuitenkaan merkitä DSB:lle suurempaa korvausta. Näitä tarkistuksia ei tehdä, jos ne olisivat alle 8 miljoonaa Tanskan kruunua.

3.3.3 KAUPUNKILIIKENNE

- (69) Toinen Tanskan liikenneministeriön ja DSB S-tog A/S:n välinen sopimus koskee liikennöintiä pääkaupunkiseudun sähköjunaverkossa julkisena liikennepalveluna ajalla 1.1.2005–31.12.2014.
- (70) Tämä sopimus perustuu samanlaisiin määräyksiin kuin julkisena liikennepalveluna hoidettavaa kauko- ja seutuliikennettä koskeva sopimuskin. Siinä määrätään DSB S-tog A/S:n velvollisuudet, jotka koskevat kyseisiä linjoja, kuljetussuoritteita, kapasiteettivaatimuksia, säännöllisyyttä, luotettavuutta, asiakastytyväisyyttä ja palvelukatkoja. Sopimuksessa määrätään niin ikään hinnoittelun, asemien nykyaikaistamisen ja raportoinnin ehdot. Sopimuksessa mainitaan myös seuraukset sen noudattamatta jättämisestä.
- (71) Sopimuksessa käyttöön otettava korvausjärjestelmä on sekin samanlainen kuin julkisena liikennepalveluna hoidettavaa kauko- ja seutuliikennettä koskevassa sopimuksessa. Sopimusmaksut määritellään samojen laskentaperusteiden mukaan (oman pääoman tuotto 6 % verojen jälkeen).

- (72) Sopimusmaksut on esitetty seuraavassa taulukossa:

Sopimusmaksut 2005–2014

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

- (73) Kuten julkisena liikennepalveluna hoidettavaa kauko- ja seutuliikennettä koskevassa sopimuksessakin, sopimuksessa määritellään maksujen tarkistusedellytykset sekä liikkuvan kaluston poistoista maksettavat sopimusmaksut.

4. MENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVAN PÄÄTÖKSEN TEKEMISEEN JOHTANEET SYYT

- (74) Komissio esitti menettelyn aloittamisesta tekemässään päätöksessä epäilyksensä DSB:lle julkisesta palvelusta maksettujen korvausten soveltuvuudesta sisämarkkinoille. Komissio totesi menettelyn tarkoituksena olevan selvittää, sisältyykö kyseisiin julkisia liikennepalveluja koskeviin sopimuksiin valtiontukea DSB:lle ja ovatko maksetut sopimusmaksut johtaneet liiallisiin korvauksiin DSB:lle sopimuksissa määritellyistä julkisen palvelun tehtävistä.
- (75) Komissio pohti ensin DSB:lle aiheutuvaa taloudellista hyötyä. Tätä varten komissio sovelsi perusteita, jotka tuomioistuimien on vahvistanut Altmark⁽¹⁵⁾-päätöksessään.
- (76) Vaikka komissio katsoikin, että tuensaajayrityksen tehtävänä oli huolehtia selvästi määritellyistä julkisista liikennepalveluista (menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 69–76 kohta), se sitä vastoin epäili vuosien 2009–2014 korvauksen laskennan perusteena käytettyjen ennalta määriteltujen puolueettomien ja avoimien parametrien olemassaoloa (pätöksen 77–80 kohta).
- (77) Komissio epäili niin ikään, että korvaukset ylittävät julkisen liikennepalvelun hoitamisesta aiheutuvien kustannusten kattamiseen kokonaan tai osittain tarvittavan määrän, kun otetaan huomioon julkiseen palveluun liittyvät tulot ja kohtuullinen tuotto velvoitteiden hoidosta. Tältä osin komissio halusi erityisesti tarkastella DSB:n tuloksen ylijäämäisyyttä (menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 83–90 kohta), liikkuvan kaluston toimitusten viivästy- mistä (pätöksen 91–100 kohta) ja Kööpenhamina-Ystad-yhteyden erityisolosuhteita (pätöksen 101–103 kohta).
- (78) Lisäksi komissio huomautti, ettei julkisia liikennepalveluja koskevia sopimuksia ollut tehty tarjousskilpailumenet- tyllä. Tässä yhteydessä komissio ilmaisi epäilyksensä siitä,

oliko tarvittava korvaustaso määritelty tarkastelemalla kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävän kul- jetuskaluston omaavalle keskivertoyritykselle aiheutuisi velvoitteiden täyttämistä, kun otetaan huomioon toi- minnasta saatavat tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttä- misestä saatava kohtuullinen tuotto (pätöksen 104–107 kohta).

- (79) Koska julkisen palvelun korvaukset ovat valtion varoja ja omiaan vääristämään kilpailua ja vaikuttamaan jäsenval- tioiden kauppaan, komissio epäili, että julkisia liikenne- palveluja koskeviin sopimuksiin sisältyy DSB:lle makset- tua valtiontukea.
- (80) Tämän jälkeen komissio pohti julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten soveltuvuutta sisämarkkinoille ase- tuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artiklan perusteella.⁽¹⁶⁾
- (81) Lisäksi arvioidessaan edellä selvitetystä syistä, oliko tässä noudatettu Altmark-tuomion oikeuskäytäntöön perustu- vaa kolmatta kriteeriä, komissio ilmoitti epäilevänsä, oliko korvauksen määrä eli Tanskan hallituksen maksama hinta rajoitettu siihen, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteen täyttämistä aiheutuvien kustannusten katta- miseksi. Komissio epäili erityisesti, onko Tanskan valtion DSB:n tuloksesta pidättämien osinkojen ja vuosittaisten sopimusmaksujen vähentämisen avulla voitu välttää lii- allisten korvausten mahdollisuus (pätöksen 129–131 kohta).
- #### 5. TANSKAN VIRANOMAISTEN NÄKEMYKSET MENET- TELYN ALOITTAMISEN JÄLKEEN
- ##### Alustavia huomioita
- (82) Tanskan viranomaiset katsoivat 12 päivänä joulukuuta 2008 päivätyssä kirjeessään, että ne ovat toimittaneet jo komission aiempien tietopyyntöjen yhteydessä tosiasialli- set ja oikeudelliset seikat, joiden perusteella komissio voi todeta, etteivät sopimusmaksut ole valtiontukea, tai aina- kin sen, ettei mahdollinen valtiontuki ole perussopimuk- sen vastaista. Tällä tavoin Tanskan viranomaiset viittasi- vat komissiolle jo esitettyihin tosiasiallisiin ja oikeudelli- siin seikkoihin. Lisäksi viranomaiset ovat tarpeen mukaan

⁽¹⁵⁾ Asia C-280/00, *Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magde- burg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (ns. *Altmark-tuomio*), tuomio 24.7.2003, Kok. 2003, s. I-7747.

⁽¹⁶⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69, annettu 26 päivänä kesä- kuuta 1969, julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jä- senvaltioiden toimenpiteistä (EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1), sellai- sena kuin se on muutettuna (oikaisu EYVL L 169, 29.6.1991, s. 1).

tarkentaneet tosiasiallisia ja oikeudellisia seikkoja myöhemmin esiin tulleiden asioiden perusteella tai muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta tehdyssä komission päätöksessä esitettyjen huomautusten johdosta.

- (83) Tanskan hallitus ilmoitti lisäksi tukevuksa periaatteessa komission perusteluita, jotka koskevat valtiontuen olemassaolon selvittämistä Altmark-tuomion perusteiden mukaisesti ja toisaalta oikeusperustaa perussopimuksen noudattamisen arvioimiseksi.
- (84) Sitä vastoin Tanskan hallitus ilmoittaa, ettei se ole yhtä mieltä komission tulkinnasta asiassa *Danske Busvognmænd* annetussa tuomiossa (tunnetaan myös nimellä *Combust-päätös*)⁽¹⁷⁾. Komissio katsoo, että jos julkisia liikennepalveluita koskevaan sopimukseen sisältyy valtiontukea, siitä olisi pitänyt ilmoittaa. Tanskan viranomaiset sitä vastoin katsovat, että jos asetusta (ETY) N:o 1191/69 on sovellettava ja julkisia liikennepalveluita koskevassa sopimuksessa määrätty korvaukset ovat asetuksen mukaisia, korvaukset on vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta asetuksen (ETY) N:o 1191/69 17 artiklan 2 kohdan nojalla.
- (85) Lopuksi Tanska haluaa korostaa, että viimeaikaisessa oikeuskäytännössä ja erityisesti Euroopan unionin tuomioistuimen tuomiossa T-289/03, *BUPA* ym. v. komissio, todetaan, että Altmark-tuomiossa esitettyjä kriteerejä on sovellettava siten, että tilanne kyseisellä alalla otetaan huomioon, ja että jäsenvaltioilla on laaja harkintavaltia.

Altmark-tuomion toinen kriteeri

- (86) Tanskan viranomaiset toteavat, että komissio on myöntänyt Altmark-tuomion toisen kriteerin täyttyvän vuosina 1998–2008 maksetun korvauksen yhteydessä mutta epäillyt sen täyttymistä vuosina 2009–2014.
- (87) Viranomaiset katsovat, että nämä epäilykset johtuvat väärinkäsityksestä, sillä korvaus on laskettu edellisen kauden

tavoin kymmenen vuoden talousarvion pohjalta vuosiksi 2005–2014.

- (88) Komissiolle on toimitettu talousarvio ja sen perusteena käytetyt ennusteet ja oletukset, jotka ovat seuraavat:
- vuotuinen yleisinflaatio 2,5 prosenttia
 - inflaatiota vastaava lippujen hinnannousu 2,5 prosenttia
 - keskimääräinen tuottavuuden kasvu 2,5 prosenttia vuodessa
 - vuotuinen korko 5,15 prosenttia
 - oman pääoman tuotto verojen jälkeen 6 prosenttia
 - liikkuvaan kalustoon tehtyjen noin 10 miljardin Tanskan kruunun investointien toteuttaminen
 - ajokilometrien kasvu noin 20 prosenttia
 - matkustajamäärän kasvu noin 20 prosenttia
 - DSB:n vapautus henkilöstön työnantajamaksuista.

- (89) Lisäksi Tanska täsmentää, että kyseinen talousarvio on alun perin laadittu vuoden 2003 infrastruktuurimenojen koskevien velvoitteiden pohjalta. Velvoitteisiin tehty muutokset ja vastaava DSB:lle maksettujen korvausten pienentäminen on sen jälkeen sisällytetty sopimukseen jo ennen sen allekirjoitusta. Liikenneministeriö on selvittänyt sopimuksen ja talousarvion sisältöä päätöksessä nro 112 vuonna 2004, ja nämä tiedot on sisällytetty talousarviolakiin.

Altmark-tuomion kolmas kriteeri

- (90) Tanskan viranomaiset ovat esittäneet väitteitä ja antaneet tietoja kolmesta seikasta, joiden suhteen komissio on esittänyt epäilyjä liiallisesta korvauksesta.

⁽¹⁷⁾ Asia T-157/01, *Danske Busvognmænd*, tuomio 16.3.2004, Kok. 2004, s. II-917, 77–79 kohta.

i. DSB:n tuloksen ylijäämäisyys

- (91) Ensinnäkin Tanskan viranomaiset katsovat, ettei DSB:n tuloksen ylijäämäisyys johdu liiallisista korvauksista. Tanskan mukaan korvauksen laskentaperusteet ovat oikeat, eikä tuloksen ylijäämäisyys siten johdu mahdollisesti liiallisista korvauksista vaan muista olosuhteista.

Oma pääoma

- (92) Tanska toimitti yksityiskohtaisen selvityksen DSB:n oman pääoman kehityksestä. Se kasvoi vuosina 1999–2004 4,797 miljardista 7,701 miljardiin Tanskan kruunuun (kasvu 2,852 miljardia kruunua). Oman pääoman kasvu johtuu tietyistä seikoista, joita ei ole otettu huomioon talousarvion laadintahetkellä, muun muassa DSB:n tehokkuuden odottamattomasta paranemisesta ja esimerkiksi kiinteistöjen myynnistä saaduista suurista kertaluonteisista tuloista. Näitä seikkoja Tanskan hallitus ei olisi voinut kohtuudella huomioida talousarviota laatiessaan ja siten korvausmäärää laskiessaan.

- (93) Tanskan hallitus selittää, ettei oman pääoman kasvu siis johdu siitä, että valtio maksaisi liiallista toiminta-avustusta vaan viidestä muusta tekijästä, joita ei olennaisilta osin voitu ennakoita:

— Osaltaan DSB:n oman pääoman kasvu johtuu hyvin suurelta osin sen perustamistalousarviosta (1,709 miljardia Tanskan kruunua). Säädös nro 249/1999 osoittaa, että kun DSB muutettiin kestäväksi itsenäiseksi julkiseksi yritykseksi, selkeä poliittinen ja taloudellinen edellytys oli, että DSB:n vakavaraisuusasteen olisi noustava muutamassa vuodessa reiluun 30 prosenttiin. Edellytys perustui taloudellisen arviointiin siitä, mikä DSB:n kokoisten yritysten vakavaraisuusasteen pitäisi olla.

— Kyseisen jakson lopulla vuonna 2005 valtiolle maksettiin osinkoa (736 miljoonaa Tanskan kruunua), mikä osoittaa, ettei DSB tosiasiallisesti voinut hallita tätä omaa pääomaa vuoden 2004 lopussa.

— Osa oman pääoman kasvusta on seurausta siitä, että vuosina 1999 ja 2001 kirjanpitokäytäntöjä muutettiin suhteessa vuoden 1999 perustamistalousarvion käytäntöihin (oman pääoman uudelleenarvostus 594 miljoonaan Tanskan kruunuun). Kirjanpitokäytäntöjen muutoksella ei ollut todellista liiketaloudellista vaikutusta yritykseen, joten tämän suhteen on tehtävä

korjaus. Tanskan hallitus korostaa, että jos muutettiin kirjanpitokäytännön vaikutus korjataan, voidaan todeta, että oman pääoman kehitys on ollut itse asiassa negatiivinen. Oman pääoman määrä on vähentynyt 135 miljoonaa Tanskan kruunua.

— Vuoden 1999 perustamistalousarvion laadintahetkellä yhteisöverokanta oli 32 prosenttia, minkä jälkeen sitä alennettiin (vuosina 2002, 2003 ja 2004) 30 prosenttiin. Verokannan alentaminen toi kyseisellä jaksolla 43 miljoonan Tanskan kruunun ennakoidun tulonlisäyksen. Ilman tätä vaikutusta omassa pääoman kasvu olisi ollut 178 miljoonan Tanskan kruunua negatiivinen.

— Aloitustaseessa yrityksen omaa pääomaa tarkistettiin alaspäin 36 miljoonan Tanskan kruunun verran.

- (94) Tanskan mukaan nämä seikat osoittavat, ettei DSB:n oman pääoman kasvu johdu valtion maksamasta suuresta toiminta-avustuksesta ja että kasvu on suhteutettava edellä mainittuihin rahoituksellisiin, kirjanpidollisiin ja verotuksellisiin tekijöihin. DSB ei siten ole käyttänyt valtiolta saamaansa avustusta oman pääoman kasvattamiseen perustamistalousarviossa oletettua enempää.

Liiketoiminnan tulos

- (95) Tanskan hallitus toteaa budjetoidusta liiketoiminnan tuloksesta ennen osingonjakoa, ettei havaittu tuloksen ylijäämäisyys ole osoitus DSB:n saamasta liiallisesta korvauksesta. Tuloksen ylijäämäisyyden väitetään johtuvan useista eri tekijöistä – joiden vaikutukset ovat olleet myönteisiä tai kielteisiä – eikä niitä voitu ottaa huomioon määriteltäessä korvaustasoa.

- (96) Tanska katsoo, että tällaiset poikkeamat alkuperäisestä talousarviosta ovat väistämättömiä, kun kyseessä ovat julkisen palvelun velvoitteita koskevat monivuotiset sopimukset. Tällaisissa tapauksissa ei ole mahdollista vahvistaa korvauksen määrää sellaiseksi, että sen voidaan osoittaa jälkikäteen vastaavan tarkalleen tosiasiallisia kustannuksia, joista on vähennetty tulot ja kohtuullinen tuotto.

- (97) Tanskan hallituksen mukaan silloinkin, kun julkisen palvelun velvoite perustuu tarjouskilpailun voittamiseen, markkinoilla ja kyseisen yrityksen tilanteessa voi tapahtua sellaisia muutoksia, ettei tosiasiasa toteutunut tulos vastaa tarjouskilpailun voittaneen yrityksen sopimuksentekohetkellä laatimia ennusteita.

- (98) Tanska katsoo näin ollen, ettei tällaisista odottamattomista tekijöistä johtuvalla tuloksen ylijäämäisyydellä tai alijäämäisyydellä voida perustella väitettä, että korvaus on määritelty tavalla, joka johtaa liian suureen tai liian pieneen korvaukseen.
- (99) Tässä tapauksessa todettu tuloksen ylijäämäisyys johtuu useiden tekijöiden yhteisvaikutuksesta. Tekijöitä ovat yleinen suhdannekehitys, markkinoiden kehittyminen, tuotavuuden parantuminen (esimerkiksi työvoimakustannusten alentuminen tai infrastruktuurin käytön vähentyminen tavaraliikenteen myynnin jälkeen, poistojen pieneminen tai taloushallinnon tehostuminen).
- (100) Tanska lisää, että DSB:n kanssa tehdyille sopimuksille on ominaista, että sopimuskumppanit ovat sopineet maksun perustuvan markkinataloudessa tavanomaisiin näkökohtiin, sillä maksujen suuruus on määritelty kattamaan DSB:n kustannukset, kun huomioon otetaan odotetut tulot ja kohtuullinen tuotto. Se, että DSB:n tulos oli loppujen lopuksi talousarvioennusteita parempi ennakoimattomien seikkojen ja toiminnan tehostumisen seurauksena, ei merkitse, että sopimuksissa vahvistettu korvaus olisi ollut liiallinen.
- (103) Tanskan hallitus tarkentaa, että valtiolle maksettavia osinkoja käytetään DSB:n oman pääoman määrän säätelyyn perustamisen jälkeisinä vuosina ja liikevoiton palauttamiseen, jos sitemmin ilmenee, että DSB tosiasiaa ylittää ennakoitua parempiin tuloksiin. Tämä periaate johtuu talousarvioasiakirjasta nro 249/1999. Osingonmaksua käytetään jatkuvasti DSB:n pääomarakenteen ja tätä kautta reaalisen nettotoiminta-avustuksen säätelyyn. Samaa aikaan osinkopolitiikalla kannustetaan DSB:tä tehostamaan toimintaansa, sillä lähtökohtana oli, että osinkoina jaettaisiin puolet DSB:n voitosta verojen jälkeen. Tällöin tehokkuuden lisääntyminen koituisi tietyssä määrin DSB:n hyväksi, eikä pelkästään johda toiminta-avustuksen jälkikäteen tapahtuvaan palautukseen.
- (104) Tanskan hallitus katsoo, että tämä on markkinatalouden yleisten näkökohtien mukaista, koska niiden mukaan kannustimien avulla voidaan määritellä ns. kohtuullinen tuotto komission suositusten mukaisesti ⁽¹⁸⁾.
- (105) Tanska huomauttaa, että tämän osinkopolitiikan soveltaminen on johtanut vuosina 1999–2006 siihen, että valtiolle on maksettu sopimuksiin perustuvien tehtävien perusteella lähes 3 miljardia Tanskan kruunua enemmän kuin alun perin suunniteltiin.

Korvauksen pienentäminen ja osingonjako

- (101) Tanskan hallitus huomauttaa, että vaikkei liiallisia korvauksia niiden mukaan olekaan maksettu, sellaisten vaara on joka tapauksessa poistettu Tanskan hallituksen osinkopolitiikalla, josta säädetään talousarvioasiakirjassa nro 249/1999, sekä siitä seuraavalla korvauksen pienentämällä DSB:n kanssa tehdyssä sopimuksessa.
- (102) Tanska katsoo varmistaneensa osinkopolitiikkansa avulla, ettei DSB:n oma pääoma kasva ennakoitua suuremmaksi ja sitä kautta suuremmaksi kuin on välttämätöntä. Vaikkei velvoittavia oikeudellisia säännöksiä olekaan vahvistettu, osinkopolitiikassa yhdistyy kaksi seikkaa:
- markkinataloudessa tavanomainen pohdinta, jonka tarkoituksena on määrittää, mikä on taloudellisesti perusteltua yrityksen taloudellisessa tilanteessa;
 - yleiset sosiaalis-taloudelliset tai kilpailuun liittyvät näkökohdat ottaen huomioon DSB:n oman pääoman ja toiminta-avustuksen suuruuden.
- (106) Tanskan hallituksen mukaan osinkopolitiikka on siis tosiasiallisesti toiminut "takaisinmaksumekanismina", jolla on voitu kumota mahdollisesti liiallinen korvaus. Hallitus tähdentää, että valtiolle osinkoina palautettu DSB:n korvauksen osuus on lisäksi selvästi suurempi kuin DSB:n talousarviossa ennalta arvioidun voiton ja tosiasiallisesti toteutuneen voiton erotus. Tällä tavoin osinkopolitiikalla on siis osaltaan varmistettu, ettei DSB pysty hyödyntämään valtion toiminta-avustusta saadakseen kilpailuetua – esimerkiksi kasvattamalla omaa pääomaansa suunniteltua suuremmaksi tai hyödyntämällä vuotuista liikevoittoa.
- (107) Tanskan hallitus katsoo niin ikään, että on erittäin vaikeaa laatia sopimusperusteisia sääntöjä toiminta-avustuksen korjaamisesta jälkikäteen. Valtio sitä vastoin kykenee – Tanskan osakeyhtiölain mukaisella osingonmaksulla – varmistamaan, että nettotoiminta-avustus tosiasiaa korjataan, jos vuoden tulos on odotettua tai sopimusta tehtäessä sovittua suurempi. Hallituksen mukaan osingonjako muodostaa siis käytännössä harvinaisen tehokkaan välineen liiallisten korvausten välttämiseksi.

⁽¹⁸⁾ Komission päätös 2005/842/EY, tehty 28 päivänä marraskuuta 2005, EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 312, 29.11.2005, s. 67); ks. erityisesti 5 artiklan 4 kohta.

- (108) Lisäksi Tanskan hallitus muistuttaa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen katsoneen, että jäsenvaltioilla on laaja harkintavalta, kun ne päättävät kustannusten korvaamisesta, joka riippuu monitahoisista taloudellisista tosiseikoista⁽¹⁹⁾. Hallitus muistuttaa myös, ettei EU:n lainsäädännössä vaadita, että nettotoiminta-avustusta olisi tarkistettava alaspäin aina tietyllä tavalla, esimerkiksi soveltamalla sopimukseen perustuvia sääntöjä tai muulla vastaavalla tavalla. Altmark-tuomiossa asetettujen perusteiden perusteella nimenomaan sillä on merkitystä, että valtio varmistaa tosiasiallisesti, ettei korvaus ole liiallinen. Jäsenvaltioiden tehtävänä on päättää, millä tavoin asia käytännössä hoidetaan.

ii. Viivästyksen liikkuva kaluston toimituksessa

- (109) Tanskan hallituksen mukaan IC4- ja IC2-junien toimituksen viivästyminen ei ole aiheuttanut taloudellista hyötyä DSB:lle.
- (110) Hallitus vahvistaa, että ennen vuosia 2005–2014 koskevan kuljetussopimuksen tekemistä tilattujen uusien IC4- ja IC2-junien toimitus, jonka olisi pitänyt alkaa vuonna 2003, viivästyi valmistajasta (AnsaldoBreda) johtuvista syistä. Tanskan hallitus toteaa, että jos toimitus olisi tapahtunut sovitussa aikataulussa, DSB:lle olisi aiheutunut kustannuksia junien korko- ja poistomenoina, jotka sopimusmaksut kattoivat.

Kuljetussopimus 2005–2014

- (111) Koska DSB:lle ei ole aiheutunut näitä kustannuksia, sopimusmaksuja on alennettu vuosien 2005–2014 kuljetussopimuksen puitteissa. Toteutumatta jääneiden kustannusten tarkka määrä on laskettu DSB:n tosiasiallisen otettujen lainojen ja 20 vuoden poistoajan perusteella DSB:n kirjanpitoikäntönnön mukaisesti (4 miljoonan Tanskan kruunun säästö IC4-junan toimituksen myöhästymisestä vuodelle ja 2,7 miljoonan Tanskan kruunun säästö IC2-junan toimituksen myöhästymisestä vuodelle).
- (112) Tämän perusteella DSB:lle suoritettavia sopimusmaksuja alennettiin 645 miljoonaa Tanskan kruunua (252 miljoonaa vuonna 2005 ja 393 miljoonaa vuonna 2006).
- (113) Näiden seikkojen perusteella Tanskan kanta on, ettei IC4- ja IC2-junien toimitusten viivästymisen voida katsoa aiheuttaneen liiallista korvausta DSB:lle vuosien 2005–2014 kuljetussopimuksen osalta.

Lisäsovimukset

- (114) Saadakseen käyttöön riittävän nykyaikaista kalustoa DSB on käyttänyt vuokratilustoa vuodesta 2001 alkaen lisäsovimuksilla. Niiden voimassaoloa on jouduttu jatkaamaan vuoden 2006 jälkeen DSB:n AnsaldoBredan toimitusten huomattavan viivästymisen vuoksi (sovimuksia on jatkettu enintään neljällä vuodelle).
- (115) Tanskan hallitus täsmentää ensinnäkin, ettei neuvotellun sopimuksen mukaan DSB:lle maksettava sopimusmaksu kata junien käyttönotosta (poisto ja korot) aiheutuvia kustannuksia, jos junia ei tosiasiallisesti oteta liikenteeseen, eikä neuvotellussa sopimuksessa määrätty DSB:lle velvoitetta ottaa käyttöön korvaavaa kalustoa mainituilla rataosuuksilla.
- (116) Siksi Tanskan hallitus katsoo, että lisäsovimuksissa asetetaan DSB:lle lisää julkisen palvelun velvoitteita (nykyaikaisen korvaavan kaluston käyttöönotto tietyillä rataosuuksilla) samalla kun sille maksetaan korvausta vuokrauskustannuksista.

Kuljetussopimus 2000–2004

- (117) Tanskan hallitus katsoo viivästyksen positiivisen taloudellisen nettovaikutuksen johtuvan siitä, ettei alkuperäisessä viisivuotisessa sopimuksessa tai vuosien 2001–2004 lisäsovimuksissa ollut sääntöjä korvauksen alentamisesta IC4-junien toimitusten myöhästymisen varalta. Vuosien 2005–2014 kuljetussopimukseen sitä vastoin sisältyy nimenomaisesti korvauksen alentamista viivästysten yhteydessä koskevia sääntöjä.
- (118) Tanskan hallitus arvioi junatoimitusten viivästymisestä vuosina 2001–2004 aiheutuneen positiivisen nettovaikutuksen 104 miljoonaksi Tanskan kruunuksi. Välttämättä vaikutukset eivät kuitenkaan kata reaalisia taloudellisia seurauksia, joita DSB:lle on aiheutunut viivästymisistä, kun se ei ole pystynyt käyttämään uusia junia (vaan joutui kunnossapitämään vanhoja junia ja kärsimään imago- ja goodwilltappioita sekä tulonmenetyksiä).

- (119) Lisäksi Tanska tarkentaa, että DSB:n AnsaldoBredalta saamat korvaukset ovat ainoastaan tilapäinen korvaus junatoimitusten viivästymisen aiheuttamasta taloudellisesta menetyksestä. DSB:n lopullisen vahingon suuruus arvioidaan toimitushetkellä, jolloin AnsaldoBredan korvauksen kokonaismäärä voidaan vahvistaa.

⁽¹⁹⁾ Ks. asia T-289/03, Bupa v. komissio, tuomio 12.2.2008, Kok. 2008, s. II-81, 214 kohta.

(120) Tanskan hallitus siis katsoo, että korvaus vastaa tarkasti DSB:n taloudellisia tappioita eikä vaikuta DSB:n kirjanpitoon. Samasta syystä AnsaldoBredan korvauksen nettovaikutus ei merkitse liiallista korvausta DSB:lle. Junatointusten viivästykset eivät ole antaneet eivätkä vastaisuudessaakaan anna DSB:lle taloudellista hyötyä.

(121) Lopuksi Tanskan hallitus muistuttaa, että vaikkei näitä seikkoja otettaisi huomioon, hallituksen osinkopolitiikan avulla joka tapauksessa huolehditaan siitä, että DSB:n vastaanottamien korvausten positiivinen vaikutus poistuu osinkoja maksettaessa.

iii. Kööpenhamina–Ystad-reitin erityistilanne

Julkisen palvelun korvaukset

(122) Tanskan hallitus huomauttaa, että DSB:n liikennöinnistä tällä reitillä maksetaan korvausta ainoastaan vuosina 2005–2014.

(123) Reitin liikennöinnissä on erotettava kolme jaksoa:

— Vuoteen 2002 saakka linjaa liikennöitiin ”vapaan liikenteen” puitteissa eli täydellisen kilpailun olosuhteissa, ilman valtion maksamaa korvausta tai sen määräämiä velvoitteita. DSB:n oli pidettävä erillistä kirjaa tästä reitistä, jonka oletettiin tuottavan ylijäämää koko sopimuskaudella, jos ainoastaan tämän reitin tuotto otetaan huomioon;

— Vuonna 2002 DSB päätti lopettaa linjan liikennöinnin ”vapaan liikenteen” periaatteella, ja liikenneministeriön ja DSB:n kanssa neuvoteltiin sopimus linjan hoitamisesta julkisena liikenteenä vuodesta 2002 aina 31 päivään joulukuuta 2004 saakka. Sopimuksessa ei kuitenkaan mainittu, että DSB:lle maksettaisiin erillistä tai täydentävää korvausta julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi.

— Kun vuosien 2005–2014 liikennesopimus tehtiin, tuli mahdolliseksi maksaa DSB:lle korvausta myös Kööpenhamina–Ystad-reitistä.

(124) Tanska huomauttaa, ettei tämän rataosuuden liikennöintiin käytetty julkisia varoja ennen vuotta 2005.

(125) Tanskan hallitus muistuttaa, että rataosuus tuotti tappiota vapaassa liikenteessä, ja vaikka pieni osa tosiasiallisesti saaduista tuloista voikin johtua välillisesti siitä, että DSB alkoi liikennöidä Kööpenhamina–Ystad-rataosuudella, ei

sen perusteella voida väittää, että DSB:n saama korvaus on liiallinen. Joka tapauksessa DSB:llä olisi ollut oikeus saada kohtuullinen tuotto investoimalleen pääomalle. Hallitus katsoo, ettei tämä riitä osoittamaan, että tosiasiasa saatujen tulojen vuoksi DSB:n saama korvaus olisi ollut liiallinen, kun otetaan huomioon oikeus kohtuulliseen tuottoon.

Lauttamatka

(126) Mitä tulee niihin kustannuksiin, joita DSB:lle aiheutuu lippujen myynnistä Ystadin ja Bornholmin saaren Rønne sataman väliselle lauttamatkalle, Tanskan hallitus on toimittanut selvitykset lauttaliikennettä harjoittavan yhtiön Bornholmstrafikkenin soveltamista tariffeista. Tanskan hallituksen mukaan siitä ilmenee, etteivät DSB ja Gråhundbus ole käyttäneet eri tariffeja.

(127) Hallitus esittää tietoja myös ehdoista, joilla Bornholmstrafikken A/S liikennöi Rønne–Ystad-lauttayhteyttä. Sopimus on tehty hallituksen kanssa tarjouskilpailun perusteella, ja se sisältää seuraavaa:

— hallituksen ja Bornholmstrafikkenin väliseen sopimukseen sisältyy yleinen velvoite, jonka mukaan Bornholmstrafikkenin on sovittava tulo- ja lähtöaikansa yhteen linja-autoliikennöitsijöiden tai junayhtiöiden Kööpenhamina–Ystad –vuorojen kanssa;

— sopimuksessa veloitetaan Bornholmstrafikken lisäksi tekemään lippuyhteistyötä niiden linja-auto- ja junayhtiöiden kanssa, jotka hoitavat Kööpenhamina–Ystad-liikennettä sopimuksen voimassaoloaikana, jotta matkustajat voivat hankkia yhdistetyn lautta-junatai lautta-linja-autolipun alennuksella;

— Bornholmstrafikkenin enimmäistaksat vahvistetaan sopimuksessa;

— sopimuksessa ei ole muita vaatimuksia taksoista tai alennuksista, eikä hallituksen ole järkevää vahvistaa näitä koskevia uusia vaatimuksia enää myöhemmin.

(128) Tanskan hallituksen mukaan tästä seuraa, ettei hallitus pysty vaikuttamaan Bornholmstrafikkenin toimintaan muulla tavoin kuin velvoittamalla yhtiön noudattamaan sopimusta. Bornholmstrafikkenin hinnat ovat – ja ovat olleet koko ajan tarkasteltavalla ajanjaksolla vuodesta 2000 lähtien – samat DSB:lle ja Gråhundbusille, joten DSB ei ole saanut hyötyä.

(129) Tanskan hallitus ilmoittaa kuitenkin, että ainoa pelkäs-
tään DSB:hen sovellettava hinta on erikoishinta "DSB
Orange", johon kuuluu Ison-Beltin ylitys. Hinta koskee
DSB:n erikoislipputyyppejä, jota voivat käyttää ainoastaan
Jyllannista Bornholmiin DSB Orange -lipulla matkustavat
matkustajat. Tanskan hallituksen mukaan Bornholmst-
rafikken antaa alennuksen tästä lipputyypistä, koska se
haluaa houkutella Jyllannista lisää asiakkaita Bornholmiin.
Erikoisalennuksesta ei määrätä Tanskan valtion ja lautta-
liikenteen harjoittajan välisessä sopimuksessa. Se perustuu
siis liiketaloudelliseen pyrkimykseen lisätä asiakkaiden
määrää Jyllannissa ja sitä kautta lisätä koko asiakasmää-
rää.

(130) Tältä osin Tanskan hallitus pitää järjestelyä yleisenä lii-
ketaloudellisena toimenpiteenä, jossa alennuksilla pyri-
tään laajentamaan asiakaspohjaa. Hallitus huomauttaa,
että Gråhundbus liikennöi väliä Kööpenhamina–Ystad
eikä tämän vuoksi ylitä Isoa-Beltiä. Näin ollen viran-
omaisten mielestä on selvää, ettei vastaavaa alennusta
ole Gråhundbusiin sovelletuissa hinnoissa.

(131) Tanskan hallitus täsmentää vielä, että tämä hinta on kos-
kenut vain noin [...] (*) matkustajaa vuosina 2003–2008.
Liikenteenharjoittajan aloitteeseen perustuva mahdolli-
suus olisi voitu antaa myös linja-autoyhtiöille, jotka oli-
sivat halunneet tarjota saman palvelun. Hallitus huoma-
uttaa myös, että vuodesta 2009 lähtien tätä mahdolli-
suutta ei ole ollut enää tarjolla.

(132) Tällä perusteella Tanska katsoo, ettei DSB ole saanut
Kööpenhamina–Ystad-yhteyden liikennöinnistä etua – ei
liiallisen korvauksen eikä Rønne–Ystad-lauttamatkan eri-
tyisen alhaisen hinnan muodossa.

Altmark-tuomion neljäs kriteeri

(133) Tanskan hallituksen kanta kysymykseen, onko korvaus
määritetty tarkastelemalla kustannuksia, joita hyvin joh-
detulle keskivertoyritykselle aiheutuisi, on se, että perus-
tettaessa DSB:tä itsenäiseksi yritykseksi on tehty kaikki
tarpeelliset selvitykset, joita käytännössä oli mahdollista
tehdä.

(134) Lisäksi hallitus huomauttaa, että DSB:n ja valtion erotta-
misen perustana on Bernsteinin mietintö, johon sisältyi
yksityiskohtainen selvitys mahdollisuuksista parantaa
DSB:n tehokkuutta ⁽²⁰⁾ ja joka pantiin myöhemmin täy-
täntöön laajamittaisempana rakenneuudistussuunnitel-

mana vuonna 1996. Nämä toimenpiteet ovat parantaneet
DSB:n kannattavuutta ja lisänneet sen tuottavuutta 32
prosenttia.

(135) Tanskan hallitus laati DSB:n perustamisen yhteydessä sille
kymmenen vuoden talousarvion, johon liittyi useita al-
kuoletuksia, muun muassa oletus, että tuottavuus para-
nee. Tältä pohjalta vahvistettiin DSB:lle vuosina
1999–2004 maksettava toiminta-avustus.

(136) Talousarvio, joka sisällytettiin 11 päivänä kesäkuuta
1999 annettuun asiakirjaan nro L 249, laadittiin siltä
pohjalta, että oman pääoman tuotto verojen jälkeen on
hallituksen kohtuulliseksi arvioima 6 prosenttia.

(137) Tanskan hallituksen mukaan toiminta-avustus perustuu
siis kustannusten, tulojen ja kohtuullisen tuoton koko-
naisvaltaiseen arviointiin, jossa on käytetty vuonna
1999 käytettävissä olleita tietoja ja noudatettu markkina-
talouden periaatteita. Kymmenen vuoden talousarvio on
laadittu ja DSB:lle maksettavat sopimusmaksut on halli-
tuksen mukaan laskettu Altmark-tuomion neljännen kri-
terin mukaisesti.

(138) Lisäksi Tanskan hallitus viittaa unionin oikeuskäytän-
töön ⁽²¹⁾ ja korostaa, että tarkasteltavana olevassa asiassa
ei ollut mahdollisuutta suorittaa konkreettista vertailua
toiseen liikenteenharjoittajaan.

Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille

(139) Siinä tapauksessa, että komissio kuitenkin päättelisi, että
DSB:lle on maksettu valtiontukea, Tanskan hallitus kat-
soo, että korvaus joka tapauksessa soveltuu sisämarkki-
noille.

(140) Hallituksen mukaan neuvoteltuja sopimuksia laadittaessa
on oikean korvausmäärän laskemiseksi tehty niin kau-
askantoiset analyysit ja laskelmat kuin käytännössä on
mahdollista.

(141) Hallitus yhtyy menettelyn aloittamisesta tehdyssä komis-
sion päätöksessä esitettyyn päättelyyn, jonka mukaan
korvauksen voidaan katsoa tosiasiaa soveltuvan sisä-
markkinoille, jos Altmark-tuomion kolmas kriteeri täyt-
tyy.

(142) Kuten edellä on todettu, Tanskan hallituksen mukaan on
pyritty kaikin kohtuullisin tavoin varmistamaan, ettei
DSB:lle makseta liiallista korvausta, ja on aiheellista pää-
tellä vähintäänkin, että DSB:n sopimusten nojalla vastaan-
ottama sopimusmaksu on sisämarkkinoille soveltuva tu-
kea.

(*) Luottamuksellinen tieto.

⁽²⁰⁾ Bernsteinin mietintö laadittiin vuonna 1993 Tanskan liikenneminis-
terin tilaamana asiantuntijalausuntona.

⁽²¹⁾ Erityisesti asia T-289/03, *Bupa v. komissio*, tuomio 12.2.2008 (Kok.
2008, s. II-81) ja yhdistetyt asiat T-309/04, T-317/04, T-329/04 ja
T-336/04, *TV 2 / Danmark v. komissio*, tuomio 22.10.2008 (Kok.
2007, s. II-491).

- (143) Kuten edellä on todettu, Tanskan hallitus ei sitä vastoin yhdy komission päätelmiin julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten ja julkisen palvelun velvoitteita koskevien sopimusten välisestä erottelusta tuen laillisuuden suhteen. Hallitus katsoo tässä tapauksessa, että jos DSB:n katsotaan saaneen valtiontukea, tukea ei olisi tarvinnut ilmoittaa. Jos komissio pitäytyy päätelmässään, se tekee olennaisen ja perusteettoman eron sen mukaan, määrääkö jäsenvaltio, joka asettaa 100-prosenttisesti omistamalleen yritykselle velvoitteen huolehtia kuljetustehtävistä, suoritteiden laajuuden, laadun ja hinnat sopimuksessa vai ei.
- (144) Edellä olevan perusteella Tanskan hallitus katsoo, ettei ole syytä vaatia maksettavaksi takaisin valtiontukea, joka voitaisiin katsoa sisämarkkinoille soveltumattomaksi.

Työnantajamaksut

- (145) Tanskan hallitus panee merkille, ettei komissio ole tarkastellut tässä menettelyssä työnantajamaksuja, sillä tiedossa on ollut, että vapautus työnantajamaksuista on tarkoitus poistaa.
- (146) Tanskan hallitus ilmoittaa, että työnantajamaksujen muutokset on toteutettu 25 päivänä kesäkuuta 2008 annetulla lailla nro 526 ja että ne ovat tulleet voimaan 1 päivänä tammikuuta 2009.

Sisämarkkinoille soveltuvuuden arvioinnin oikeusperusta

- (147) Tanskan hallitus on ilmoittanut 8 päivänä tammikuuta 2010 päivätyssä kirjeessään, ettei sillä ole huomautuksia siitä, miten komissio määrittelee sovellettavan oikeusperustan (asetus (ETY) N:o 1191/69 vai asetus (EY) N:o 1370/2007).

6. ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET MENETTELYN ALOITTAMISEN JOHDOSTA

- (148) Huomautuksia ovat esittäneet kyseisistä toimenpiteistä tukea saava yritys DSB ja toinen kantelun tekijä DKT. On huomattava, ettei ensimmäinen kantelun tekijä Gråhundbus ole esittänyt huomautuksia.

6.1 DSB:N ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

- (149) DSB toimitti 30 päivänä joulukuuta 2008 päivätyssä kirjeessä huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevasta komission päätöksestä.
- (150) DSB ilmoitti olevansa täysin Tanskan valtion kannalla ja tarkasteli ainoastaan sitä, voiko komissio vaatia tuen takaisin maksamista, jos se toteaa, että julkisia liikennepalveluja koskevilla sopimuksilla on kyse sisämarkkinoille soveltumattomasta valtiontuesta.

- (151) DSB katsoo, että tällaisen tuen takaisinperintä olisi tässä tapauksessa luottamuksensuojan periaatteen vastaista, mikä estäisi Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999⁽²²⁾ 14 artiklan 1 kohdan soveltamisen.

- (152) Ensinnäkin DSB katsoo, että se saattoi perustellusti luottaa siihen, että viisi- ja kymmenvuotissopimuksia koskevat Tanskan valtion sopimusmaksut eivät ole valtiontukea. DSB katsoo, että kuljetuslalla sovellettavasta valtiontukiteistä vallitsee epäselvyys.

- (153) DSB katsoo, että arvioitaessa, onko hallitus antanut DSB:lle etua, asiaa on tarkasteltava siitä hetkestä käsin, jolloin toimi toteutettiin. Tietynasteinen epävarmuus palvelusuoritteiden kustannuksista ja mahdollisista muista tulonlähteistä ei tarkoita, etteikö valtio voisi tehdä sopimusta markkinaehtoiseen hintaan. DSB:n mukaan kaikkiin sopimuksiin sisältyy yleensä epävarmuutta, ja tavanomaisissa sopimussuhteissa yritys yleensä kantaa tämän riskin. Järjestelmä, jossa DSB yksin kantaa lipputulon tai kustannusten odottamattoman vaihtelun riskin, motivoi sitä tehokkaasti parantamaan palvelujaan ja houkuttelemaan lisää matkustajia⁽²³⁾. Näin valtio saa parhaan hyödyn DSB:lle maksamistaan sopimusmaksuista ja siirtää DSB:lle riskin tuloksen heikkenemisestä esimerkiksi huonon liikkeenhoidon tai tulonmenetysten seurauksena. Näin ollen DSB katsoo, että valtio on molempien sopimusten tekohtekellä toiminut järkevän sijoittajan tavoin ja optimoinut mahdollisuudet saada mainituista sopimuksista paras mahdollinen tuotto.

- (154) Toiseksi DSB katsoo, että sopimusmaksut täyttävät joka tapauksessa asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 vahvistetut ehdot ja että niihin voidaan asetuksen perusteella soveltaa ryhmäpoikkeusta. DSB suhtautuu epäillen komission tulkintaan asetuksen 14 artiklasta.

- (155) DSB muistuttaa, että asetuksen V jakso – joka ei sisällä säännöksiä korvausmääristä – erottuu asetuksen II–IV jaksosta, jotka sisältävät yksityiskohtaisia säännöksiä julkisen palvelun velvoitteiden korvausmääristä. DSB:n mukaan asetuksen tarkoituksena on ollut varmistaa kohtuullinen korvaus liikenteenharjoittajille. Kun kyse on vapaaehtoisesti tehdyistä sitoumuksista, julkisen palvelun sopimusten velvoittamien liikenneöijien tilanne on varsin erilainen

⁽²²⁾ EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1.

⁽²³⁾ Ks. mm. 25 päivänä tammikuuta 2006 tehty komission päätös N 604/2005 – Saksa – linja-autoliikenteen harjoittajat Wittenbergissä, EUVL C 209, 31.8.2006, s. 7, 78 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

kuin niillä liikenteenharjoittajilla, joille valtio asettaa yksipuolisesti julkisen palvelun velvoitteita, mikä heijastuu asetuksesta. Näissä olosuhteissa komissio ei voi tulkita asetusta (ETY) N:o 1191/69 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan ⁽²⁴⁾ pohjalta.

- (156) DSB ei yhdy komission tulkintaan asetuksen 17 artiklasta. Sen mukaan asetuksessa säädetty vapautus ilmoitusvelvollisuudesta koskee ainoastaan julkisen palvelun velvoitteiden korvauksia, ei julkisia liikennepalveluja koskevia sopimuksia.

Sisämarkkinoille soveltuvuuden arvioimisen oikeusperusta

- (157) DSB toimitti huomautuksensa 8 päivänä tammikuuta 2010 päivätyssä kirjeessä. DSB:n mielestä on periaatteellisesti väärin, että komissio soveltaa asetusta (EY) N:o 1370/2007 tähän tapaukseen.
- (158) DSB palauttaa mieleen, että tässä käsiteltävät DSB:n ja Tanskan väliset liikennöintisopimukset on tehty ennen kuin asetus on hyväksytty ja tullut voimaan. Jos asetusta olisi sovellettava, kyseessä olisi vaikutuksiltaan taannehtiva lainsäädäntö. Tätä DSB pitää perustavien oikeudellisten periaatteiden eli oikeusvarmuuden periaatteen ja luotamuksensuojan suojelun periaatteen vastaisena. DSB huomauttaa niin ikään, ettei mikään viittaa siihen, että EU:n lainsäätäjä olisi halunnut asetuksesta (EY) N:o 1370/2007 vaikutuksiltaan taannehtivan.
- (159) DSB huomauttaa, että asetuksessa säädetään sitä vastoin uusien sääntöjen asteittaisesta käyttöönotosta sekä siitä, että asetuksen säännökset eivät yleensä koske jo tehtyjä sopimuksia, joiden voimassaoloaika on määrätty. Koska tässä yhteydessä tarkasteltavien sopimusten voimassaoloaika on määrätty, kuten siirtymävaiheen säännöksissä edellytetään, DSB katsoo, että niihin on sovellettava ainoastaan niiden tekohetkellä voimassa ollutta lainsäädäntöä eli asetuksia (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70.
- (160) DSB vetoaa lisäksi komission uusimpaan päätöskäytäntöön, jonka mukaan komissio katsoo, ettei asetusta (EY) N:o 1370/2007 voida soveltaa ennen asetuksen voimaantuloa eli ennen 3 päivää joulukuuta 2009 tehtyihin sopimuksiin ⁽²⁵⁾.

⁽²⁴⁾ EY:n perustamissopimuksen 86 artiklasta tuli 1 päivänä joulukuuta 2009 SEUT-sopimuksen 106 artikla. Kyseiset kaksi määräyskokoaisuutta ovat asiasisällöltään samanlaiset. Viittauksia SEUT-sopimuksen 106 artiklaan on tässä päätöksessä pidettävä soveltuvien osin viittauksina perustamissopimuksen 86 artiklaan.

⁽²⁵⁾ Ks. tältä osin komission päätös 2009/325/EY, tehty 26 päivänä marraskuuta 2008, valtioneuvosto C 3/08 – Tšekki – julkisen palvelun korvauksista Etelä-Määrin linja-autoyhtiöille, EUVL L 97, 16.4.2009, s. 14 (111 kohta); komission päätös 2009/845/EY, tehty 26 päivänä marraskuuta 2008, valtioneuvosto C 16/07, jonka Itävalta on myöntänyt Postbus-yritykselle Lienzin alueella, EUVL L 306, 20.11.2009, s. 26 (104 kohta).

- (161) Toissijaisesti DSB on esittänyt seikkoja sen tueksi, että julkisia liikennepalveluja koskevat sopimukset ovat joka tapauksessa asetuksen (EY) N:o 1370/2007 säännösten mukaisia.

6.2 DKT:N ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

- (162) DKT toimitti 16 päivänä helmikuuta 2009 päivätyssä kirjeessä huomautuksensa menettelyn aloittamista koskeva komission päätöksestä. Huomautukset on esitetty seuraavassa tiivistetysti.

Alustavat huomiot

- (163) DKT viittaa kaikkiin kantelunsa yhteydessä komissiolle toimitettuihin tietoihin ja yhteydenottoihin, jotka edelsivät menettelyn aloittamista.
- (164) DKT panee merkille, että komission päätös menettelyn aloittamisesta näyttää viittaavan ainoastaan niihin DSB:n julkisia liikennepalveluja koskeviin sopimuksiin, jotka liittyvät sen perinteiseen rautatiekuljetustoimintaan, mutta jättävät huomiotta DSB S-tog A/S -tytäryhtiön kaupunkiliikennetoiminnan, vaikka tämä mainitaan alkuperäisessä kantelussa.
- (165) DKT huomauttaa, että kaupunkiliikennettä koskevat sopimukset ovat luonteeltaan samanlaisia ja edellyttävät samojen kysymysten selvittämistä. Näin ollen DKT vaatii, että tässä komission tutkinnassa on käsiteltävä myös julkisia liikennepalveluja kaupungeissa koskevat sopimukset.
- (166) Yleisesti DKT katsoo, että tässä tapauksessa Altmark-tuomion kriteerit eivät täyty ja että kyseessä olevat sopimukset sisältävät siten valtiontukea. DKT katsoo, että tuki ei sovellu sisämarkkinoille ja että se on sääntöjenvastaista ja että komission pitäisi määrätä se perittäväksi takaisin.

Altmark-tuomion ensimmäinen kriteeri

- (167) Vaikka komissio ei olekaan esittänyt epäilyksiä Altmark-tuomion ensimmäisen kriteerin täyttymisestä, DKT on esittänyt huomautuksia tästä kohdasta.
- (168) DKT katsoo, että jäsenvaltioiden laaja harkintavalta julkisen palvelun velvoitteiden määrittämisessä ei saa johtaa mielivaltaisiin tilanteisiin, joissa kolmannet osapuolet eivät voisi kyseenalaistaa toiminnan harjoittamista julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen puitteissa. DKT:n mukaan komissiolla on velvollisuus perustella julkisen palvelun velvoitteen määrittämisen tarve.

(169) Tuomioistuimen oikeuskäytännön ja komission päätös-käytännön perusteella DKT ei yhdy komission analyysiin, että ilmeistä arviointivirhettä ei ole tapahtunut. DKT katsoo muun muassa, että aikataulussa pysymistä, laatua ja palvelun säännöllisyyttä koskevien tavoitteiden olemassaolo ei riitä osoittamaan, että palvelusuoritteen pitäisi kuulua julkisen palvelun velvoitteeseen.

(170) Komission olisi ennemminkin tehtävä analyysinsä asetuksessa (EY) N:o 1191/69 esitettyjen kriteereiden perusteella ja tarkasteltava julkisen palvelun tehtävien oikeasuhteisuutta. DKT:n mukaan komission olisi muun muassa tutkittava, mahdollistaako kyseisten palvelujen suorittaminen asetettujen aikataulussa pysymistä, laatua ja säännöllisyyttä koskevien sääntöjen mukaisesti kannattavan toiminnan.

(171) DKT katsoo, että julkisen palvelun korvaukset ovat perusteltuja vain siinä tapauksessa, etteivät kuljetussuoritteet tuota voittoa, ja siksi niiden suorittaminen edellyttää korvauksen maksamista. Tästä seuraa, että kunkin rautatieyhteyden taloudellinen tilanne on tutkittava erikseen.

Altmark-tuomion toinen kriteeri

(172) DKT vastustaa komission päätelmää, jonka mukaan kymmenen vuoden talousarviot, joihin DSB:n korvausten laskenta perustuu, mahdollistaisivat Altmark-tuomion toisen kriteerin täyttämisen. DKT katsoo, ettei talousarvioissa ole parametreja eikä yksityiskohtaisia kustannusanalyyssejä, joiden avulla tarvittava korvaustaso olisi määriteltävissä kullekin kyseiselle rataosuudelle.

Altmark-tuomion kolmas kriteeri

(173) DKT katsoo, että Altmark-tuomion kolmannen ja neljännen kriteerin täyttymistä olisi tutkittava yhdessä, sillä jollei yritystä voida pitää hyvin johdettuna keskivertoyrityksenä, kolmannen kriteerin täyttymisen tutkiminen on turhaa, koska sitä ei voi perustaa yrityksen kustannusanalyysiin.

Altmark-tuomion neljäs kriteeri

(174) DKT muistuttaa, että näitä julkisia liikennepalveluja koskevia sopimuksia ei ole tehty tarjouspyyntöjen perusteella. Lisäksi DKT epäilee komission tavoin, missä määrin kymmenen vuoden talousarviot ja Tanskan valtion käyttämä menetelmä mahdollistavat Altmark-tuomion neljännen kriteerin täyttymisen.

(175) Tältä osin DKT esittää muun muassa, että tietyillä reiteillä järjestetyt tarjouskilpailut ovat osoittaneet, että DSB:n kilpailijat pystyivät hoitamaan kyseiset kuljetussuoritteet

keskimäärin 27 prosenttia pienemmin kuluiin kuin DSB. DKT muistuttaa niin ikään, että DSB käyttää virkasuhteessa olevaa henkilöstöä, mikä estää Altmark-tuomion neljännen kriteerin täyttymisen.

Liiallisen korvauksen soveltumattomuus sisämarkkinoille

(176) DKT ei yhdy komission päätelmään tuen soveltuvuuden tutkimisesta. DKT katsoo, että asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 tehdään ero kyseisen asetuksen II, III ja IV osastossa tarkoitettuihin todellisiin kustannuksiin perustuvan menettelyn ja toisaalta sellaisen menettelyn kesken, joka perustuu palveluntarjoajan tarjoamaan hintaan suhteessa kilpailijan tarjoukseen samasta palvelusta ja joka mainitaan asetuksen V osastossa. DKT:n mukaan tämä erottelu näkyy erilaisiin menettelyllisiin vaatimuksiin perustuvien julkisen palvelun velvoitteiden ja julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten ominaisuudessa.

(177) Tämän perusteella komission päätelyä, joka perustuu todellisiin kustannuksiin ja SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan täytäntöönpanoon liittyviin periaatteisiin, ei voitaisi soveltaa julkisia liikennepalveluja koskevista sopimuksissa vahvistetun hinnan arvioimiseen. DKT katsoo, että tällainen menettely on vastoin yhteisön oikeuskäytäntöä (Combus-päätös), komission käytäntöä (julkisen palvelun velvoitteesta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat yhteisön puitteet⁽²⁶⁾) ja menettelyn aloittamisesta tehtyä päätöstä, jossa vahvistetaan SEUT-sopimuksen 93 artiklan *lex specialis* -luonne.

(178) DKT on esittänyt menettelyä koskevia huomautuksia, koska komissio aikoo soveltaa tässä tapauksessa todellisiin kustannuksiin perustuvaa menettelyä julkisia liikennepalveluja koskeviin sopimuksiin.

(179) DKT katsoo virheellisiksi Tanskan viranomaisten tiedot, joilla halutaan osoittaa, ettei korvaus ole liiallinen. DKT esittää useita perusteluja, joita ovat seuraavat:

— DSB on kyennyt alentamaan kustannuksiaan merkittävästi osallistuessaan tiettyjä reittejä koskeviin tarjouskilpailumenettelyihin.

— Julkisia liikennepalveluja koskevista sopimuksista määrätään, että DSB:n taloudellisen tilanteen on oltava vakaa, mikä tarkoittaa, että sopimusmaksut ovat suuremmat kuin summa, joka on ehdottoman välttämätön julkisen palvelun velvoitteesta aiheutuvien kustannusten korvaamiseen.

⁽²⁶⁾ EUVL C 297, 29.11.2005, s. 4.

- Sopimusmaksujen suuruutta ei ole asianmukaisesti perusteltu, ja kymmenen vuoden talousarvio on räätälöity sellaiseksi, että DSB:lle taataan tietty ylijäämä, joka ei perustu yksityiskohtaiseen analyysiin DSB:n kustannuksista ja tuloista kullakin reitillä.
 - Korvausjärjestelmä perustuu oman pääoman tuottotavoitteeseen eikä pelkkään aiheutuneiden lisäkustannusten korvaamiseen.
 - DKT:n esittämien laskelmien perusteella Kööpenhaminan ja Århusin välinen päärautatieyhteys on kannattava, kun otetaan huomioon DSB:lle nykyisellään asetetut velvoitteet, eikä sitä näin ollen olisi pitänyt asettaa julkisen palvelun velvoitteen piiriin.
 - DSB:n tuottavuuden kasvua koskevat tiedot eivät myöskään vastaa tietoja, jotka osoittavat, että kyseisellä ajanjaksolla henkilöstömenot ovat kasvaneet suhteessa tuloihin.
 - DKT epäilee myös, onko sopimusmaksuja todella alennettu miljardilla Tanskan kruunulla; yrityksen tilinpäätöksen perusteella määrä lienee noin 647 miljoonaa Tanskan kruunua.
 - DKT väittää, että DSB ei ole saavuttanut kaudeksi 2000–2004 (ajokilometreinä) asetettuja tavoitteitaan – mikä olisi oikeuttanut sopimusmaksujen alentamiseen – ja että DSB on saanut korvausta liikkuvasta kalustosta, jonka hankintakustannuksia sillä ei ollut maksettavanaan toimitusten viivästymisen vuoksi.
 - Lopuksi DKT katsoo, että koska DSB:n tulos oli huomattavan ylijäämäinen, se olisi voinut itse vastata liikkuvan kaluston toimitusten viivästymisen kustannuksista, joihin kustannukset korvaavasta kalustosta kuuluvat. DKT:n mukaan DSB on saanut 225 miljoonaa Tanskan kruunua AnsaldoBredalta korvaukseksi viivästyksistä. Korvaus olisi pitänyt maksaa Tanskan valtiolle, koska se on DKT:n mukaan vahingonkärsijä. DSB:lle on maksettu liikaa sopimusmaksuja 104 miljoonaa Tanskan kruunua kalustosta, jota ei ollut otettu käyttöön.
- (180) DSB:n huomattavan ylijäämäinen tulos on DKT:n mukaan todiste yrityksen saamasta liiallisesta korvauksesta seuraavista syistä:
- DSB:n tulos on parempi kuin vastaavalle vähäiselle riskille altistuva yritys voi kohtuudella odottaa.
 - DKT viittaa kantelunsa yhteydessä esitettyyn selvitykseen, joka osoittaa DSB:n nettotuloksen ennen veroja (12,3 prosenttia vuosina 1999–2004 ja 12,77 prosenttia vuosina 1999–2007) olevan sekä Euroopan muiden rautatieyritysten tuloksia parempi (Yhdistyneessä kuningaskunnassa 2,21–4,47 prosenttia, Ruotissa 3,35 prosenttia, Saksassa 0,49–4,65 prosenttia ja Ranskan SNCF:llä 0,8–3,77 prosenttia) että komission eräissä samantapaisessa menettelyssä mainitsemaa tasoa parempi ⁽²⁷⁾.
 - DKT katsoo DSB:n tuloksen olevan julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten osalta selvästi parempi kuin sen kotimaisilla kilpailijoilla (DSB 12,77 prosenttia, DSB S-tog 10,45 prosenttia, Arriva 4,39 prosenttia, Metro Service 6,18 prosenttia).
 - DKT korostaa, että DSB:n tulos ylittää selvästi oman pääoman tuottotavoitteen (6 prosenttia), jonka Tanskan valtio on asettanut DSB:n osalta. DKT arvioi ylijäämän 3,678 miljardin Tanskan kruunun suuruiseksi.
- (181) Lisäksi DKT katsoo, että väite, jonka mukaan osingonmaksun avulla on vältetty liialliset korvaukset, on hylättävä seuraavista syistä:
- Julkisia liikennepalveluja koskevissa sopimuksissa ei ole sopimusmaksujen palautusmekanismia sellaisessa tapauksessa, että ne ylittävät summan, joka on ehdottoman välttämätön julkisen palvelun velvoitteiden korvaamiseen.
 - Tanskan valtio sekoittaa tässä tapauksessa tehtävänsä sijoittajana, julkisen yrityksen osakkeenomistajana ja viranomaisena, joka mahdollistaa julkisen palvelun velvoitteiden korvaamisen;
 - Osingonjaolla ei sinällään pystytä poistamaan liiallisen korvauksen taloudellisia vaikutuksia eikä kilpailun vääristymiä, joiden vaikutukset näkyvät edelleen markkinoilla.
 - Osingonmaksun käyttö perusteluna johtaisi julkisten yritysten ja yksityisten yritysten erilaiseen kohteluun.
 - Julkisen palvelun velvoitteen osana maksettavana korvauksena myönnettäviä valtiontukia koskevissa komission puitteissa annetaan mahdollisuus siirtää liiallisia korvauksia enintään 10 prosenttia seuraavalle vuodelle.
 - Liiallisen korvauksen ja Tanskan valtion saamien osinkojen suuruuden välillä ei ole suoraa yhteyttä, ja sitä paitsi periaate vahvistettiin kymmenen vuoden talousarviossa jo ennen mahdollisesti liiallisten korvausten toteamista.
- ⁽²⁷⁾ Komission päätös, tehty 23 päivänä lokakuuta 2007, valtiontuki C 47/07 – julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus Deutsche Bahn Region sekä Berliinin ja Brandenburgin osavaltioiden välillä (EUVL C 35, 8.2.2008, s. 13).

Työnantajamaksut

- (182) DKT ilmoittaa, että Tanskan valtio kumosi vapautuksen työnantajamaksuista vuonna 2008. DKT viittaa tanskalaiseen lakiesitykseen, jossa kustannukset siitä, että DSB:tä ei enää vapauteta näistä maksuista, on arvioitu 80 miljoonaksi Tanskan kruunuksi vuodessa. Tämän perusteella DKT katsoo, että maksusta vapauttamisesta on kohdistunut kilpailuun merkittävä kielteinen vaikutus, jonka suuruus on lähes 800 miljoonaa Tanskan kruunua 10 vuodessa. Tanskan valtion olisi perittävä tämä määrä takaisin.
- (183) Lisäksi DKT on kiinnittänyt komission huomion siihen, että Tanskan valtion väitetään päättäneen korvata DSB:n saattaminen työnantajamaksun piiriin korottamalla sopimusmaksuja.
- (184) DKT pyytää, että komissio käsittelee tätä kysymystä tämän menettelyn puitteissa, koska menettely CP78/06, johon komissio viittasi menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä, on sittemmin päätetty.

Sisämarkkinoille soveltuvuuden arvioinnin oikeusperusta

- (185) DKT toimitti 10 päivänä tammikuuta 2010 komissiolle huomautuksensa siitä, olisiko asianmukainen Poikeusperusta asetus (ETY) N:o 1191/69 vai asetus (EY) N:o 1370/2007.
- (186) DKT katsoo, että koska asetus (EY) N:o 1370/2007 on tullut voimaan vasta 3 päivänä joulukuuta 2009, näiden tukitoimenpiteiden soveltuvuuden tarkastelu asetuksen perusteella olisi oikeudellisesti väärin. Muistutettuaan mieliin tietyt periaatteet, jotka liittyvät valtiontukea koskevien EU-sääntöjen soveltamiseen *ratione temporis*, DKT katsoo, että tapaukset on erotettava toisistaan sen perusteella, onko tukitoimenpiteet ilmoitettu vai ei. DKT viittaa Euroopan unionin tuomioistuimen tuomioon asiassa SIDE ⁽²⁸⁾ ja katsoo, että komission olisi tässä tapauksessa tutkittava soveltuvuutta sisämarkkinoille asetuksen (ETY) N:o 1191/69 perusteella.
- (187) DKT:n päätelmä perustuu muun muassa siihen, että käsiteltävät julkisia liikennepalveluja koskevat sopimukset kattavat vuodet 1999–2004 ja 2005–2014 ja että tukien myöntämishetki on kuukausittaisten sopimusmaksujen maksatuspäivä. Lisäksi DKT huomauttaa, ettei asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 ole säännöksiä jo myönnettyistä tai tutkittavina olevista valtiontuesta. Myöskään 10 päivänä syyskuuta 2008 tehdyssä päätöksessä menettelyn aloittamisesta ei viitata uuteen asetukseen, vaikka tämä oli jo tuolloin hyväksytty. Lopuksi DKT viittaa ristiriitaan suhteissa komission ilmoitukseen valtiontuen sääntöjen vastaisuuden arvioinnissa sovellettavien sääntöjen määräytymisestä ⁽²⁹⁾.

- (188) DKT katsoo, ettei asetus (EY) N:o 1370/2007 voi olla asianmukainen oikeusperusta tuen sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevaan tutkintaan muutoin kuin julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten tulevien vaikutusten osalta eli 3 päivän joulukuuta 2009 jälkeen suoritettavien sopimusmaksujen osalta.

7. TANSKAN KOMMENTIT ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSIIN

- (189) Tanskan mukaan DKT:n huomautukset eivät muuta arviota niistä seikoista, joita asiassa on esitetty. Tanska on edelleen sitä mieltä, että Altmark-tuomion neljä kriteeriä täyttyvät tässä tapauksessa eikä DSB ole saanut liiallista korvausta.

Komission tutkinnan laajuus

- (190) Tanska katsoo, etteivät pääkaupunkiseudun liikenteen sopimukset kuulu muodollisen tutkintamenettelyn piiriin eikä DKT:n näistä sopimuksista esittämiä näkemyksiä ole tarpeen kommentoida.
- (191) Tanska toteaa kuitenkin, että DSB S-tog A/S on DSB SV:n 100-prosenttisesti omistama tytäryhtiö ja että DSB S-tog A/S:ää koskevat tiedot sisältyvät DSB-konsernin konsolidoituun tilinpäätökseen ja Tanskan hallituksen toimittamiin tietoihin.
- (192) Tanskan hallitus tarkentaa, että budjetoitu maksu ja sopimusmaksut, jotka liittyvät S-tog-junaliikenteeseen, on niin ikään määriteltävä laskemalla oman pääoman tuotoksi verojen jälkeen 6 prosenttia. Tämän jälkeen DSB S-tog A/S:n tulos on sisällytetty DSB SV:n talousarvioon, ja yhtiölle kauko- ja seutuliikenteessä maksettavat sopimusmaksut on laskettu tämän perusteella. Lisäksi tytäryhtiön DSB S-tog A/S liikevoitto otetaan huomioon DSB SV:n konsolidoidussa tuloksessa. S-tog-liikenteestä saatu tulos on siis otettu huomioon koko DSB SV:n taloudellisessa tuloksessa.

Altmark-tuomion kriteerit

- (193) Tanskan mukaan DKT:n esittämät huomautukset eivät anna aihetta epäillä, etteivätkö Altmark-tuomion neljä kriteeriä täytyisi tässä tapauksessa.
- (194) Tanskan hallitus muistuttaa, ettei komissio ole esittänyt epäilyksiä ensimmäisen kriteerin täyttymisestä. Sitä, muodostaako Kööpenhamina-Århus-yhteys julkisen palvelun velvoitteen, käsitellään tuonnempana.
- (195) Tanskan hallitus toteaa, ettei komissio ole esittänyt epäilyjä toisen kriteerin täyttymisestä vuoteen 2008 saakka ulottuneena aikana, ja täsmentävät, että myös vuosina 2009–2014 DSB:lle maksettu korvaus on laskettu komissiolle toimitetun kymmenen vuoden talousarvion perusteella.

⁽²⁸⁾ Asia T-348/04, *Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE)* v. komissio, tuomio 15.4.2008, Kok. 2008, s. II-625.

⁽²⁹⁾ EYVL C 119, 22.5.2002, s. 22.

- (196) DKT katsoo, että kolmatta kriteeriä tulisi arvioida vain, jos neljäs kriteeri täyttyy. Tanskan hallitus ei yhdy tähän näkemykseen, vaan se katsoo, että kriteerejä voidaan aivan hyvin arvioida toisistaan riippumatta ja tuomioistuinten Altmark-tuomiossa noudattamassa järjestyksessä.
- (197) Neljännen kriteerin osalta Tanskan hallitus torjuu väitteet, jotka DKT:n mukaan johtavat päätelmään, ettei kriteeri täyty. Hallitus täsmentää, että kymmenen vuoden talousarvio perustuu kaikkiin saatavissa olleisiin tietoihin, perusteellisen kustannusanalyysiin sekä arvioon pitkän aikavälin tehostamismahdollisuuksista. Lisäksi talousarviota on tarkistettu toisen sopimuksen neuvottelujen yhteydessä, ja sopimusmaksuja on alennettu tehokkuusparannusten huomioimiseksi. Tanskan hallitus toteaa, ettei sillä, että yritykselle aiheutuu historiallisista syistä ylimäärisiä rasitteita virkasuhteeseen palkattujen työntekijöiden vuoksi, ole mitään tekemistä yrityksen hyvän tai huonon johdon kanssa. Hallitus muistuttaa myös, että eri rautatieyritysten pääomarakenteissa, riskiprofiileissa ym. on merkittäviä eroja, mikä tekee vertailun muihin yrityksiin mahdottomaksi. Myöskään se, että DSB First on kyennyt tarjoamaan Kystbanen-rataosuudesta hinnan, joka on – ensi näkemältä – muita alempi, ei kerro siitä, että DSB:lle suoritettavat maksut olisivat olleet liialliset, sillä tarjouksen on jättänyt erillinen yhtiö erilaisten parametrien pohjalta (yksinomaan työsopimussuhteista henkilöstöä, uudempi kalusto, vähemmän henkilöstöä junissa).

Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille

- (198) Tanska muistuttaa epäilyksistään, jotka koskevat komission kantaa asetuksen (ETY) N:o 1191/69 täytäntöönpanoon. Tanskan hallituksen mielestä siihen liittyy huomattava oikeudellinen epävarmuus erityisesti julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten ilmoitusvelvollisuuden osalta.
- (199) Tanska ei myöskään hyväksy DKT:n tulkintaa, varsinkaan sanan ”hintaa” käytöstä 14 artiklan 2 kohdan b alakohdassa ja valtiontukia koskevien sääntöjen soveltumattomuudesta tapauksiin, joissa asetusta (ETY) N:o 1191/69 olisi sovellettava.

i. Yleiset huomiot analyysista

- (200) Tanska on ehdottomasti eri mieltä DKT:n väitteestä, jonka mukaan korvaus olisi määriteltävä analysoimalla kunkin yksittäisen reitin kustannukset. Minkään oikeusperustan nojalla ei voida vaatia, että julkisen palvelun velvoitteiden noudattamista koskevan kokonaisvaltaisen sopimuksen perusteella suoritettava korvaus olisi laskettava ”mikrotason” analyysien perusteella erikseen jokaisesta velvoitteesta, jonka palveluntarjoaja on ottanut hoitaakseen.
- (201) Tanskan hallitus ei hyväksy DKT:n tulkintaa Fred Olsen -tapauksen tuomiosta (asia T-17/2002) ja tähdentää, että tässä tapauksessa on kyseessä yhtenäinen, integroitu reitiverkko, jota liikennöidään neuvotellun kokonaisvaltai-

sen sopimuksen puitteissa. Korvauksen määrän vahvistaminen reittikohtaisen analyysin perusteella on siis turhaa, ja voisi johtaa tulosten osalta harhaan. Se aiheuttaisi suurempaa epävarmuutta yhteisten kustannusten jakautumisen suhteen kuin kaikkien sopimuksessa määrättyjen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta aiheutuvien tulojen ja menojen yhteenveto.

- (202) Tanskan hallitus muistuttaa sitä vastoin, että DSB:n kirjanpito-tietoja sopimuksen nojalla tarjotuista suoritteista voidaan tarkastella erikseen, koska ne perustuvat erillisiin kirjanpitoihin.

ii. Kööpenhamina–Århus-reitti

- (203) Tanskan hallitus ei tue näkemystä, jonka mukaan palvelusoorite, joka voidaan hoitaa ilman taloudellista tukea, ei voi olla julkisen palvelun velvoite. Valtio voi hyvin päättää sisällyttää sellaisen laajempaan julkisen palvelun velvoitteeseen (junien pysähtymisaikatauluja, kapasiteettia, tariffeja jne. koskevat vaatimukset), kuten tässä tapauksessa, sillä kyseinen rataosuus on kiinteästi integroitu muihin DSB:n palvelusooritteisiin. Siltä on vaihtoyhteyksiä Århusin pohjoispuolelle, harjoitetaan yhteisliikennöintiä ja junia liikennöidään yhteydessä muihin reittien jakamalla ja yhdistämällä vaunuja.
- (204) Lisäksi Tanskan hallitus ilmoittaa, että DSB:lle maksettavat korvaukset lasketaan kaikista julkisen palvelun velvoitteista johtuvien tulojen ja kustannusten perusteella. Jos mukana on mahdollisesti voittoa tuottavia reittejä tai yksittäisiä suoritteita, niistä saatavat tulot yhdistetään kokonaislaskelmaan. Jos sellaisinaan kannattavat reitit erotetaan muista, se pelkästään lisää DSB:lle maksettava kokonaistukea, eikä tappiota tuottamattoman reitin sisältyminen laskelmaan välttämättä aiheuta korvauksen kasvamista liialliseksi.

- (205) Muilta osin Tanskan hallitus huomauttaa, että DKT:n laskelmat Kööpenhamina–Århus-yhteydestä eivät pidä paikkaansa, ja esittää tietoja, joilla tämä voidaan asiakirjoin osoittaa. Hallitus korostaa, ettei DKT:n huomautuksista voi todeta, miten laskelmat on tehty, mutta hallitus ei tunnista DKT:n lukuja. Tanskan mukaan optimistisen arvon perusteella tämän reitin tulot ovat yli [...] miljoonaa Tanskan kruunua pienemmät kuin DKT:n tälle reitille esittämät [...] Tanskan kruunua.

iii. Tuottavuus

- (206) Tanskan hallitus kumoaa väitteen, jonka mukaan DSB:n tuottavuus ei olisi parantunut merkittävästi vuosina 1999–2007. Se kyseenalaistaa DKT:n käyttämän laskentamenetelmän, joka perustuu liikevaihdon ja nimellisten työvoimakustannusten suhteeseen. DSB:n liikevaihtoon näet vaikuttavat monet mikro- ja makrotaloudelliset tekijät, minkä vuoksi tuotannon ja liikevaihdon suhde ei ole pysyvä (tekijöitä ovat paikallinen kilpailutilanne, suhdannekehitys, poliittiset prioriteetit, inflaatio, matkustajakunnan muutos jne.).

- (207) Tanskan hallitus ehdottaa kahta menetelmää DSB:n toimintojen tuottavuuden arvioimiseksi:

- DSB:n tuotanto matkustajakilometreinä (vuotuinen kasvu 1,8 prosenttia vuosina 1999–2007) suhteutettuna työntekijämäärään (kokoaikaisiksi muutettuna);
- DSB:n tuotanto suhteutettuna reaaliin (eli palkkainflaatiolla korjattuihin) henkilöstökuluihin.

- (208) Ensimmäisen menetelmän mukaan tuottavuus on kasvanut vuodessa 1,9 prosenttia ja toisen menetelmän mukaan 2 prosenttia.

iv. Sopimusmaksujen pienentäminen

- (209) Tanskan hallituksen mielestä DKT:n tässä yhteydessä esittämät luvut eivät pidä paikkaansa. ”Sopimusmaksut”, jotka mainitaan DSB:n tileissä ja joita DKT on käyttänyt, sisältävät sekä valtion kanssa tehdyn sopimuksen, jota tämä asia koskee, sekä muihin sopimuksiin perustuvat maksut (sopimukset, jotka DSB on tehnyt Ruotsissa, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) kanssa sekä Langå-Struer-radan väliaikaisesta liikennöinnistä).
- (210) Hallitus selvittää, että maksujen pienentäminen miljardilla Tanskan kruunulla käy selvästi ilmi vuoden 2003 talousarvioista (28.61.01 §, 10 momentti). Vuosien 2003 ja 2004 talousarvioista näkyy lisäksi, että vuosina 2003 ja 2004 pienennettyjä maksuja on tarkistettu ylöspäin. Tanskan toimittaman yhteenvetotaulukon mukaan maksuja on pienennetty yhteensä 1018 miljoonaa Tanskan kruunua.

v. Junakilometrit

- (211) Tanskan hallitus ilmoittaa, että sopimuksessa junakilometreinä määrätty velvoite on DKT:n esittämää lukua pienempi, koska on otettava huomioon Keski- ja Länsi-Jyllannin kuljetuspalveluista marraskuussa 2003 järjestetty tarjouskilpailu. Hallitus ilmoittaa taulukossa tarkat tiedot, jotka osoittavat, että DSB on liikennöinyt 1,5 miljoonaa junakilometriä enemmän kuin sopimuksessa määrätään, joten DSB:n ei voida väittää saaneen korvausta palveluista, joita ei ole suoritettu. Lisäksi hallitus toteaa, että DSB on lähettänyt liikenneministeriölle neljännesvuosittain kertomuksen sopimusperusteisesta liikennöinnistään.

vi. DSB:n tulos

- (212) Tanskan mukaan DSB:n talousarvio – joka perustui 6 prosentin ennustettuun nettotulosprosenttiin – oli kohutuullinen ja realistinen. Se seikka, että nettotulosprosentti osoittautui budjetoitua suuremmaksi, johtuu sarjasta en-

nalta arvaamattomia seikkoja, joiden vaikutuksen hallitus kumosi yhtäältä pienentämällä sopimusmaksuja ylimääräisen kerran ja toisaalta ottamalla yrityksestä osinkoja.

- (213) Tämän ohella Tanskan hallitus kyseenalaistaa tiedot eurooppalaisten rautatieyritysten suoriutumisesta matkustajaliikenteen osalta. Se toteaa myös tällaisen vertailun olevan vaikeaa (erot pääomarakenteessa ja sijoitetun pääoman määrässä, liiketoimintariskeissä, makrotaloudellisissa ja rakenteellisissa seikoissa, jotka vaikuttavat yritysten kirjanpitolietoihin) ja viittaa Euroopan komission laatimaan kertomukseen, jossa DSB:tä ei luokitella kilpailijoita kannattavammaksi Euroopan markkinoilla.

- (214) Tanska ei myöskään kiistä, että DSB:n tulokset kehitys on osoittautunut alkuperäisiä talousarvioita paremmaksi. Tanskan hallitus kuitenkin selvittää veroasteen muutoksen vaikutuksia ja esittää yhteenvetotaulukon DSB:n tuloksesta.

- (215) Tanska on toimittanut myös tuoreempia DSB:n taloudellista tilannetta koskevia tietoja ja ilmoittanut, että julkisen palvelun toiminnan tulos verojen jälkeen oli 670 miljoonaa Tanskan kruunua vuonna 2007 ja 542 miljoonaa Tanskan kruunua vuonna 2008.

vii. Osinkopolitiikka

- (216) Tanska arvioi, että tarkkaan talousarvioon yhdistettynä osinkopolitiikka muodostaa erittäin tehokkaan välineen liiallisten korvausten välttämiseksi, sillä joustavana välineenä se estää liiallisen korvauksen silloinkin, kun talousarvion lähtöolettaamat osoittautuvat virheellisiksi. Osinkopolitiikka täydentää tarkkaa budjetointia, jonka varaan liikennöintisopimus on laadittava.

- (217) Tanskan hallitus muistuttaa, että korvaus määritellään etukäteen kuluihin ja tuottoihin arvion perusteella eikä se ole resurssi, jota DSB voi käyttää rajoituksetta. Hallitus toteaa myös, että jos todelliset luvut poikkeavat budjetoidusta negatiivisesti – esimerkiksi kustannusten nousua ennakoimattomasti (liikkeenjohdolliset virheet, palkankorotukset, lisääntyneet menot tai hankinnat) tai tulojen laskettua sen seurauksena, että liikenne on vähentynyt suhteessa ennusteisiin, DSB ei saa lisäkorvausta valtiolta. DSB vastaa siis osin riskistä huonon taloudellisen tuloksen yhteydessä.

- (218) Osinkopolitiikka tarjoaa näin ollen täydentävän keinon estää korvausten liiallisuus siinä tapauksessa, että tulos poikkeaa budjetoidusta myönteisesti. Osinkopolitiikka on joustava väline, jonka avulla valtio voi varmistaa, että se saa yhtiöstä tietyn rahamäärän.

(219) Tanska täsmentää, ettei DSB ole voinut hyötyä parantuneen likviditeetin mahdollisesti aiheuttamasta edusta ja vääristää kilpailua markkinoilla tarjoamalla esimerkiksi muita palveluja vaikkapa ristiintukemisen avulla.

(220) Tanskan hallitus täsmentää, että tilikausilla 1999–2007 maksettujen osinkojen kokonaismäärä oli 3469 miljoonaa Tanskan kruunua budjetoitua suurempi. että DSB on maksanut Tanskan valtiolle osinkoja 607 miljoonaa kruunua vuonna 2007 ja 359 miljoonaa Tanskan kruunua vuonna 2008.

(221) On totta, ettei osinkoja ole maksettu pelkästään mahdollisen liiallisen korvauksen toteamiseen tähtäävän laskelman perusteella, mutta hallitus on nostanut yhtiöstä osinkoja määrän, joka selvästi ylittää budjetoitujen ja toteutuneiden tulosten erotuksen. Niiltä osin kuin DSB on tuottanut tulosta budjetoitua enemmän, ”ylimääräinen” summa on otettu yhtiöstä kokonaisuudessaan osinkojen muodossa. Tämän perusteella Tanska katsoo, ettei liiallista korvausta ole maksettu.

viii. Palautusmekanismin käyttöönotto

(222) Esittäessään huomioitaan ja keskustellessaan komission kanssa Tanska on ilmoittanut aikovansa ottaa käyttöön DSB:n kanssa tehtävissä julkisia liikennepalveluja koskevissa sopimuksissa palautusmekanismin.

(223) Suunniteltu mekanismi on ominaispiirteiltään seuraavanlainen.

Palautusmekanismin vaikutusalue

(224) Tanskan hallituksen mukaan silloin, kun sillä on ennalta hallussa tarkat tiedot DSB:n tuloksesta, korvausmekanismi voidaan ilmaista seuraavan yhtälön avulla:

Tulot yhteensä (matkustajat + sopimusmaksut) – kohtuullinen voitto – menot yhteensä = 0

(225) Tanskan hallitus huomauttaa kuitenkin, ettei sillä voi olla käytettävissään tarkkoja tietoja monivuotisten sopimusten koko voimassaoloajalta ja että näin ollen yhtälön arvo on käytännössä harvoin nolla.

(226) Nykyjärjestelmässä yhtälöä nimittäin mukautetaan tuloksen mukaan (yhtälön oikea puoli) käyttämällä osinkopolitiikkaa. Toinen Tanskan hallituksen harkitsema ratkaisu olisi mukauttaa tuloja (yhtälön vasen puoli) mukauttamalla sopimusmaksua vuosittain palautusmekanismin avulla.

(227) Mukautuksen suuruuden pitäisi vastata alla olevan yhtälön mukaista bruttovähennystä.

Tulot yhteensä – kohtuullinen voitto – menot yhteensä = bruttovähennys

Tehokkuutta ja laadullisia parannuksia koskevat korjaukset (nettovähennys)

(228) Jotta DSB:tä voitaisiin jatkossakin kannustaa parantamaan tehokkuuttaan ja hankkimaan uusia matkustajia, palautuslausekkeen nojalla pitäisi Tanskan hallituksen mielestä olla mahdollista palkita yritystä taloudellisen tuloksen ylijäämäisyydestä ennalta määriteltyjen parametrien pohjalta. DSB:n pitäisi näin ollen voida säilyttää osa bruttovähennyksestä sikäli kuin bruttovähennys (joka vastaa kohtuullista voittoa / oman pääoman tuottoa, joka on yhtälössä määriteltyä suurempi) johtuu:

— matkustajakilometreinä mitattujen kustannusten alenemisesta ja/tai

— matkustajamäärien lisääntymisestä matkustajakilometreinä mitattuna.

(229) Tämän perusteella Tanskan hallitus harkitsee palautusmekanismin muuntamista seuraavasti:

— jos DSB alentaa kustannuksiaan (matkustajakilometriä kohti) suhteessa neljän edeltävän vuoden keskimääräisiin kustannuksiin, parannus määritetään (kustannusero prosentteina kerrottuna kokonaiskustannuksilla) ja

— jos matkustajamäärä kasvaa, matkustajaliikenteen lisäys matkustajakilometreinä mitattuna kerrotaan 0,80 Tanskan kruunulla ja bruttovähennystä pienennetään tällä määrällä ⁽³⁰⁾.

(230) Tanskan hallitus tarkentaa, että taloudellisen tuloksen ylijäämäisyyden perusteella laskettavat sopimusmaksun alennukset eivät yhteensä voi ylittää yksittäisen vuoden bruttovähennystä. Tämän vuoksi nettovähennys sijoittuu nollan ja bruttovähennyksen väliin.

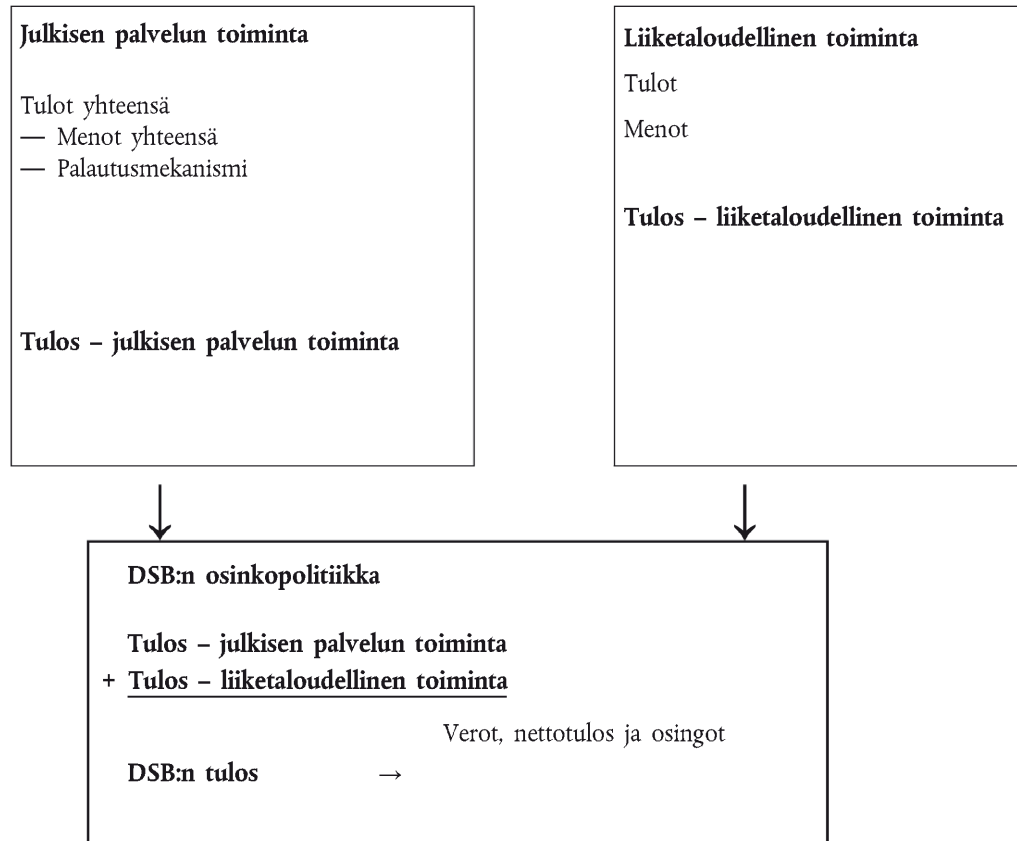
(231) Näin ollen palautusmekanismin tulisi vastata seuraava yhtälöä:

Palautusmekanismi = bruttovähennys – muuttuja (Δ. + matk.km Δ) = nettovähennys

⁽³⁰⁾ Määrä 0,80 Tanskan kruunua vastaa jotakuinkin seudullisen ja seutujenvälisen rautatieliikenteen matkustajakilometrin tuloa.

Vaikutus osinkopolitiikkaan

- (232) Tanskan hallitus korostaa, että tällaisen palautusmekanismin käyttöönotto vaikuttaisi merkittävästi Tanskan valtion osinkopolitiikkaan, kuten alla olevasta taulukosta ilmenee:

*Palautusmekanismi ja kohtuullisen voiton enimmäistaso*

- (233) Tanskan hallitus on lisäksi ilmoittanut, että tätä palautusmekanismia täydennetään ottamalla käyttöön yläraja, jonka avulla valvotaan, ettei mekanismin avulla aiheuteta DSB:lle kohtuullista suurempaa voittoa.
- (234) Tanskan hallitus suunnittelee määrittelevänsä ylärajan suhteessa DSB:n oman pääoman tuottoon, jossa sopimuksissa vahvistetun 6 prosentin lisäksi otetaan huomioon parantumisesta tai matkustajamäärien lisääntymisestä saatavat ylimääräiset voitot. Yläraja määriteltäisiin seuraavan yhtälön mukaan:

$$\frac{\text{Kohtuullinen voitto (6 \%)} + \text{muuttuja } (\Delta. \text{ matk.km } \Delta +)}{\text{Oma pääoma}} < 12 \%$$

- (235) Tällä tavoin palautusmekanismin kannustimet voivat tuottaa DSB:lle ylimääräistä etua, jos yhtiö parantaa kustannusrakennettaan tai matkustajamäärät kasvavat ($\Delta. \text{ matk.km } \Delta +$).
- (236) Tanskan hallitus on täsmentänyt, että laskennassa otetaan huomioon ainoastaan se osa DSB:n omasta pääomasta, joka vastaa sen julkisen palvelun toimintaa, kirjanpidollisen erottelun pohjalta.

- (237) Mekanismin mukaisesti kohtuullisen voiton yläraja voidaan määritellä oman pääoman tuotoksi, jonka suuruus on 12 prosenttia. Tanskan hallitus täsmentää, että yläraja on 10 prosenttia kolmelle vuodelle jaettuna.

Empiirinen näyttö

- (238) Tanskan viranomaiset toimittavat komissiolle selvityksen, jossa osoitetaan empiirisesti, mikä tällaisen palautusmekanismin vaikutus olisi ollut vuosina 2004–2008. Tämä ilmenee seuraavasta taulukosta:

Julkisen palvelun toiminta (miljoonaa DKK)	Tulos ennen veroja	Kohtuullinen voitto (OPT 6 % ennen veroja)	Bruttovähennys	Oman pääoman arvio	Matkustajakm (mlj.)	Matkustajakm:n kustannus (DKK/km)	Hintaero matkustajakm:ä kohhti (4 vuotia)	DSB:n tehokkuus-etu	Matkustajakm – lisäntymisen	DSB:n voitot yhteensä	Palautus – nettovähennys	DSB:n tulos	Oman pääoman tuotto palautusmekanismiin jälkeen (%)	OPT:n keskiarvo palautuksen jälkeen (%)
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) Tämän perusteella palautusmekanismin soveltaminen olisi johtanut siihen, että DSB:n oman pääoman tuotto olisi vaihdellut 8,8 prosentista 11,9 prosenttiin vuosina 2004–2008.

- (242) Tanskan hallituksen mukaan vapautus ei aiheuttanut sen saaneille yrityksille, kuten DSB:lle, minkäänlaista taloudellista hyötyä. Vapautus otettiin huomioon sopimuksessa sekä liikennöintisopimuksia koskevien tarjouskilpailujen yhteydessä jne., jotta kaikki tarjoajat olisivat keskenään tasavertaisessa asemassa.

- (240) Kolmen vuoden 10 prosentin keskiarvosäännön mukaan – joka ylittyi 0,2 prosenttia vuonna 2006 – palautusmekanismi olisi johtanut 38 miljoonan Tanskan kruunun palautukseen kyseisenä tilivuonna.

Työnantajamaksu

- (241) Tanska palauttaa mieleen, että vapautus työnantajamaksusta on nyttemmin poistettu.

- (243) Koska DSB:lle mahdollisesti korvataan työnantajamaksun piiriin joutuminen, Tanskan hallitus huomauttaa, että DSB:lle suoritettavat sopimusmaksut laskettiin alun perin sillä periaatteella, ettei DSB:n tarvinnut maksaa työnantajamaksua. Korvausta oli siis ”alennettu” tämän verran. Koska DSB kuuluu nyt työnantajamaksun piiriin, korvauksen laskentaperuste ei ole enää pätevä, joten DSB:lle maksetaan korvausta laskentaparametrien muutoksen seurauksena. Korvauksen suuruus on noin 80 miljoonaa Tanskan kruunua vuodessa, ja se koskee ainoastaan DSB:n julkisen palvelun toimintaa.

- (244) Tanskan mukaan työnantajamaksusta vapautus ja vapautuksen myöhempi poistaminen eivät vaikuta DSB:n talouteen.

8. JULKISIA LIIKENNEPALVELUJA KOSKEVIIN SOPIMUKSIIN SISÄLTYVIEN TOIMENPITEIDEN ARVIOINTI

8.1 PÄÄTÖKSEN SOVELTAMISALA

- (245) Tämä päätös koskee sitä, ovatko Tanskan liikenneministeriön ja Danske Statsbanerinin välillä tehty julkisia liikennepalveluja koskevat sopimukset valtiontukea koskevien yhteisön sääntöjen mukaisia.
- (246) Menettelyn aloittaminen 10 päivänä syyskuuta 2008 ja erityisesti Tanskan viranomaisten kommentit ja asianomaisten osapuolten huomautukset ovat antaneet komissiolle mahdollisuuden selvittää kyseisten julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten laajuutta ja soveltamisalaa, julkisen palvelun korvauksen määrittämistä koskevia tarkempia ehtoja sekä saada yleiskuva seikoista, jotka ovat voineet johtaa liialliseen korvaukseen Danske Statsbanerille.
- (247) Näin komission tietoon on tullut neljä julkisia liikennepalveluja koskevaa sopimusta, jotka kattavat vuodet 2000–2004 ja 2005–2014, koskevat kauko-, seutu- ja paikallisliikennettä ja saattavat sisältää valtiontukea (ks. edellä 28, 46, 50 ja 69 kappale). Näihin on lisättävä myös liikkuvan kaluston toimitusten viivästymisen vuoksi tehtyt lisäsopimukset (ks. edellä 114 kappale).
- (248) Komissio huomauttaa tältä osin, että asianomaisten osapuolten toimittamat huomautukset menettelyn aloittamisesta tehdyssä komission päätöksessä esiin otetuista kysymyksistä ja epäilyksistä, koskivat kaikkia näitä sopimuksia.
- (249) Komissio tarkastelee myös, onko muita maksuihin liittyviä järjestelyjä, joilla on merkitystä sen kannalta, soveltuvatko kyseiset julkisen palvelun korvaukset sisämarkkinoille ⁽³¹⁾.

8.2 ONKO KYSEESSÄ VALTIONTUKI?

- (250) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa: ”Jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suuressa tai pienessä yrityksessä tai tuotannonalalla, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.”

⁽³¹⁾ Tämän lisäksi komissio muistuttaa menettelyn aloittamisesta tekemässään päätöksessä todetun, ettei DSB:llä ole Tanskan valtion nimienomaista tai oletettua takuuta, jonka perusteella sille myönnetäisiin edullisempia lainaehtoja kuin yksityisille yrityksille. Tuomioistuin päätyi vastaavanlaisesta tapauksesta 26.6.2008 antamansa tuomion (asia T-442/03) 121–127 kohdassa samanlaiseen päätelmään.

8.2.1 VALTION VARAT

- (251) Julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen mukaan DSB:lle maksetaan julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen täytäntöönpanon perusteella korvaus Tanskan valtion talousarviosta. Korvaus siis tapahtuu valtion varain.

8.2.2 VALIKOIVUUS

- (252) DSB, joka on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys, on sopimuksissa mainitun julkisen palvelun korvauksen ainoa saaja. Toimenpide on siten valikoiva SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua merkityksessä.

8.2.3 TALOUDELLINEN HYÖTY

- (253) Tuomioistuimen mukaan yritys ei saa taloudellista hyötyä, kun julkisesta palvelusta maksettava korvaus täyttää Altmark-tuomiossa asetetut neljä kriteeriä. Näin ollen on tarkasteltava, täyttävätkö Tanskan hallituksen ja DSB:n välillä tehty julkisia liikennepalveluja koskevat sopimukset kumulatiivisesti mainittu neljä kriteeriä.
- (254) Koska Altmark-tuomiossa asetetut kriteerit ovat kumulatiivisia, yhdenkin perusteen täyttymättömyys riittää osoittamaan, että tarkasteltavana olevat toimenpiteet antavat valikoivaa etua. Selvyyden vuoksi ja ottaen huomioon asian liittyvät konkreettiset seikat komissio selvittää ensin, onko tässä tapauksessa todellakin kysymys yrityksestä, jolle on annettu tehtäväksi julkisen palvelun velvoitteita ja jolle maksetaan tällä perusteella puolueettomasti ja avoimesti määriteltyä korvausta (ensimmäiset kaksi Altmark-tuomion kriteeriä). Tämän jälkeen on tarkasteltava, onko kyseinen yritys valittu julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä tai, jollei näin ole, onko tästä tehtävästä yritykselle myönnetty korvaus määritelty tarkastelemalla hyvin johdetun keskivertoyrityksen kustannuksia (neljäs Altmark-tuomion kriteeri).

Ensimmäinen peruste: Onko yrityksen tehtäväksi todella annettu selvästi määriteltyjen julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen?

- (255) Menettelyn aloittamisesta tekemässään päätöksessä komissio totesi, että DSB:n tehtäväksi on tosiasiaa annettu selvästi määriteltyjen julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja että näin ollen Altmark-tuomion ensimmäinen kriteeri täyttyy.
- (256) Vaikka komissio ei olekaan esittänyt epäilyjä tästä kriteeristä, DKT kiisti komission päätelmät katsoen, että komission olisi pitänyt tutkia julkisen palvelun velvoitteiden tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus.

- (257) DKT katsoo niin ikään, että tarpeellisuutta olisi tarkasteltava reittikohtaisesti ja että oikeasuhteisuutta olisi arvioitava kunkin tarkasteltavana olevan raitin kannattavuuden sekä viranomaisen määräämien velvoitteiden ja vaatimusten valossa. Päätelmänsä tueksi DKT mainitsee esimerkkinä Kööpenhamina-Århus-rautatieteyhteyden, joka on julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen alainen, vaikka DKT:n oman selvityksen mukaan kyseinen yhteys tuottaisi voittoa.
- (258) Tanskan hallitus on torjunut nämä Kööpenhamina-Århus-yhteyttä koskevat väitteet ja DKT:n tekemät laskelmat todeten, etteivät laskelmat ole riittävän tarkkoja eivätkä vastaa hallituksen lukuja. Tanskan hallituksen mukaan kyseinen yhteys on myös tappiollinen.
- (259) Komissio palauttaa mieleen, että yleistä taloudellista etua koskevan palvelun tarpeellisuutta maitse hoidettavassa henkilöliikenteessä on arvioitava SEUT-sopimuksen 93 artiklan ja sovellettavan lainsäädännön, tässä tapauksessa 3 päivään joulukuuta 2009 saakka asetuksen (ETY) N:o 1191/69 ja tämän jälkeen asetuksen (EY) N:o 1370/2007, perusteella.
- (260) Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 1 artiklan 4 kohta kuului seuraavasti:
- ”Sellaisten riittävien liikennepalvelujen varmistamiseksi, joissa otetaan erityisesti huomioon sosiaaliset tekijät ja ympäristötekijät sekä kaupunki- ja aluesuunnittelu, tai joiden tarkoituksena on tarjota määrähintoja tietyille matkustajaryhmille, jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä kuljetusyrityksen kanssa sopimuksia julkisista palveluista.”
- (261) Mainitun asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa määriteltiin julkisista palveluista tehtyjen sopimusten sisältö ja ominaispiirteet, kuten jatkuvuutta, säännöllisyyttä, kapasiteettia, laatua, hintaa ja ehtoja koskevat vaatimukset.
- (262) Nykyisin julkisen palvelun velvoitteet määritellään asetuksen (EY) N:o 1370/2007 2 artiklan e kohdassa
- ”[– – vaatimukseksi], jonka toimivaltainen viranomainen asettaa tai määrittelee sellaisten yleishyödyllisten julkisten henkilöliikennepalvelujen varmistamiseksi, joita liikenteenharjoittaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla ilman korvausta”.
- (263) Komissio huomauttaakin, ettei voimassa olevassa asiaa koskevassa lainsäädännössä millään tavoin rajoiteta mahdollisuutta antaa reittiverkoston kattavia julkisen palvelun tehtäviä yhteentoimivan liikennejärjestelmän aikaansaamiseksi ja liikenteen jatkuvuuden turvaamiseksi. Mitään yksittäisten reittien kannattavuus- tai kannattamattomuuskriteerejä ei aseteta. Tätä mahdollisuutta ei ole myöskään rajoitettu tapauksissa, joissa on olemassa vastaavia kuljetussuoritteita, kuten ensimmäinen kantelun tekijä argumentoi Kööpenhamina-Ystad-yhteyden erityistapauksessa.
- (264) Komissio katsoo niin ikään, etteivät DKT:n esittämät väitteet muista liikennemuodoista ole relevantteja, koska lainsäätäjällä on määritellyt eri säännöt kullekin liikennemuodolle. Tähän ovat syynä muun muassa erot markkinoiden avoimuudessa kilpailulle ja erilaiset ominaispiirteet käyttäjän ja julkisen vallan kannalta.
- (265) Se, että kuljetussuorite koskee maiden rajat ylittävää tai kansainvälistä yhteyttä, ei estä sen järjestämistä julkisena palveluna. Komissio korostaa tältä osin, että jopa täysin kilpailulle avatuilla aloilla on kansainvälisiä yhteyksiä palvelevia yleisen taloudellisen edun mukaisia palveluja ⁽³²⁾.
- (266) Tämän perusteella komissio katsoo, ettei Tanska ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä sisällyttäessään julkisia liikennepalveluja koskevaan sopimukseen yhden tai useita kannattavia reittejä, jos nämä reitit ovat osa yhtenäistä liikennejärjestelmää. Näin on siitä riippumatta, onko tällaisia kannattavia reittejä. Tanskahan tässä tapauksessa kiistää niiden olemassaolon. Komissio toteaa niin ikään, että mikäli tällaisen järjestelmän yksi reitti on voitollinen, sen tuotot on otettava huomioon kyseisen palvelun kustannusten ja tulojen laskennassa ja korvaustasoa määritettäessä. Tästä seuraa, että voittoa tuottavan reitin tulos vähentää vastaavasti taloudellista korvausta, joka tarvitaan kun järjestelmän muiden, voittoa tuottamattomien reittien liikennöinti otetaan huomioon. Jäsenvaltio voi vapaasti arvioida, minkä laajuisen julkisen palvelun se antaa yrityksen hoidettavaksi riittävän kattavan liikennejärjestelmän aikaansaamiseksi, koska ei ole säännöksiä, jotka tämän estäisivät.
- (267) Komissio katsoo, että edellä esitetyt arviot saavat tukea vakiintuneesta oikeuskäytännöstä:
- ”Kyseen ollessa toimivallasta määritellä perustamissopimuksessa tarkoitettu julkisen palvelun tehtävä ja sen valvonnan aste, jota yhteisön toimielinten on tässä yhteydessä harjoitettava, [...] ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen oikeuskäytännössä todetaan, että jäsenvaltioilla on laaja harkintavalta, kun ne määrittelevät sen, mitä ne pitävät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvinä palveluina, ja että komissio voi asettaa kyseenalaiseksi sen, miten jäsenvaltio on määritellyt kyseiset palvelut, ainoastaan silloin kun on kyse ilmeisestä virheestä” ⁽³³⁾.

⁽³²⁾ Ks. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä, ja erityisesti sen 16 artikla (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3). Ks. myös yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuella ja erityisesti sen 9 kohdan toinen kappale (EUVL C 13, 17.1.2004, s. 3).

⁽³³⁾ Ks. T-442/03, *SIC v. komissio*, tuomio 26.6.2008, Kok. 2008, s. II-1161,195 ja 196 kohta, sekä T-289/03, *Bupa v. komissio*, tuomio 12.2.2008, Kok. 2008, s. II-81, 166 kohta sekä T-17/02, *Olsen v. komissio*, tuomio 15.6.2005, Kok. 2005, s. II-2031,216 kohta.

- (268) Komission tehtävänä on näin ollen vain tutkia, ettei Tanska ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä määritellesään tarkasteltavana olevissa sopimuksissa määrättyjen julkisten palvelujen laajuutta.
- (269) Sen vuoksi komissio katsoo edelleen, että sopimuksen kansallisesta oikeusperustasta eli Tanskan rautatieliikennelaista käy ilmi, että DSB:lle on annettu julkisen palvelun tehtävä Tanskan liikenneministeriön kanssa neuvoteltujen sopimusten perusteella. Komissio muistuttaa niin ikään, että sopimuksissa määritellään yksityiskohtaisesti DSB:n velvoitteet hoidettavien reittien, tarjottavien junavuorojen aikataulujen noudattamisen, laadun ja vuorotiheyden osalta tietyksi määräajaksi (sopimukset on tehty vuosiksi 2000–2004 ja 2005–2014).
- (270) Komissio huomauttaa, että Tanska on osoittanut kyseessä olevien julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten tavoitteena olevan luoda yhteentoimiva ja kattava liikennejärjestelmä, jolla varmistetaan laadukas palvelu matkustajille ja joka täyttää alueellisen kattavuuden tavoitteet.
- (271) Kööpenhamina–Ystad-yhteyden erityistapauksen osalta komissio panee merkille, että Tanskan hallitus on esittänyt myös selvityksiä niistä olosuhteista ja vaiheista, jotka ovat johtaneet yhteyden sisällyttämiseen julkisia liikennepalveluja koskevilla sopimuksilla järjestettyyn liikennejärjestelmään. Tanskan hallitus on selvittänyt, miten linjaa liikennöitiin ”vapaan liikenteen” yhteytenä vuoteen 2002 ja sen jälkeen ”julkisen palvelun liikenteenä” ilman lisäkorvausta 31 päivään joulukuuta 2004 saakka ennen sen sisällyttämistä julkisia liikennepalveluja koskevaan sopimukseen vuosiksi 2005–2014 (katso tältä osin edellä 122 kappale). Hallitus muistuttaa, että yhteys oli ”vapaa liikenteessä” tappiollinen eikä julkisia varoja ole käytetty tämän yhteyden liikennöintiin ennen vuotta 2005.
- (272) Komissio panee niin ikään merkille, että Tanskan hallituksen tavoitteena on tarjota Bornholmin saarelle yhteydet paitsi Kööpenhaminaan myös muuhun Tanskaan, mikä ilmenee Jyllannin ja Bornholmin välisiin matkoihin kannustavasta alennusjärjestelmästä (DSB Orange). Tanskan hallitus katsoo, että rautatieliikenteellä vastataan tiettyihin erityisiin tarpeisiin, joita linja-autoliikenne ei pysty täyttämään. Näistä voidaan mainita junan pysähtyminen ruotsalaisten naapurikaupunkien asemilla Fösieby (Malmö), Svedala ja Skurup. Lisäksi liikenneyhteydellä halutaan parantaa kulkumahdollisuuksia Bornholmin saareen. Kuten edellä 263 kappaleessa todetaan, komissio katsoo, ettei se, että yhteys ulottuu maiden rajojen yli ja juna pysähtyy toisessa jäsenvaltiossa, estä hoitamasta yhteyttä julkisen palvelun velvoitteena tai yleisen taloudellisen edun mukaisena palvelusuoritteena. Tältä osin on erityisesti otettava huomioon Tanskan kansalaisille koituva etu, kun liikenneyhteydet kyseisiin ruotsalaiskaupunkeihin parantuvat.
- (273) Nämä seikat täydentävät menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä mainittuja seikkoja ja tukevat komission päätelmää siitä, ettei Tanskan hallitus ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä liittäessään Kööpenhamina–Ystad-reitin julkisia liikennepalveluja koskeviin sopimuksiin perustuvaan järjestelmään.
- (274) Yleisesti ottaen komissio vahvistaa alkuperäisen päätelmänsä ja katsoo, että tuomioistuimen Altmark-tuomiossa asettama ensimmäinen kriteeri täyttyy.
- Toinen kriteeri: Onko korvauksen laskennan perusteena käytetyistä kriteereistä päätetty ennalta puolueettomalla ja avoimella tavalla?**
- (275) Komissio pani menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään merkille, että asetettujen julkisen palvelun vaatimusten täyttämistä DSB:lle maksettavien korvausten suuruus oli määritelty kymmenen vuoden talousarvion perusteella. Komissiolla oli tuossa vaiheessa käytössään ainoastaan vuosiksi 1999–2008 laadittu kymmenen vuoden talousarvio. Siksi se esitti epäilyjä julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten piiriin kuuluvasta jaksosta 2009–2014.
- (276) Tanskan hallitus selvensi huomautuksissaan toiseen kauden sovellettavia parametreja toimittamalla komissiolle vuosiksi 2005–2014 laaditun kymmenen vuoden talousarvion, joka perustuu DSB:n toiminnan tulevan kehittämisen näkymiin kyseisellä jaksolla. Tällä tavoin hallitus vahvisti, että kussakin julkisia liikennepalveluja koskevassa sopimuksessa määritellyt korvaukset perustuvat alustavaan kymmenen vuoden talousarvioon.
- (277) DKT kuitenkin epäili, riittävätkö nämä talousarviot Altmark-tuomiossa asetettujen kriteereiden täyttämiseen, koska se katsoi, ettei talousarviossa tehty riittävän tarkasti selkoa käytetyistä parametreista ja että korvausten olisi pitänyt perustua reittikohtaisiin kustannuksiin.
- (278) Ensimmäinen talousarvio vuosiksi 1999–2008 oli laadittu DSB:n yksityiskohtaisen taloudellisen ennusteen pohjalta. Se laadittiin perustaksi valmisteltaessa lakia, jolla DSB:n perustettiin itsenäiseksi julkiseksi yritykseksi (ks. edellä 8 kappale). Sitä päivitettiin keväällä 1999 ja se esiteltiin Tanskan parlamentin valtiovarainvaliokunnalle ja hyväksyttiin lain nro 249 yhteydessä 11 päivänä kesäkuuta 1999.
- (279) Talousarvio perustui muun muassa seuraaviin oletuksiin:
- lipunhintojen nousu inflaatiota vastaavasti (nettohin-taindeksi)
 - keskimääräinen tuottavuuden kasvu 2 prosenttia vuodessa

- vuotuinen korko 5 prosenttia
 - oman pääoman tuotto verojen jälkeen 6 prosenttia
 - liikkuvaan kalustoon tehtyjen investointien toteutuminen noin 10 miljardia Tanskan kruunua
 - tuotantomäärät (junakilometrit) ja myynti (matkustajakilometrit) on tarkennettu useissa taulukoissa käyttäen lähtötasona vuotta 1999: 41 miljoonaa junakilometriä ja 4 023 miljardia matkustajakilometriä seutu- ja intercity-liikenteessä sekä kansainvälisessä liikenteessä ja 15,6 miljoonaa junakilometriä ja 1 208 miljardia matkustajaa paikallisjunaliikenteessä.
- (280) Tanskan hallitus tarkensi, että toinen talousarvio, joka koskee vuosia 2005–2014, on laadittu seuraavien tietojen ja oletusten pohjalta:
- yleinen vuotuinen inflaatio 2,5 prosenttia
 - inflaatiota vastaava lippujen hinnannousu 2,5 prosenttia
 - keskimääräinen tuottavuuden kasvu 2,5 prosenttia vuodessa
 - vuotuinen korko 5,15 prosenttia
 - oman pääoman tuotto verojen jälkeen 6 prosenttia
 - liikkuvaan kalustoon tehtyjen investointien toteutuminen noin 10 miljardia Tanskan kruunua
 - matkustajakilometrien kasvu noin 20 prosenttia
 - matkustajamäärän kasvu noin 20 prosenttia
 - vapautus työnantajamaksuista DSB:n henkilöstön osalta.

(281) Näiden seikkojen perusteella komissio katsoo, että talousarviot perustuvat kohtuullisiin ja riittävän yksityiskohtaisiin tietoihin ja oletuksiin, joita voidaan käyttää korvausten laskennan parametreina. Lisäksi komissio panee merkille, että vuonna 2003 on tehty tarkistus, jossa on otettu huomioon tuloperustan muuttuminen, ja että Tanskan liikenneministeriö on ilmoittanut kaikki nämä parametrit asiaa koskevassa lainsäädännössä⁽³⁴⁾. Komissio panee niin ikään merkille, että sopimusmaksut on määritelty ennalta, koska niiden määrä tarkennetaan sopimuksissa vuosikohtaisesti sopimusten koko voimassaoloajaksi.

(282) Kuten edellä on todettu, komissio katsoo, että jäsenvaltion ei välttämättä tarvitse määritellä korvausten suuruutta kullekin reitille erikseen julkisia liikennepalveluja koskevissa sopimuksissa, joilla luodaan useista toisiinsa yhteydessä olevista reiteistä koostuva liikennejärjestelmä. Toinen Altmark-tuomion kriteereistä on, että jäsenvaltion on määriteltävä ennalta avoimesti ja puolueettomasti parametrit, joiden avulla sopimuksesta johtuvista velvoitteista suoritettavien maksujen kokonaismäärä määritellään.

(283) Tämän vuoksi komissio voi todeta, että sopimusmaksut on laskettu ennalta puolueettomasti ja avoimesti määriteltyjen parametrien perusteella ja että Altmark-tuomion toinenkin kriteeri täyttyy.

Neljäs kriteeri: Onko tarjouskilpailu tai tarvittava korvaustaso määritelty tarkastelemalla kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja riittävällä kuljetuskalustolla varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi?

(284) Julkisia liikennepalveluja koskevasta sopimuksesta ei ole järjestetty tarjouskilpailua. Siksi on selvitettävä, onko tarvittavan korvauksen suuruus määritelty tarkastelemalla kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävällä kuljetuskalustolla varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saatavat tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto.

(285) Tanska katsoo tämän perusteen täyttyvän ja on toimittanut huomautuksensa, joiden tarkoituksena on hälventää komission epäilykset menetelmästä, jota on käytetty sopimusmaksujen suuruuden ja julkisen palvelun tehtävän kokonaiskorvauksen määrittämiseen.

(286) Tanskan hallitus on kiinnittänyt huomioita siihen, että DSB:n perustamiseen valtiosta riippumattomaksi yritykseksi liittyi perusteellinen taloudellinen selvitys (Bernsteinin mietintö) sekä yrityksen tehokkuutta ja tuottavuutta vahvistavia toimia. Tehokkuusparannustavoitteet on sisällytetty myös kymmenen vuoden talousarvioihin, joiden perusteella sopimusmaksut on laskettu. Tanskan hallitus esittää, että oman pääoman tuottotavoitteeksi asetettu 6 prosenttia on kohtuullinen voitto. Korvausten suuruuden määrittämiseen valittu menetelmä perustuu hallituksen mukaan käytettävissä olevien tietojen yleiseen arviointiin ja tehokkuusetujen ennakkointiin markkinatalouden periaatteiden mukaisesti.

⁽³⁴⁾ Tanskan laki nro 112/2004.

- (287) Sitä paitsi Tanskan viranomaiset ovat alkujaan esittäneet vertailutietoja (suhdelukuja) muista rautatieyrityksistä. Tanskan menettelyn yhteydessä esittämissä huomautuksissa sitä vastoin korostetaan kansallisten tai eurooppalaisten rautatieliikenteen harjoittajien taloudellisen tuloksen vertailun vaikeutta. Vaikeuksien on katsottava johtuvan yritysten ja markkinoiden erityistilanteesta rautatieliikenteen alalla sekä siitä, että kirjanpito- ja taloustiedot eivät ole vertailukelpoisia.
- (288) Lisäksi DKT huomautti, että DSB:n tytäryhtiö on pystynyt osallistumaan tarjouskilpailuun tarjoamalla palveluja halvemmin kustannuksin kuin mihin DSB on julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten puitteissa sitoutunut. Tanskan hallitus on korostanut, että DSB:tä ja sen tytäryhtiötä DSB Firstiä ei voida rinnastaa toisiinsa, koska yhtiöiden ominaispiirteet ja kustannusrakenteet ovat erilaiset (henkilöstö, kalusto ja kaupalliset käytännöt).
- (289) Komissio myöntää, että Tanskan liikenneministeriö on toteuttanut toimia – taloudellisia selvityksiä ja rakenteellisia uudistuksia – tehdäkseen DSB:stä tehokkaan itsenäisen yrityksen. Komissio panee niin ikään merkille määrällisesti ilmoitetut oman pääoman tuottavuustavoitteet ja tuottavuuden parantamista koskevat tavoitteet.
- (290) Komissio panee kuitenkin samalla merkille sekä Tanskan hallituksen että DKT:n mainitseman alan yritysten heikon vertailtavuuden, joka ei mahdollista DSB:n tehokkuusindikaattorien suhteuttamista muiden liikenteenharjoittajien vastaaviin.
- (291) Lisäksi komissio katsoo, että esimerkkinä mainitun tytäryhtiön DSB Firstin suoriutuminen antaa olettaa, että DSB:kin pystyy parantamaan tuottavuuttaan pidemmällä aikavälillä käyttämällä kaikkia tai joitakin niistä toimenpiteistä, joilla DSB First on pienentänyt kustannuksiaan.
- (292) Tästä seuraa, ettei komissio pysty varmasti toteamaan, onko DSB:lle maksettu korvaus tosiasiallisesti määritelty tarkastelemalla hyvin johdetun ja riittävällä kuljetuskalustolla varustetun keskivertoyrityksen todellisia kustannuksia.
- (293) Näissä olosuhteissa komissio toteaa, ettei Altmark-tuomion neljäs kriteeri täyty.
- (294) Koska tuomioistuimen Altmark-tuomiossa määriteltyjä kriteerejä on arvioitava kumulatiivisesti, ei ole tarpeen

tutkia kolmatta kriteeriä eikä tässä päättelyn vaiheessa arvioida, onko korvaus ollut liiallinen. Näin ollen komissio katsoo, että korvaus on voinut antaa DSB:lle taloudellista hyötyä.

8.2.4 KILPAILUN VÄÄRISTYMINEN JA VAIKUTUS JÄSENVALTIOIDEN VÄLISEEN KAUPPAAN

- (295) Taloudellisen hyödyn on saanut kuljetusyritys, joka harjoittaa rautatieliikennettä sekä Tanskassa että naapurimaissa. Tanskassa rautateiden matkustajaliikenteen markkinat on avattu kilpailulle. Tämän vuoksi taloudellinen tuki vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua.
- (296) Kuten tuomioistuimella on todennut Altmark-tuomiossaan, useat jäsenvaltiot ovat avanneet kansalliset markkinansa, myös Tanskan naapurimaat, kuten Ruotsi ja Saksa. Näiden kummankin maan perinteiset monopolirytykset samoin kuin uudet markkinoilletulijat harjoittavat toimintaa useissa yhteisön jäsenvaltioissa. Siksi on vaarana, että tanskalaiselle rautatieyritykselle myönnetty tuki vaikuttaa niiden jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, jotka ovat jo avanneet rautateiden henkilöliikenteen kilpailulle tai joiden yritykset ovat läsnä kilpailulle avatuilla kansallisilla markkinoilla.
- (297) Lisäksi on otettava huomioon kilpailu muiden kuljetusmuotojen, esimerkiksi linja-autoliikenteen, kanssa.
- (298) Tämän perusteella kyseessä olevat tukitoimenpiteet saattavat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (299) Komissio toteaa näin ollen, että julkisen liikennepalvelun korvaus on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

8.3 SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE

8.3.1 SISÄMARKKINOILLE SOVELTUVUUDEN OIKEUSPERUSTA

- (300) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93 artiklassa määrätään, että ”tuki on perussopimusten mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi”. Kyseinen artikla on lex specialis SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohtaan⁽³⁵⁾ ja 107 artiklan 2 ja 3 kohtaan nähden.

⁽³⁵⁾ Edellä mainitun 28 päivänä marraskuuta 2005 tehdyn komission päätöksen johdanto-osan 17 kappale.

- (301) Tuomioistuimen mukaan SEUT-sopimuksen 93 artikla on pantu tyhjentävästi täytäntöön asetuksella (ETY) N:o 1191/69 ja tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annettulla asetuksella (ETY) N:o 1107/70 ⁽³⁶⁾, joten kyseistä sopimusmääräystä ei näin ollen enää voida soveltaa suoraan ⁽³⁷⁾.
- (302) Menettelyn aloittamisesta tekemässään päätöksessä komissio teki päätelmän, että tutkittavaa korvausta ei voitu katsoa sisämarkkinoille soveltuviksi asetuksen (ETY) N:o 1107/70 nojalla.
- (303) Samassa päätöksessään komissio totesi, että Tanskan hallituksen ja Danske Statsbanerinin välillä tehty sopimukset olivat asetuksen (ETY) N:o 1191/69 14 artiklassa tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ja että kyseisten tukien soveltuvuutta oli tarkasteltava tämän asetuksen perusteella.
- (304) Komissio huomauttaa kuitenkin, että 3 päivänä joulukuuta 2009 tuli voimaan asetus (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista ja että siinä kumottiin samalla asetukset (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70. Komission kanta on, että soveltuvuutta on siitä lähtien tarkasteltava asetuksen (EY) N:o 1370/2007 perusteella, koska kyse on komission päätöksen tekoahetkellä sovellettavasta lainsäädännöstä.
- (305) Komissio panee merkille, ettei Tanskan hallitus ole esittänyt huomautuksia tästä oikeusperustan muutoksesta. Sitä vastoin DSB ja DKT ovat esittäneet näkemyksensä, että komission tulisi perustaa arvionsa sopimusten tekoahetkellä voimassa olleisiin säännöksiin.
- (306) Tutkittuaan DSB:n ja DKT:n näkemykset komissio kuitenkin katsoo, etteivät esitetyt väitteet muuta sen tekemää päätelmää, että valtiontukea koskevia EU-sääntöjä sovelletaan *ratione temporis*. Näin ollen komissio voi perustaa päätöksensä sen tekoahetkellä voimassa olevaan lainsäädäntöön. Komissio katsoo, että julkisia liikennepalveluja koskevia sopimuksia olisi arvioitava asetuksen (EY) N:o 1370/2007 perusteella seuraavista syistä.
- (307) Ensinnäkin komissio panee merkille, että asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 annetaan yksityiskohtaiset säännöt sen voimaantulosta ja soveltamisesta *ratione temporis*. Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 12 artiklan mukaan asetus on tullut voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009. Asetuksen 10 artiklan 1 kohdan nojalla asetus (ETY) N:o 1191/69 kumotaan kyseisestä päivästä. Komissio ei siis voi enää pitää perustana asetusta (ETY) N:o 1191/69, joka ei ole enää voimassa komission päätöksen tekoahetkellä; sitä vastoin komission on perustettava arvionsa asetukseen (EY) N:o 1370/2007.
- (308) Toiseksi komissio toteaa, ettei mikään asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 viittaa siihen, ettei sitä olisi tarkoitus soveltaa ennen sen voimaantuloa tehtyihin julkisia liikennepalveluja koskeviin sopimuksiin. Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohtaan nimittäin sisältyy siirtymäsääntöjä, jotka koskevat ennen sen voimaantuloa tehtyjä sopimuksia. Tämä säännös on tosiasiaa poikkeus asetuksen 8 artiklan 2 kohdan soveltamiseen. Kyseisessä säännöksessä käsitellään julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevien sääntöjen noudattamista. Säännöt on määritelty 5 artiklassa. On kuitenkin pantava merkille, että nämä sopimuksen tekemistä koskevat poikkeukselliset siirtymäsäännökset eivät olisi olleet tarpeellisia, jos ennen asetuksen voimaantuloa tehty julkisia liikennepalveluja koskevat sopimukset olisi jätetty asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Sitä vastoin 8 artiklassa vahvistetaan, että näihin sopimuksiin on sovellettava muita asetuksen säännöksiä.
- (309) Kolmanneksi komissio täsmentää, että sen ilmoitusta valtiontuen sääntöjenvastaisuuden arvioinnissa sovellettavien sääntöjen määräytymisestä ⁽³⁸⁾ ei sovelleta tähän tapaukseen. Ilmoituksessa nimittäin todetaan nimenomaisesti, ettei se vaikuta neuvoston ja komission valtiontuen alalla annettujen asetusten tulkintaan. Asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 nimenomaisesti säädetään sen tilapäistä soveltamista koskevista säännöistä.
- (310) Neljänneksi komissio toteaa, että myös tuomioistuin on vahvistanut periaatteen, jonka mukaan uutta sääntöä sovelletaan välittömästi vanhan säännön voimassa ollessa syntyneen tilanteen tuleviin vaikutuksiin. Tuomioistuin on niin ikään todennut, ettei luottamuksensuojan periaatetta voida laajentaa siinä määrin, että se estäisi yleisesti uuden säännön soveltamisen vanhan säännön voimassa ollessa syntyneen tilanteen tuleviin vaikutuksiin ⁽³⁹⁾.
- (311) Viidenneksi tuomioistuin on todennut, että aineellisoikeudellisia EU-sääntöjä on tulkittava siten, että niitä on sovellettava ennen niiden voimaantuloa syntyneisiin tilanteisiin vain, jos niiden sanamuodosta, tarkoituksesta tai systematiikasta käy selvästi ilmi, että niille on annettava tällainen vaikutus ⁽⁴⁰⁾. Tämä viimeksi mainittu ehto täyttyy selvästi asetuksen (EY) N:o 1370/2007 yhteydessä, kuten edeltä käy ilmi.

⁽³⁶⁾ EYVL L 130, 15.6.1970, s. 1.

⁽³⁷⁾ Asia C 280/00, Altmark Trans, tuomio 24.6.2003, 101, 106 ja 107 kohta.

⁽³⁸⁾ EYVL C 119, 22.5.2002, s. 22.

⁽³⁹⁾ Ks. asia C-334/07, *Freiststaat Sachsen*, tuomio 11.12.2008, Kok. 2008, s. II-9465, 43 kohta.

⁽⁴⁰⁾ Tuomio asiassa *Freiststaat Sachsen*, 44 kohta

- (312) Kuudenneksi komissio panee vielä merkille, että kyseisessä tuomiossa tuomioistuin katsoo tästä seuraavan, että jos oikeudellinen järjestelmä, jonka voimassa ollessa jäsenvaltio on ilmoittanut suunnitellusta tuesta, muuttuu ennen kuin komissio antaa päätöksensä, päätös on tehtävä uusien sääntöjen mukaisesti⁽⁴¹⁾. Tuomioistuin tarkentaa lisäksi, että jäsenvaltion ilmoitus suunnitellusta tuesta ei luo lopullisesti vahvistettua oikeudellista tilannetta eikä johda luottamuksensuojaan, joka edellyttäisi komission ratkaisevan tuen soveltuvuuden sisämarkkinoille soveltamalla ilmoitushetkellä voimassa olleita sääntöjä. Olisi tämän logiikan vastaista, että jäsenvaltio, joka sitä vastoin ei olisi noudattanut ilmoitusvelvollisuutta, loisi lopullisesti vahvistetun oikeudellisen tilanteen myöntämällä sääntöjenvastaista valtiontukea.
- (313) Lopuksi komissio katsoo, ettei SIDE-tuomio ole tässä tapauksessa relevantti⁽⁴²⁾. Tuomio koskee primaarilainsäädännön säännöksen eli EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan d alakohdan soveltamista. Kuten tuomioistuin tässä tuomiossa totesi, EY:n perustamissopimus ei sisällä siirtymäsäännöksiä tämän artiklan soveltamista varten eikä muitakaan viittauksia siihen, että sitä olisi sovellettava ennen sen voimaantuloa syntyneisiin tilanteisiin⁽⁴³⁾. Tilanne ei siten ole verrattavissa tähän tapaukseen. Asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 nimittäin säädetään siirtymäsäännöksistä, joiden perusteella komissio voi päätellä, että asetusta sovelletaan ennen sen voimaantuloa tehtyihin julkisia liikennepalveluja koskeviin sopimuksiin, lukuun ottamatta sopimusten tekemistä koskevia sääntöjä.
- (314) Tämän vuoksi tässä tapauksessa on sovellettava asetusta (EY) N:o 1370/2007.

8.3.2 SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE ASETUKSEN (EY) N:o 1370/2007 PERUSTEELLA

- (315) Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 3 artiklan 1 kohdassa säädetään, että "kun toimivaltainen viranomainen päättää myöntää valitsemalleen liikenteenharjoittajalle minkä tahansa luonteisen yksinoikeuden ja/tai korvauksen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi, tämän viranomaisen on myönnettävä se julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa". Tässä tapauksessa julkisen palvelun tehtävät on määrätty DSB:lle useiden julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten avulla, kuten johdanto-osan 247 kappaleessa todetaan.
- Julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten sisältö**
- (316) Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 4 artiklassa määritellään julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten pakollinen sisältö. Seuraavassa komissio tarkastelee peräkkäin tässä säännöksessä kuvattuja seikkoja.
- (317) Kyseisen 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan julkisen liikenteen sopimuksissa on "määriteltävä selkeästi julkisen palvelun velvoitteet, jotka julkisen liikenteen harjoittajan on täytettävä, sekä maantieteelliset alueet, joita sopimus ja säännöt koskevat". Komissio on arvioinut kyseisiä sopimuksia Altmark-tuomion ensimmäisen kriteerin osalta sekä menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä että tässä päätöksessä (ks. edellä 274 kappale) ja todennut, että ehto täyttyy tässä tapauksessa.
- (318) Altmark-tuomion toisen kriteerin arvioinnin (ks. edellä 269 kappale) osalta komissio päätelee, että sopimusmaksut on laskettu ennalta määriteltyjen puolueettomien ja avoimien parametrien perusteella, joten se katsoo, että asetuksen (EY) N:o 1370/2007 4 artiklan 1 kohdan b alakohtaa on niin ikään noudatettu. Säännöksessä nimitään edellytetään, että julkisia liikennepalveluja koskevassa sopimuksessa on "määritettävä etukäteen puolueettomalla ja avoimella tavalla: i) parametrit, joiden perusteella mahdollinen korvaus lasketaan, ja ii) mahdollisesti myönnettujen yksinoikeuksien luonne ja laajuus siten, että vältetään liiallisia korvauksia". Käsiteltävänä olevien sopimusten mahdollisesta liiallisesta korvauksesta esitetään jäljempänä yksityiskohtainen analyysi. Komissio huomauttaa niin ikään, että näissä julkisia liikennepalveluja koskevissa sopimuksissa määritellään, miten palvelujen tarjoamisesta aiheutuvat kustannukset jaetaan. Kohtuullisen voiton osalta komissio viitaa jäljempänä esitettäviin päätelmiin.
- (319) Komissio panee merkille, että tässä käsiteltävissä julkisia liikennepalveluja koskevissa sopimuksissa määritellään, kuinka suuren osan matkalipputulosta julkisen liikenteen harjoittaja saa pitää kyseisen artiklan 2 kohdan mukaisesti. Nämä tulot jäävät tarkastellussa tapauksessa DSB:n haltuun.
- (320) Lisäksi julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten kesto on viisi ja kymmenen vuotta eli 4 artiklan 3 kohdan säännösten mukainen. Kohdan mukaan rautatieliikenteen tai muiden raideliikennemuotojen sopimusten voimassaoloaika saa olla enintään 15 vuotta.
- (321) Koska muut säännökset eivät ole relevantteja tässä tapauksessa, komissio katsoo, että Tanskan ministeriön ja DSB:n välillä tehty julkisia liikennepalveluja koskevat sopimukset ovat asetuksen (EY) N:o 1370/2007 4 artiklan mukaiset.

Julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten tekeminen

- (322) Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 5 artiklassa määritellään julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten tekemistä koskevat säännöt. Saman asetuksen 8 artiklassa säädetään tietyistä asioista koskevista siirtymäsäännöistä.

⁽⁴¹⁾ Tuomio asiassa Freiststaat Sachsen, 53 kohta

⁽⁴²⁾ Asia T-348/04, Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE), tuomio 15.4.2008, Kok. 2008, s. II-625.

⁽⁴³⁾ Asia C 348/04, SIDE, 56 kohta

- (323) Komissio huomauttaa, että kaikissa tarkasteltavana olevissa julkisia liikennepalveluja koskevilla sopimuksilla kohteena ovat rautateiden matkustajaliikenteen palvelut ja että kaikki sopimukset on tehty Tanskan liikenneministeriön ja DSB:n välillä ilman tarjouskilpailua. Lisäksi kyseiset sopimukset on allekirjoitettu joko ennen 26 päivää heinäkuuta 2000 tai 26 päivästä heinäkuuta 2000 alkaen mutta ennen 3 päivää joulukuuta 2009. Ne on tehty joko viideksi tai kymmeneksi vuodeksi. Komissio toteaa siis, että julkisia liikennepalveluja koskevat sopimukset ovat asetuksen (EY) N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdan siirtymäsäännösten mukaisia.
- (324) Asetuksen 8 artiklan 2 kohdan mukaan "rauta- ja maanteiden julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä on aloitettava 5 artiklan soveltaminen 3 päivästä joulukuuta 2019 lukien, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan soveltamista". Tämän perusteella tarkasteltavat julkisia liikennepalveluja koskevat sopimukset on voitu tehdä ilman edeltävää tarjouskilpailua.
- (325) Säännöksessä todetaan lisäksi, että "tämän siirtymäkauden aikana jäsenvaltioiden on toteutettava toimia 5 artiklan noudattamiseksi asteittain erityisesti kuljetuskapasiteettiin liittyvien vakavien rakenteellisten ongelmien välttämiseksi". On kuitenkin todettava, että 5 artiklan 6 kohdan mukaan toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen ilman tarjouskilpailua, jos se koskee rautatieliikennettä.
- (326) Tämän vuoksi komissio katsoo, että kyseiset julkisia liikennepalveluja koskevat sopimukset ovat asetuksen (EY) N:o 1370/2007 5 artiklassa määriteltyjen, sopimusten tekemistä koskevien sääntöjen mukaisia.

Julkisen palvelun korvaukset

- (327) Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 6 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa: "Kaikkien korvausten, jotka liittyvät yleiseen sääntöön tai julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen, on oltava 4 artiklan säännösten mukaisia riippumatta siitä, kuinka sopimus on tehty. Kaiken luonteisten korvausten, jotka liittyvät 5 artiklan 2, 4, 5 tai 6 kohdan mukaisesti ilman tarjouskilpailua tehtyyn julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen tai jotka liittyvät yleiseen sääntöön, on lisäksi oltava liitteen säännösten mukaisia."
- (328) Näin ollen julkisen palvelun korvauksen soveltuvuutta sisämarkkinoille on arvioitava asetuksen (EY) N:o 1370/2007 liitteen säännösten perusteella, koska kyseiset sopimukset on tehty ilman tarjouskilpailua asetuksen 5 artiklan 6 kohdan mukaisesti.
- (329) Liitteessä todetaan, että "korvaus ei saa ylittää sitä taloudellisten nettovaikutusten määrää, joka vastaa julkisen palvelun velvoitteen täyttämiseksi julkisen liikenteen harjoittajan kustannuksiin ja tuloihin aiheutuvia positiivisia tai negatiivisia kokonaisvaikutuksia". Käytännössä tämä tarkoittaa, että komission on tarkastettava, etteivät sopimusmaksut ole johtaneet liialliseen korvaukseen, kun otetaan huomioon DSB:n kohtuullinen voitto. Tältä osin

komissio tukeutuu liitteessä määriteltyihin kriteereihin.

- (330) Komissio katsoo, että kustannukset ja tulot on tässä tapauksessa laskettu voimassa olevien kirjanpito- ja vero-sääntöjen mukaisesti. Se muistuttaa, että DSB:hen sovellettavat säännökset kirjanpitostandardien ja kansallisten kilpailusääntöjen osalta velvoittavat yrityksen pitämään erillistä kirjanpitoa eri toiminnoista. Julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten perusteella DSB:lle maksettavat sopimusmaksut kirjataan tällä tavoin erikseen muista, liiketaloudellisiin perustein harjoitetuista toiminnoista. Näiden sääntöjen avulla pystytään estämään ristiintukeminen.
- (331) Vaikka julkisia liikennepalveluja koskeviin sopimuksiin sisältyykin korvauksen valvontaa ja tarkistusta koskevia säännöksiä, komissio huomauttaa, etteivät nämä mekanismit estä korvauksen mahdollista liiallisuutta ja ettei sopimukseen sisälly korvauksen palautuksen mahdollistava järjestelmä.
- (332) Komissio katsoo, ettei korvauksen mahdollista liiallisuutta voida estää muutoin kuin ottamalla käyttöön palautusmekanismi. Tanskan liikenneministeriön ja DSB:n välillä tehtyjä sopimuksia on siksi muutettava vastaamaan yllä lueteltuja ehtoja muun muassa ottamalla käyttöön palautusmekanismi.
- (333) Päätöksessään menettelyn aloittamisesta komissio esitti epäilyjä siitä, oliko korvauksen määrä rajoitettu siihen, mikä on välttämätöntä julkisen palvelun velvoitteiden huomioon ottamisesta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi. Nämä epäilyt perustuivat Altmark-tuomion oikeuskäytännössä vakiintuneen kolmannen kriteerin täyttymisen arviointiin seuraavien osalta:
- i. DSB:n tuloksen ylijäämäisyys
 - ii. Viivästykset liikkuvan kaluston toimituksissa
 - iii. Kööpenhamina–Ystad-yhteys
- (334) Komissio tarkastelee näitä kolmea seikkaa seuraavassa yksitellen arvioidakseen, ovatko julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten täytäntöönpanoon liittyvät korvaukset liiallisia ja mitä olisivat tarpeelliset toimet liiallisen korvauksen estämiseksi vastaisuudessa. Tätä varten komissio käyttää liitteessä olevassa 6 kohdassa annettua kohtuullisen voiton määritelmää, jonka mukaan kohtuullinen voitto on "alalle kyseisessä jäsenvaltiossa tyypillistä pääoman tuottoa, jossa otetaan huomioon riski, jonka viranomaisen toiminta aiheuttaa julkisen liikenteen harjoittajalle, tai vastaavasti tällaisen riskin puuttuminen".

i. DSB:n tuloksen ylijäämäisyys

- (335) Komissio on tarkastellut DSB:n oman pääoman ja tuloksen kehittymistä julkisen palvelun toimintojen osalta tarkasteltavana olevien sopimusten voimassaoloaikana. Tarkastelu perustuu pääasiassa DSB:n vuosien 1999–2006 taloudellisen tilanteen yksityiskohtaiseen selvitykseen, jonka KPMG on tehnyt 30. tammikuuta 2008 Tanskan valtion toimeksiannosta. Tanskan viranomaiset ovat lisäksi toimittaneet varainhoitovuosia 2007 ja 2008 koskevia täydennyksiä ja selvityksiä muodollisen tutkintamennettelyn puitteissa.
- (336) Komissio panee erityisesti merkille Tanskan hallituksen toimittamat selvitykset, joissa se valaisee tuloksen kehittymistä suhteessa kymmenen vuoden talousarvioon, varsinkin DSB:n perustamistalousarvion laadintaan vuonna 1999 sekä tiettyihin kirjanpitosääntöjen ja verotusasteen muutoksiin. Poistojen, rahoitushallinnon ja korkotason kehittyminen ovat myös selventäviä tekijöitä. Samalla hallitus myöntää, että DSB on voinut tehostaa toimintaansa ja sitä kautta tulostaan ja taloudellista tilannettaan.
- (337) Komissio katsoo kuitenkin, että kokonaisuudessaan nämä tekijät ovat luonteeltaan sellaisia, että ne ovat muuttaneet DSB:n kustannusten ja menojen määrää julkisia liikennepalveluja koskeissa sopimuksissa määriteltujen kuljetus-suoritteiden osalta. Näin ollen DSB:n taloudellisen tilanteen kohentumisen seurauksena Tanskan valtiolle olisi pitänyt aiheutua mainituista palveluista vähemmän menoja kuin kymmenen vuoden talousarviossa ennakoitiin. Menojen vähentymisen olisi pitänyt merkitä myös julkisen palvelun korvauksen kokonaismäärän pienentymistä.
- (338) Koska sopimusmaksuja ei ole vastaavasti pienennetty, komissio katsoo, että eri tekijät viittaavat siihen, että DSB:n saama korvaus on suurempi kuin julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi aiheutuvat kulut, joihin on lisätty kohtuulliseksi voitoksi määritelty 6 prosenttia. Komissio panee merkille, että sopimusmaksuja on pienennetty vain vuosina 2002, 2003 ja 2004 yhteensä 1 018 miljardin Tanskan kruunun verran.
- (339) Komissio huomauttaa myös, ettei Tanskan hallitus kiistä DSB:n kannattavuuden osoittautuneen kaikki seikat huomioon ottaen paremmaksi kuin julkisen palvelun korvauksen laskentaperusteena käytetyssä kymmenen vuoden talousarviossa alun perin ennakoitiin. Tämä käy ilmi myös asianomaisten osapuolten huomautuksista, vaikka Tanskan ja muun Euroopan rautatieyrityksiä onkin vaikeaa verrata toisiinsa, kuten edellä todettiin (ks. edellä 290–292 kappale).
- (340) Komissio panee myös merkille, että DSB SV:n 100-prosenttisesti omistaman tytäryhtiön DSB S-tog A/S:n tulos sisältyy emoyhtiön konsolidoituun tilinpäätökseen ja kohtuullista voittoa koskevat odotukset ovat kummallekin yhtiölle samat. Tämän vuoksi komissio tarkastelee julkisia liikennepalveluja koskevista sopimuksista seurannutta tulosten ylijäämäisyyttä kokonaisuudessaan DSB:n tasolla.
- (341) Komissio toteaa, että DSB:n tilinpäätöksen mukaan sen tulos verojen jälkeen on ollut vuosina 1999–2006 2,715 miljardia Tanskan kruunua parempi kuin kymmenen vuoden talousarviossa ennakoitiin. Tanskan hallituksen mukaan DSB:n tulos verojen jälkeen oli 670 miljoonaa Tanskan kruunua vuonna 2007 ja 542 miljoonaa kruunua vuonna 2008. Tämä on vuoden 2007 osalta 227 miljoonaa ja vuoden 2008 osalta 97 miljoonaa kruunua enemmän kuin kymmenen vuoden talousarviossa ennakoitiin ⁽⁴⁴⁾. Näin ollen komissio arvioi, että DSB:n tulos oli vuosina 1999–2008 yhteensä 3,039 miljardia Tanskan kruunua ylijäämäinen suhteessa kymmenen vuoden talousarvioon.
- (342) Komissio katsoo tämän ylijäämäisyyden osoittavan, että sopimusmaksut ovat ylittäneet sen, mikä on välttämättöntä julkisen palvelun velvoitteiden aiheuttamien kustannusten ja kohtuullisen voiton kattamiseksi.
- (343) Komissio muistuttaa kuitenkin, että Tanskan hallituksen mukaan tämä tuloksen ylijäämäisyys ei ole johtanut DSB:n pääoman kertymiseen suuremmaksi kuin kymmenen vuoden talousarviossa alun perin oli arvioitu. Tanskan hallitus toteaa, että osa ylijäämäisestä tuloksesta on siirretty takaisin Tanskan valtiolle osinkoina.
- (344) Komissio panee merkille, että DSB on todellakin maksanut Tanskan valtiolle 4,826 miljardin kruunun osingot vuosina 1999–2007. Tämä osinkomäärä on noin 3,5 miljardia kruunua enemmän kuin kymmenen vuoden talousarviossa oli laskettu vuosiksi 1999–2007. Vuonna 2008 DSB maksoi Tanskan valtiolle niin ikään 359 miljoonaa kruunua eli noin 150 miljoonaa kruunua enemmän kuin kymmenen vuoden talousarviossa oli arvioitu ⁽⁴⁵⁾. Kaiken kaikkiaan komissio panee merkille Tanskan valtion nostaneen vuodesta 1999 vuoteen 2008 noin 3,65 miljardia Tanskan kruunua ylimääräistä osinkoa.

⁽⁴⁴⁾ Laskelmat perustuvat Tanskan viranomaisten komissiolle välittämään KPMG:n selvitykseen (taulukko 2.4 ja päivitetyt taulukot 2.2, 2.3 ja 2.28).

⁽⁴⁵⁾ Määrä perustuu kymmenen vuoden talousarvioon, jossa vuoden 2008 tulos on arvioitu 399 miljoonaksi kruunuksi verojen jälkeen, ja tämän päätöksen 102 kappaleessa mainittuun osingonnostosääntöön, jonka mukaan osingon määrä on puolet ylijäämästä verojen jälkeen.

(345) Toisin kuin Tanskan hallitus, komission katsoo, että osinkopolitiikkaa ei voida rinnastaa palautuslausekkeeseen, jonka avulla julkisen palvelun korvausta pystytään mukauttamaan ja välttämään korvauksen liiallisuus. Osingon nosto ei täytä rakenteellisesti asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 ja sen liitteessä määriteltyjä vaatimuksia. Osingonjaosta päättävät yrityksen osakkeenomistajat, eikä se toimi edellytettynä automaattisena liiallisen korvauksen estojärjestelmänä. Lisäksi osingot nostetaan yleensä myöhemmin kuin tilikauden loppuun ajoitettavat korvauksen oikaisut.

(346) Komissio myöntää, että Tanskan valtio on tässä tapauksessa nostanut vuosina 1999–2008 (alun perin budjetoituun nähden) ylimääräistä osinkoa, jonka kokonaismäärä ylittää selvästi DSB:n tuloksen ylijäämän. Komissio panee

merkille, että Tanskan nostamat lisäosingot ovat noin 20 prosenttia suuremmat kuin DSB:n tuloksen ylijäämä.

(347) Komissio huomauttaa, että osingonmaksu tapahtuu kirjanpidollisesti tuloksen määrittämisen jälkeen, minkä vuoksi ei ole mahdollista rutiininomaisesti estää liiallisen korvauksen maksamista. Komission on todettava, että Tanskan valtio on nostamalla osinkoa kokonaan omistamastaan yrityksestä tosiasiallisesti oikaissut DSB:n ylijäämäisen tilanteen sellaiseksi, ettei yhtiölle käytännössä ole maksettu liiallista korvausta. Ylijäämäisen tuloksen taloudelliset vaikutukset, jotka ylittävät alun perin suunnitellut 6 prosenttia, on kumottu nostamalla osinkoa, eikä DSB ole voinut käyttää ylijäämää oman pääomansa kasvattamiseen tai varallisuutensa lisäämiseen.

(miljoonaa DKK)

DSB SV:n tulos	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Yht.
Matkustajatulot	3 278	3 550	3 789	3 895	3 888	4 052	4 164	4 264	4 391	4 541	
Sopimusmaksut	3 296	3 460	3 820	3 642	4 147	3 968	4 326	4 342	4 247	4 130	
Reaalikustannukset	(6 728)	(6 869)	(6 304)	(6 362)	(7 362)	(7 182)	(7 647)	(7 792)	(7 940)	(8 326)	
Liiketoiminnan nettotulos	595	777	846	774	697	664	745	726	767	558	
Maksetut osingot	135	268	103	610	649	736	895	775	655	364	5 190
Alun perin suunnitellut osingot	50	51	53	183	188	192	212	205	222	223	1 579
Reaaliset lisäosingot	85	217	50	427	461	544	683	570	433	141	3 611

(348) Komissio korostaa, että tämä päätelmä koskee yhtiötä DSB SV, koska DSB S-tog A/S:n tulos sisältyy emoyhtiön konsolidoituun tilinpäätökseen ja osinkopolitiikasta päätetään emoyhtiön tasolla.

(349) Samoin komissio tähdentää, ettei tämän järjestelyn avulla pystytäkään pysyvästi, ettei julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten voimassaoloaikana makseta liiallista korvausta. Järjestely perustuu DSB:n tilinpäätösten empiiriseen ja seikkaperäiseen tarkasteluun kuluneella tilikaudella, mutta se ei ole rakenteellinen ratkaisu julkisen palvelun korvausten tason välttämättömään vuosittaiseen tarkistamiseen.

(350) Tältä osin komissio panee merkille, että Tanskan hallitus aikoo muuttaa voimassa olevia julkisia liikennepalveluja koskevia sopimuksia ottaakseen käyttöön palautusmekani-

nismin. Edellä (ks. 222–240 kappale) kuvattu palautusmekanismi mahdollistaa sopimusmaksujen määrän oikaisun kirjanpidollisen yhtälön perusteella. Mekanismin mukaisesti mahdollinen liiallinen korvaus palautetaan valtiolle tilikauden päättyessä vallitsevan tilanteen perusteella, ja näin voidaan varmistaa, että DSB:n oman pääoman tuotto säilyy valtion säättämissä rajoissa.

(351) Palautusmekanismilla on tarkoitus mukauttaa sopimusmaksuja tilikauden lopussa (ks. 227 kappale). Mekanismin soveltaminen johtaa sopimusmaksujen bruttomääräiseen pienentämiseen niin, että DSB:lle jää kohtuullinen voitto, joka on määritelty 6 prosentin tuottona omalle pääomalle seuraavan kaavan mukaisesti:

Tulot yhteensä – kohtuullinen voitto – menot yhteensä = bruttomääräinen sopimusmaksun pienennys

(352) Komission kanta on, että palautusmekanismi täyttää asetuksen (EY) N:o 1370/2007 liitteessä ja julkisen palvelun korvauksena maksettavaa valtiontukea koskeissa yhteisön puitteissa ⁽⁴⁶⁾ määritellyt vaatimukset. Komissio panee merkille, että tällainen järjestelmä voidaan käytännössä rinnastaa yhteisön puitteiden 3 jaksossa kuvattuihin tarkastuksiin. Se toteaa myös, että kohtuullisena voittona on koko ajan pidetty 6 prosentin tuottoa omalle pääomalle, mikä on komission mielestä kohtuullinen taso tämäläisyydestä toiminnasta ottaen huomioon DKT:n tietoihin perustuvat DSB:n kotimaisten kilpailijoiden tulokset.

(353) Komissio panee merkille niin ikään, että mekanismiin sisältyy tehokkuuteen ja laadun parantumiseen liittyviä korjauksia. Suunnitellussa mekanismissa nimittäin mukautetaan bruttovähennystä siten, että DSB pystyy pitämään itsellään osan matkustajakilometriä kohti laskeutuista kustannussäästöistä ja osan matkustajakilometreinä mitatun matkustajamäärän kasvun (ks. 228 kappale) tuomista lisätuloista. Nämä korjaukset tehdään seuraavan yhtälön mukaisesti:

$$\text{Palautusmekanismi} = \text{bruttovähennys} - \text{korjaukset (kustannus } \Delta \text{ + matkustaja-km } \Delta) = \text{nettovähennys}$$

(354) Komissio panee merkille myös, että nettovähennyksen määrittämisen ja samalla korjausten huomioon ottamisen mahdollistavat parametrit on ennalta määritelty ja kvantifioitu (ks. 229 kappale). Palautusmekanismia voidaan siis mukauttaa seuraavasti:

— kustannus Δ : jos DSB:n kustannukset (matkustajakilometriä kohti) pienenevät viimeisten neljän vuoden keskimääräisiin kustannuksiin nähden, tehostuminen lasketaan seuraavasti: kustannusero matkustajakilometriä kohti (prosenttia) suhteessa viimeisten neljän vuoden keskimääräisiin kustannuksiin kerrottuna kokonaiskustannuksilla ja

— matkustaja-km Δ : jos matkustajamäärä kasvaa, matkustajaliikenteen lisäys matkustajakilometreinä

⁽⁴⁶⁾ EUVL C 297, 29.11.2005, s. 4. Vaikka yhteisön puitteita ei yleensä sovelletakaan kuljetuslalla, niiden sisältämiä periaatteita voidaan hyödyntää analogisesti erityisesti asetuksen (EY) N:o 1370/2007 selvittämiseksi. Katso tältä osin edellä mainittu menettelyn aloittamista koskeva päätös sekä komission päätös 2009/325/EY, tehty 26 päivänä marraskuuta 2008 – C3/08 – Tšekki – julkisen palvelun korvauksista Etelä-Määrin linja-autoyhtiöille (EUVL L 97, 14.4.2009), komission päätös 2009/845/EY, tehty 26 päivänä marraskuuta 2008 – C 16/07 – Itävalta – julkinen tuki Postbus-yritykselle Lienzin alueella (EUVL L 306, 20.11.2009), komission päätös, tehty 18 päivänä heinäkuuta 2007 – C 31/07 – Irlanti – valtiontuki Córás Iompair Éireannin linja-autoliikennettä harjoittaville yrityksille (Dublin Bus ja Irish Bus) (EUVL C 217, 15.9.2007, s. 44), komission päätös, tehty 23 lokakuuta 2007 – C 47/2007 – Saksa – julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus Deutsche Bahn Region ja Berliinin ja Brandenburgin osavaltioiden välillä (EUVL C 35, 8.2.2008, s. 13).

mitattuna kerrotaan 0,80 Tanskan kruunulla ja bruttovähennystä pienennetään tällä määrällä ⁽⁴⁷⁾.

(355) Komissio huomauttaa, että nämä korjaukset ovat asetuksen (EY) N:o 1370/2007 liitteessä olevan 7 kohdan mukaisia. Kohdassa säädetään seuraavaa:

”Korvausmenetelmällä on edistettävä seuraavien tekijöiden ylläpitämistä tai kehittämistä: julkisen liikenteen harjoittajan tehokas liikkeenjohto, jota voidaan arvioida objektiivisesti, ja riittävän korkealaatuisten henkilöliikennepalvelujen tarjonta.”

(356) Tässä tapauksessa tehokkaan liikkeenjohdon ja korkealaatuisen palveluntarjonnan käsitteet näkyvät asianmukaisesti suunnitellussa korjauksessa, joka perustuu matkustajamäärän kasvuun ja yksikkökustannusten laskuun. Komissio katsoo kuitenkin, että kumpikin korjaus voidaan tehdä vain siinä tapauksessa, että kunkin tarkasteltavan parametri osalta on nähtävissä parannusta suhteessa kyseisen parametrin avulla aiemmin mitattuihin tuloksiin. Tämä rajoitus on tarpeen siksi, että yhden parametrin merkittävä parannus ei saa aiheuttaa edun siirtymistä myös toisen parametrin osaksi, vaikka toisen parametrin parannus on jäänyt ennustettua heikommaksi.

(357) Palautusmekanismia täydennetään lisäksi määrittämällä yläraja, jonka ansiosta voitto ei voi ylittää kohtuullista määrää seuraavan kaavan mukaisesti (ks. 233–237 kappale):

$$\frac{\text{Kohtuullinen voitto (6 \%)} + \text{korjaukset (kustannus } \Delta \text{ + matkustaja - km } \Delta)}{\text{Oma pääoma}} < 12 \%$$

(358) Näin tehokkuuden ja/tai palvelun laadun paranemisen huomioon ottamiseksi tehty korjaukset mahdollistavat kohtuullisen voiton vaihtelun 6 ja 12 prosentin välillä objektiivisin kriteerein määritellyn ylärajan ollessa 10 prosenttia kolmen vuoden jaksolla (ks. johdanto-osan 235–237 kappale).

(359) Komissio katsoo, että tämän suuruusena Tanskan DSB:lle julkisen palvelun toiminnasta sallima voitto on kohtuullinen, sillä se on rajattu kolmen vuoden jaksolla 10 prosenttiin. Komission päätelmä pohjautuu indikaattoreihin, jotka perustuvat komission käytössä voiton kohtuullisuuden arvioimiseksi oleviin tietoihin.

⁽⁴⁷⁾ Määrä 0,80 Tanskan kruunua vastaa jotakuinkin seudullisen ja seutujenvälisen rautatieliikenteen matkustajakilometrin tuloa.

- (360) Komission arviointi pohjautuu erityisesti eurooppalaisten rautatieyritysten tilannekatsaukseen⁽⁴⁸⁾, johon sisältyy muun muassa rautatieyhtiöiden taloudellista kannattavuutta koskeva vertailu⁽⁴⁹⁾. Selvityksen mukaan DSB:n oman pääoman tuotto (ROE) vuonna 2004 (9 prosenttia) vastaa 3 prosentin kokonaispääoman tuottoa (ROA). On huomattava, että kyseinen 9 prosentin ROE vastaa DSB:lle sopimuksessa sovitun vaihteluvälin keskiarvoa. Selvitys osoittaa myös, että tiettyjen rautatieyritysten taloudellinen kannattavuus on ollut heikko tai negatiivinen tällä jaksolla (PKP, Eurostar ja NSB). Tutkimuksen mukaan monien yritysten taloudellinen kannattavuus on sitä vastoin ollut lähellä DSB:n 3 prosentin ROA:ta (SNCB 2 prosenttia, SNCF 2 prosenttia, Trenitalia 3 prosenttia) tai huomattavasti sitä parempi (Arriva Tog A/S 21,3 prosenttia, Chiltern Railways 16,1 prosenttia, Arriva Trains Wales 16 prosenttia, Great North Eastern Railway 12,2 prosenttia ja DB Regio AG 12 prosenttia).
- (361) Komissio käyttää pohjana myös päätöskäytäntöään yleisen taloudellisen edun mukaisia palveluja koskeissa asioissa⁽⁵⁰⁾.
- (362) Lisäksi komissio ottaa arvioinnissaan huomioon sen, että DSB kantaa osan toimintaan liittyvästä riskistä, koska sopimusmaksut vahvistetaan ennalta eikä niitä voida nostaa, vaikka ne poikkeaisivatkin negatiivisesti ennusteista DSB:n tuloksen heiketessä esimerkiksi ennakoimattoman kustannusten nousun tai yrityksen tulojen vähentymisen vuoksi. Koska yritykseen kohdistuu kannattavuuteen liittyvä riski eikä sillä ole takeita sopimuksen mukaisen 6 prosentin kannattavuuden saavuttamisesta, komissio katsoo olevan tarkoituksenmukaista, että yritystä kannustetaan parantamaan tehokkuuttaan ja annetaan sille mahdollisuus pitää itsellään osa tällä tavoin saavutetusta kannattavuudesta yllä mainitun vaihteluvälin puitteissa silloinkin, kun yritys ylittää sopimuksen mukaisen tason.
- (363) Lopuksi komissio toteaa Tanskan hallituksen esittämästä empiirisestä tutkimuksesta käyvän ilmi, että jos palautusmekanismia olisi käytetty kuluneina vuosina, DSB:n oman pääoman tuotto olisi vuosina 2004–2008 vaihdellut 8,8 ja 11,9 prosentin välillä. Tästä olisi mekanismeita soveltaen seurannut 38 miljoonan Tanskan kruunun palautus vuonna 2006, kun otetaan huomioon kolmen vuoden jaksoa koskeva 10 prosentin sääntö (ks. 238–240 kappale).
- (364) Tämän perustella komissio katsoo, että DSB:n tuloksen ylijäämä osoittaa sopimusmaksujen ylittäneen sen, mikä on välttämätöntä, jotta sopimuksiin perustuvien julkisen

palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuneet menot ja kohtuullinen voitto voidaan kattaa. Komissio katsoo, että tosiasiaa ylijäämää selvästi suurempien lisäosinkojen nosto on estänyt DSB:n korvauksen liiallisuuden. Vaikka komissio katsookin, ettei korvaus ole liiallinen, tämän päätelmän ehtona on, että tämän päätöksen 356 kappaleessa kuvattu palautusmekanismi otetaan käyttöön.

ii. Viivästykset liikkuvan kaluston toimituksissa

- (365) Komissio toteaa, että julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten perusteella suunniteltu liikkuvan kaluston toimitus AnsaldoBreda-nimiseltä valmistajalta on kiistatta huomattavasti myöhässä. Täyttääkseen velvollisuutensa DSB on käyttänyt vuokratkalustoa, mistä on tehty lisäosimuksia Tanskan liikenneministeriön kanssa.
- (366) Komissio palauttaa mieleen, että Tanskan liikenneministeriön ja DSB:n välillä tehtyjen julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten mukaan DSB vastaa junien poistojen ja korkokustannuksista ja nämä kustannukset otetaan huomioon sopimusmaksuissa.
- (367) Komissio panee kuitenkin merkille, että viivästysten taloudellisia seurauksia ja niiden vaikutusta sopimusmaksuihin ei ollut otettu huomioon vuosiksi 2000–2004 tehdyssä julkisia liikennepalveluja koskevassa sopimuksessa. Sitä vastoin ne on otettu huomioon vuosiksi 2005–2014 tehdyssä julkisia liikennepalveluja koskevassa sopimuksessa.
- (368) Tämän vuoksi komissio katsoo, että on erotettava kolme näkökohtaa.
- (369) Ensinnäkin komissio toteaa vuosiksi 2000–2004 tehdyn julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen osalta, ettei viivästysten seurauksia ole otettu täysimääräisesti huomioon sopimusmaksuja laskettaessa. Tanskan hallitus on myöntänyt, että tästä on aiheutunut 154 miljoonan Tanskan kruunun myönteinen vaikutus. Tästä määrästä 50 miljoonaa on palautunut valtiolle vapaaehtoisesti pienennettyjen sopimusmaksujen muodossa. Tämän vuoksi komissio arvioi, että DSB on saanut sopimusmaksuja 104 miljoonaa Tanskan kruunua kustannuksiin, joita sillä ei ole ollut.
- (370) Komissio katsoo, ettei tämän määrän voida väittää (ositain) korvanneen viivästyksistä DSB:lle aiheutuvaa taloudellista vahinkoa. DSB:n kärsimän tappion määrittäminen liittyy DSB:n ja sen kalustotoimittajan välisen toimitussopimuksen täytäntöönpanoon, joka voidaan viedä riidanratkaisumenettelyyn (sovittelu, välimiesmenettely tai tuomioistuinkäsittely). Komissio panee merkille, ettei tätä asiaa ole lopullisesti ratkaistu, vaikka tilapäinen korvaus onkin maksettu.

⁽⁴⁸⁾ "Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union", ECORYS, Euroopan komission toimeksiannosta, helmikuu 2006. http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006_financial_situation_railway_undertakings.zip

⁽⁴⁹⁾ Komissio perustaa vertailunsa erityisesti kokonaispääoman tuottoasteeseen (ROA – *return on assets*) välttääkseen vertailukelpoisuusongelmat, jotka johtuvat eri rautatieyritysten hyvin erilaisista velka- ja pääomarakenteista.

⁽⁵⁰⁾ Komission päätös, tehty 28 päivänä marraskuuta 2007, valtiontuki N 388/2007 – Yhdistynyt kuningaskunta – Post Office Limited (POL): muutosohjelma (EUVL C 14, 19.1.2008, s. 19), erityisesti 53 kohta.

- (371) Toiseksi komissio toteaa vuosiksi 2005–2014 tehdyn julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen osalta, että edellisestä poiketen viivästysten seuraukset on otettu huomioon sopimusmaksuja arvioitaessa. Tanskan hallitus on osoittanut, millä tavoin sopimusmaksujen mukautusmekanismi toimii toimitusten myöhästymisen ja kaluston tyyppin mukaan. Komissio panee merkille, että sopimusmaksuja on alennettu 645 miljoonan Tanskan kruunun verran sopimuksen kahtena ensimmäisenä voimassaolovuonna. Komissio katsoo, että liikkuvan kaluston toimitusten viivästyminen ei ole johtanut liialliseen korvaukseen tämän julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen puitteissa.
- (372) Kolmanneksi komissio toteaa, että korvaavasta vuokratusta liikkuvasta kalustosta on tehty lisäsopimukset Tanskan liikenneministeriön ja DSB:n kesken. Se huomauttaa, ettei DSB julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten nojalla ollut velvollinen käyttämään korvaavaa kalustoa. Komissio panee merkille, että lisäsopimukset liittyivät uuteen tilanteeseen, jota ei ollut huomioitu sopimuksissa, eli uusien junien toimitusten viivästymisen seurauksiin. Komissio katsoo, että DSB:lle maksettu korvaus vastasi rautatieliikenteen harjoittajan uusia velvoitteita eikä se ollut sellainen, että se olisi voinut johtaa liialliseen korvaukseen julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten puitteissa.
- (373) Komissio täsmentää tältä osin, että jos DSB:n ja AnsaldoBredan väliset, toimitusten myöhästymistä koskevat riidantarkkaisu- ja välimiesmenettelyt (sovittelu, välimiesmenettely tai tuomioistuinkäsittely) johtavat siihen, että DSB:n myönnetään kärsineen vahinkoa, ja jos vahingon katsotaan liittyvän vuokratun korvaavan liikkuvan kaluston käyttöön ja AnsaldoBreda määrätään maksamaan tästä korvausta, korvaukset on siirrettävä Tanskan valtiolle, koska se on rahoittanut korvaavan kaluston lisäsopimusten nojalla. Komissio pitää tarpeellisenä asettaa Tanskan valtiolle tätä vastaava ehto.
- (374) Edellä olevan perusteella komissio katsoo, että DSB on saanut liiallista korvausta 104 miljoonaa Tanskan kruunua, koska julkisia liikennepalveluja koskevissa sopimuksissa sovitun liikkuvan kaluston toimitus on viivästynyt. Komissio katsoo kuitenkin, että liiallisen korvauksen vaikutukset on estetty nostamalla osinkoa edellä kuvatulla tavalla. Tanskan valtion nostamat lisäosingot nimittäin ovat kaiken kaikkiaan suuremmat kuin tulosten ylijäämät lisättyinä liikkuvan kaluston toimituksen viivästyksestä johtuvalla määrällä. Komissio toteaa, ettei DSB ole tosiasiallisesti saanut liiallista korvausta.

iii. Kööpenhamina–Ystad-yhteyden erityistilanne

- (375) Komissio oli esittänyt menettelyn aloittamisesta tekemänsään päätöksessä epäilyjä siitä, että DSB:lle on voinut koitua etua tämän yhteyden liikennöinnistä. Tältä osin komissio on tarkastellut kahta näkökohtaa.
- (376) Komissio on yhtäältä tarkistanut, ettei DSB ole saanut taloudellista tukea julkisia liikennepalveluja koskevaan so-
- pimukseen perustuvina avustuksina vuosina 2000–2004, jolloin yhteyttä liikennöitiin ilman julkisen palvelun velvoitetta.
- (377) Komissio panee tältä osin merkille, että Tanskan hallitus on selvittänyt Kööpenhamina–Ystad-reitin liikennöinti-ehdoista vuodesta 2000 lähtien. Hallitus on muun muassa täsmentänyt, että reitti sisällytettiin ”julkiseen liikenteeseen” vasta 2002 erityissopimuksella, kun kävi ilmi, ettei reittiä voitu saada kannattavaksi. Hallitus on niin ikään maininnut, ettei erityissopimuksessa määrätty minkäänlaista lisäkorvausta Tanskan valtiolta DSB:lle tämän yhteyden liikennöinnistä vuodesta 2002 vuoteen 2004. Tällä tavoin Tanskan hallitus on osoittanut, ettei Kööpenhaminan ja Ystadin välistä rautatieyhteyttä rahoitettu julkisin varoin ennen vuotta 2005.
- (378) Komissio toteaa, ettei tämän yhteyden sisällyttäminen ”julkiseen liikenteeseen” vuosina 2002–2004 ilman lisäkorvausta suhteessa DSB:n kanssa vuosiksi 2000–2004 tehdyn julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen perusteella maksettuihin korvauksiin, johda liialliseen korvaukseen. Yhteyden sisällyttäminen julkiseen liikenteeseen kasvatti DSB:n velvoitteita ilman, että sopimusmaksuja nostettiin. Tämä merkitsi myös, että tämän yhteyden tulot sisällytettiin DSB:n muihin julkisen palvelun toiminnasta saamiin tuloihin. Komissio panee kuitenkin merkille, että yhteys oli tappiollinen vuonna 2002 ja että juuri tästä syystä se sisällytettiin ”julkiseen liikenteeseen”. Näin ollen sisällyttäminen ei aiheuta liiallista korvausta.
- (379) Vaikka reitti olisikin osoittautunut voitolliseksi, komissio katsoo joka tapauksessa, että reitistä saadut tulot olisivat lisänneet DSB:n julkisen palvelun toiminnasta saamia kokonaistuloja. Mahdollisen liiallisen korvauksen arviointi tapahtuisi tässä tapauksessa tutkimalla, onko DSB saanut liiallista korvausta yrityksen tuloksen ylijäämäisyyden perusteella vuosina 2000–2004 tehdyn julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen täytäntöönpanon puitteissa. Komissio viittaa päätelmiinsä tämän päätöksen 324–353 kappaleessa.
- (380) Toisaalta komissio on tutkinut DSB:n kustannuksia koko Kööpenhamina–Bornholm-reitillä ja erityisesti Ystadin ja Rønne⁽⁵¹⁾ välisen lautan vaihtoyhteyden sisällyttämistä matkustajien lippujen kokonaishintaan.
- (381) Komissio palauttaa mieleen, että satamien välistä meriyhteyttä liikennöi julkinen yritys Bornholmstrafikken A/S Tanskan valtion kanssa tarjouskilpailun perusteella tehdyn sopimuksen pohjalta. Tanskan hallitus on määritellyt Bornholmstrafikken A/S:n velvoitteet kyseisen sopimuksen suhteen muun muassa aikataulujen yhteensovittamiseksi linja-auto- ja juna-aikatauluihin. Hallitus on niin ikään täsmentänyt, ettei vähimmäishintojen määrittämisen lisäksi ole määritelty minkäänlaisia hintapolitiittisia velvoitteita.

⁽⁵¹⁾ Lautan tulosatama Bornholmissa.

(382) Tanskan hallituksen toimittamien seikkojen perusteella komissio päätelee, että Bornholmstrafikken A/S:n hinnat ovat samat DSB:lle ja Gråhundbusille. Ainoa pelkästään DSB:tä koskeva hinta on DSB Orange -erikoishinta, johon sisältyy Ison-Beltin ylitys. Tämä hinta perustuu Bornholmstrafikken A/S:n erityisiin liiketaloudellisiin tavoitteisiin, sillä DSB Orange -tuotteen avulla houkutellaan matkustajia Jyllannista Bornholmiin. Erikoishinnan ehdot on tarkkaan määritetty (vain tietyt junat, Internet-varaus, rajoitettu lippujen kappalemäärä jne.), ja hinta ei kohdistu niihin kuljetussuoritteisiin, joita linja-autoliikenteen harjoittajat tällä reitillä tarjoavat. Komissio panee merkille, että vain hyvin pieni määrä matkustajia on hyödyntänyt tarjousta eikä sitä ole ollut valikoimassa enää vuodesta 2009 alkaen.

(383) Tämän vuoksi komissio katsoo, etteivät Bornholmstrafikken A/S:n tällä reitillä lauttamatkasta laskuttamat hinnat ole antaneet DSB:lle etua suhteessa kilpailijoihin, jotka tarjoavat linja-autoyhteyttä ja käyttävät samaten yhdistelmälippuja. Komissio katsoo siis, ettei lauttayhteyksien laskutus ole aiheuttanut DSB:lle liiallista korvausta.

(384) Kaiken kaikkiaan komissio katsoo, että tässä tarkasteltava julkisen palvelun korvaus on laskettu asetuksen (EY) N:o 1370/2007 liitteessä määriteltyjen sääntöjen mukaisesti.

(385) Tämän vuoksi komission päätelmä on, että Tanskan liikenneministeriön ja DSB:n välillä tehtyjen julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten perusteella suoritettaviin sopimusmaksuihin sisältyvä valtiontuki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 93 artiklan täytäntöönpanemiseksi annetun asetuksen (EY) N:o 1370/2007 perusteella.

8.3.3 TIETTYJEN VEROTUKSELLISTEN TOIMENPITEIDEN VAIKUTUS JULKISEN PALVELUN KORVAUKSEN SO- VELTUVUUTEEN SISÄMARKKINOILLE

(386) Komissio on todennut menettelyn aloittamisesta tekemässään päätöksessä, että arvonlisäverosta vapautetuilla toimialoilla, kuten joukkoliikenteessä, toimivat yksityiset tanskalaisyrietykset kuuluvat erityisen työnantajamaksun (lønsumsafgift) piiriin. Komissio huomautti tosin, etteivät DSB:n kaltaiset julkiset yritykset maksa tätä maksua.

(387) Vaikka toinen kantelun tekijä DKT toi esiin, että DSB:n vapautus kyseisestä työnantajamaksusta voi antaa DSB:lle kilpailuetua, komissio ei ole tutkinut kysymystä, koska se sisältyi komission erillisen menettelyn yhteydessä suoritamaan kokonaisvaltaiseen tarkasteluun⁽⁵²⁾. Kantelun tekijä oli itsekin viitannut parlamentin jäsenen esittämään kysymykseen ja komissaari Neelie Kroesin komission puolesta antamaan vastaukseen⁽⁵³⁾.

(388) Komissio ilmoitti DKT:lle 9 päivänä kesäkuuta 2009 päivätyllä kirjeellään, että komissio oli kyseessä olevat toimenpiteet tutkittuaan päättänyt lopettaa edellä mainitun menettelyn. Komissio ilmoitti, että sen ja Tanskan hallituksen välillä oli käyty keskusteluja ja vaihdettu tietoja tarkoituksena saada selvyys vapautuksesta johtuviin mahdollisiin ongelmiin ja epäselvyyksiin suhteessa valtiontukea koskeviin sääntöihin. Tanskan hallitus suostui tässä yhteydessä muuttamaan kansallista lainsäädäntöä.

(389) Komissio panee merkille, että Tanska on hyväksynyt 25 päivänä kesäkuuta 2008 annetun lain, jolla poistetaan julkisten ja yksityisten yritysten väliltä kaikki mahdolliset vääristymät työnantajamaksun täytäntöönpanon suhteen. Komissio panee niin ikään merkille, että laki on tullut voimaan 1 päivänä tammikuuta 2009 ja että DSB on siitä lähtien kuulunut työnantajamaksun piiriin.

(390) Käsillä olevan tutkimuksen kannalta komissio toteaa, että DSB:n vapautus työnantajamaksusta kuului parametreihin, jotka oli otettu huomioon määriteltäessä DSB:n sopimusmaksujen suuruutta julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten yhteydessä, kuten tämän päätöksen 88 kappaleessa todetaan. Komissio huomauttaa, että vapautus työnantajamaksusta alensi julkisia liikennepalveluja koskevilla sopimuksissa sovitun liikenteen harjoittamisesta johtuvia DSB:n toimintakustannuksia. Tämän vuoksi komissio toteaa, että jollei vapautusta olisi myönnetty, Tanskan valtion olisi pitänyt nostaa vastaavasti sopimusmaksujaan.

(391) Tämän perusteella komissio katsoo, että vaikka DSB:n vapautukseen työnantajamaksusta sisältyisi valtiontukea, tuki olisi rinnastettava verorasituksen kevennyksen suuruisiin "täydentäviin sopimusmaksuihin". Tämän oletuksen perusteella komissio toteaa, etteivät mainitut "täydentävät sopimusmaksut" olisi johtaneet DSB:n korvauksen liiallisuuteen.

(392) Komissio panee lisäksi merkille, että DSB on kuulunut työnantajamaksun piiriin 1 päivästä tammikuuta 2009. Tämän seurauksena DSB:n verorasitus on kasvanut, mikä vaikuttaa julkisia liikennepalveluja koskevilla sopimuksissa sovittujen kuljetussuoritteiden toteuttamisesta johtuviin toimintakustannuksiin. Tanskan hallitus on ilmoittanut, että DSB:lle aiheutuva lisäkustannus kompensoidaan ottamalla tämä muutos huomioon sopimusmaksujen laskentaparametreissa.

(393) Tältä osin komissio katsoo, että DSB:n vapautuksen päättymisestä aiheutuneen verorasituksen lisääntymisen korvaaminen on nähtävä osana julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten yleistä korvausjärjestelmää. Komissio on tutkinut, vastaako korvaus lisääntynyttä verorasitusta, joka DSB:lle aiheutuu julkisen palvelun toimintojen yhteydessä.

⁽⁵²⁾ Komissiolle osoitettu kantelu. Asiakirjan numero on CP78/2006.

⁽⁵³⁾ Komissaari Neelie Kroesin vastaus Karin Riis-Jørgensenille 19. tammikuuta 2009, D(09)6.

- (394) Komission päätelmä on, että Tanskan valtion korvaus DSB:n nykyisin maksamasta työnantajamaksusta ei johda liialliseen korvaukseen, joten se on katsottava asetuksen (EY) N:o 1370/2007 nojalla sisämarkkinoille soveltuvaksi.

9. PÄÄTELMÄ

- (395) Komissio katsoo, että Tanskan liikenneministeriön ja DSB:n välillä tehdyissä julkisia liikennepalveluja koskevista sopimuksissa on kyse Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta valtiontuesta.
- (396) Komissio katsoo kuitenkin, että tämä tuki soveltuu sisämarkkinoille asetuksen (EY) N:o 1370/2007 nojalla sillä edellytyksellä, että Tanska ottaa käyttöön tämän päätöksen johdanto-osan 222–240 ja 356 kappaleessa kuvatun palautusmekanismin voimassa olevissa julkisia liikennepalveluja koskevista sopimuksissa. Näillä edellytyksillä kyseinen tuki soveltuu sisämarkkinoille voimassa olevien julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten raukeamiseen saakka.
- (397) Tämän päätöksen kohteena olevan tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille on arvioitu komission päätöksen tekohehkellä sovellettavan asetuksen (EY) N:o 1370/2007 perusteella.
- (398) Komissio panee merkille, että asetuksen (EY) N:o 1370/2007 arviointisäännöt ovat sisällöllisesti samankaltaiset kuin asetuksessa (ETY) N:o 1191/69, joita komissio on selvittänyt ja tulkinnut menettelyn aloittamisesta tekevänsä päätöksessä. Komissio toteaa, ettei asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltaminen tässä tapauksessa olisi johtanut toisenlaiseen päätelmään.
- (399) Näin kyseinen tuki soveltuu sisämarkkinoille voimassa olevien julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten raukeamiseen saakka. Kyseessä olevat sopimukset on tehty 10 vuodeksi vuonna 2004 eli 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen 3 päivää joulukuuta 2009 ilman oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä. Tuki kuuluu näin ollen asetuksen (EY) N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan d luetelmakohdan ja 3 kohdan toiseksi viimeisen ja viimeisen virkkeen soveltamisalaan. Komissio muistuttaa kuitenkin, että asetuksen (EY) N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti jäsenvaltioiden on toteutettava asteittain toimia, jotta 5 artiklaa noudatetaan tässä käsiteltyjä sopimuksia tehtäessä 3 päivään joulukuuta 2019 mennessä.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Tanskan liikenneministeriön ja Danske Statsbaner -yhtiön kesken tehdyissä julkisia liikennepalveluja koskevista sopimuksissa on kyse Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta valtiontuesta.

Tämä valtiontuki soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93 artiklan nojalla, kunhan tämän päätöksen 2 ja 3 artiklan ehtoja noudatetaan.

2 artikla

Tanskan on otettava käyttöön kaikissa Danske Statsbaner -yhtiön kanssa tehtyjen, voimassa olevissa julkisia liikennepalveluja koskevista sopimuksissa tämän päätöksen johdanto-osan 222–240 ja 356 kappaleessa kuvattu palautusmekanismi, jonka olennaiset tunnusmerkit ovat seuraavat:

- Sopimusmaksuja mukautetaan tilikauden päättyessä määrittämällä bruttovähennys, joka lasketaan seuraavalla kaavalla:

$$\text{tulot yhteensä} - \text{kohtuullinen voitto} - \text{menot yhteensä} = \text{bruttovähennys}$$

- Bruttovähennystä mukautetaan tehokkuuden ja palvelun laadun paranemisen huomioon ottamiseksi seuraavan kaavan ja parametrien mukaisesti:

$$\text{Palautusmekanismi} = \text{bruttovähennys} - \text{korjaukset (kust. } \Delta \text{ + matkustaja-km } \Delta) = \text{nettovähennys}$$

- kust. Δ : kustannusten pienentyminen (matkustajakilometriä kohti) suhteessa neljän edeltävän vuoden keskimääräisiin kustannuksiin seuraavan laskelman perusteella: kustannusero matkustajakilometriä kohti (prosenttia) suhteessa viimeisten neljän vuoden keskimääräisiin kustannuksiin kerrottuna kokonaiskustannuksilla ja
- matkustaja-km Δ : matkustajaliikenteen kasvu matkustajakilometreinä mitattuna (0,80 Tanskan kruunua matkustajakilometriltä);
- taloudellisen tuloksen ylijäämäisyyden perusteella lasketavat sopimusmaksujen vähennykset eivät yhteensä voi ylittää yksittäisen vuoden bruttovähennystä. Nettovähennys sijoittuu siten nollan ja bruttovähennyksen välille.

- Otetaan käyttöön palautusmekanismin yläraja, jonka ansiosta voitto pysyy kohtuullisena seuraavan kaavan ja tunnusmerkkien perusteella:

$$\frac{\text{Kohtuullinen voitto (6 \%)} + \text{korjaukset (kustannus } \Delta, + \text{ matkustaja} - \text{ km } \Delta)}{\text{Omapääoma}} < 12 \%$$

- Laskennassa otetaan huomioon vain DSB:n julkisen palvelun toimintaa vastaava oman pääoman osa;
- Kohtuullisen voiton ylärajaksi vahvistetaan oman pääoman 12 prosentin tuotto, joka saa kuitenkin olla enintään 10 prosenttia kolmen vuoden jakson aikana.

3 artikla

Korvaukset, joita DSB mahdollisesti saa AnsaldoBreda-yritykseltä liikkuvan kaluston toimitusten viivästymisen vuoksi, on siirrettävä Tanskan valtiolle.

4 artikla

Tanskan on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiannosta toimenpiteet, jotka se on toteuttanut tämän päätöksen 2 ja 3 artiklan noudattamiseksi.

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu Tanskan kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 24 päivänä helmikuuta 2010.

Komission puolesta

Joaquín ALMUNIA

Varapuheenjohtaja