

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2010. február 24.)

a dán közlekedési minisztérium és a Danske statsbaner közötti közlekedési közszolgáltatási szerződésekről (C 41/08 (korábbi NN 35/08) állami támogatás)

(az értesítés a C(2010) 975. számú dokumentummal történt)

(Csak a dán nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2011/3/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ⁽²⁾,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) Két panaszt, illetve az egyrészt a Bizottság és a két panaszos, másrészt a Bizottság és a dán hatóságok közötti számos egyeztetést követően a Bizottság úgy határozott, hogy 2008. szeptember 10-én megindítja ebben az ügyben a hivatalos vizsgálati eljárást, és az eljárás megindításáról szóló határozatnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzététele ⁽³⁾ útján felkérte Dániát és az érdekelt feleket, hogy juttassák el hozzá észrevételeiket.
- (2) A Bizottság hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozata részben tárgyát képezte az egyik panaszos által az Elsőfokú Bírósághoz benyújtott megemmi-

sítés iránti keresetnek. A keresetet, mint elfogadhatatlant, a Bíróság 2009. november 25-i végzésével ⁽⁴⁾ elutasította.

- (3) A Bizottság 2009. december 17-i levelében felkérte Dániát és az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be hozzá az ebben az ügyben az állami támogatások összeegyeztethetősége vizsgálatának megfelelő jogalapjával kapcsolatos észrevételeiket a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁵⁾ értelmében.

2. A KEDVEZMÉNYEZETT ÉS A PANASZOSOK BEMUTATÁSA**2.1. AZ INTÉZKEDÉSEK KEDVEZMÉNYEZETTJE: A DANSKE STATSبانER****2.1.1. A LEGNAGYOBB MÚLTÚ DÁN VASÚTTÁRSASÁG**

- (4) A Danske Statsbaner SV (DSB) Dánia legnagyobb múltú vasúttársasága.
- (5) A DSB a dán állam kizárólagos tulajdonában van. ⁽⁶⁾ A társaság kizárólag vasúti személyszállítási és ahhoz kapcsolódó szolgáltatásokat nyújt. ⁽⁷⁾ A DSB leányvállalatain keresztül Svédországban, Norvégiában és az Egyesült Királyságban is tevékenykedik.

⁽¹⁾ Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkét 2009. december 1-i hatállyal az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ.) 107. és 108. cikke váltotta fel. A megfelelő cikkek rendelkezései tartalmukat tekintve azonosak. E határozat keretében az EUMSZ. 107. és 108. cikkére történő hivatkozást adott esetben az EK-Szerződés 87. és 88. cikkére történő hivatkozásként kell értelmezni.

⁽²⁾ HL C 309., 2008.12.4., 14. o.

⁽³⁾ Lásd a 2. lábjegyzetet.

⁽⁴⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-87/09. sz., *Jørgen Andersen kontra Bizottság* ügyben 2009. november 25-én hozott végzése.

⁽⁵⁾ HL L 315., 2007.12.3., 1. o.

⁽⁶⁾ A DSB SV és DSB Cargo független közvállalkozások 1999. január 1-jével történő létrehozásáról szóló, 1998. július 1-i 485. sz. törvény („a DSB-törvény”).

⁽⁷⁾ A DSB a teherszállítási tevékenységét 2001-ben átruházta a Deutsche Bahnra.

- (6) A dán parlament 1998-ban törvényt fogadott el a vasúti infrastruktúrának a DSB által nyújtott vasúti szállítási szolgáltatásoktól történő különválasztásáról. ⁽⁸⁾
- (7) A DSB 2008-ban mintegy 9 200 munkavállalót foglalkoztatott. 2008. évi forgalma elérte a mintegy 9,85 milliárd DKK (1,32 milliárd EUR) összeget.

2.1.2. A DSB KÖZVÁLLALKOZÁS LÉTREHOZÁSA

- (8) A DSB-t 1999-ben független közvállalkozássá alakították. ⁽⁹⁾
- (9) Ezzel egyidejűleg a társaságnál új pénzügyi igazgatási modellt vezettek be. A társaság nyitómérlegét az eszközök és kötelezettségek értékelése alapján állapították meg. A dán hatóságok jelezték, hogy minden jelentősebb tétel tekintetében a DSB független szakértők bevonásával végeztek egy további értébecslést is.
- (10) A dán hatóságok kifejtették, hogy a DSB saját tőkéjét a hasonló, szintén jelentős értékű állóeszközökkel rendelkező társaságokkal való összehasonlítás útján határozták meg. A társaság végleges nyitómérlege 36 %-os szolvenciamutatón, valamint bizonyos induló tőkebevitelen alapult.
- (11) Egyébiránt meg kell jegyezni, hogy a DSB esetében alkalmazható jogi keret nemzeti számviteli szabályokkal és versenyjogi iránymutatásokkal egészítették ki, amelyek értelmében a társaság a keresztfinszírozás elkerülése érdekében köteles külön számvitelt vezetni fő tevékenységeiről. A DSB számára a közlekedési közszolgáltatási szerződések alapján folyósított szerződéses kifizetéseket ezért a tisztán kereskedelmi alapon végzett egyéb tevékenységektől elkülönítve könyvelték.
- (12) A DSB minden tevékenység tekintetében elkülönülő, dokumentált folyamat költség-számítási módszertanon alapuló számvitelt folytat, amelynek keretében kulcsok segítségével osztja meg a költségeket és bevételeket. ⁽¹⁰⁾

2.1.3. A DSB CSOPORT

i. A DSB S-tog a/s

- (13) A DSB csoporthoz tartozik egy leányvállalat, a DSB S-tog a/s is, amely a DSB SV 100 %-os tulajdonában van: ez a vállalat biztosítja Koppenhága és vonzáskörzetének összes elővárosi vasúti szolgáltatását.
- (14) A DSB S-tog a/s számvitele elkülönül a DSB SV-étől, mivel független vállalatról van szó. Hasonlóképpen a DSB számviteli szabályainak értelmében a DSB és a DSB S-tog a/s közötti tranzakciókat a piaci feltételek szerint kell lefolytatni.

⁽⁸⁾ A vasúti infrastruktúrát jelenleg egy különálló közvállalkozás, a Banedanmark kezeli és tartja karban.

⁽⁹⁾ Lásd az 5. lábjegyzetet.

⁽¹⁰⁾ A dán hatóságok kifejtették, hogy a különböző bevételeket előirányzatok, nem pedig számviteli rendszer alapján osztották szét. A számvitelből nem lehetett kinyerni az egyes tevékenységek elkülönülő mérlegeit.

- (15) A DSB S-tog a/s leányvállalat adózás utáni többletét beszámítják a DSB SV konszolidált eredményébe. A dán állam osztalékpolitikáját a DSB SV anyavállalat viszonylatában határozza meg, amennyiben az osztalékot ez utóbbi folyósítja.

ii. Egyéb részesedések

- (16) A DSB 100 %-os tulajdonosa a DSB Sverige AB, a DSB Norge és a DSB UK Ltd AS vállalatoknak, amelyek tevékenysége a fent említetteknek megfelelően személyszállítási és kapcsolódó szolgáltatások nyújtása Svédországban, Norvégiában, illetve az Egyesült Királyságban.
- (17) Ezen túlmenően a DSB 60 %-os részesedéssel rendelkezik a Roslagståg AB társaságban, a Stockholm térségében található Roslag vonal üzemeltetőjében. A DSB tulajdonában van továbbá a BSD ApS magánjogi társaság, amely a szellemi tulajdonjogok védelmével foglalkozik.
- (18) Ezenkívül a DSB és a DSB S-tog a/s együttes tulajdonában áll a DSB Rejsekort A/S holding, amely 52 %-os részesedéssel rendelkezik a Rejsekort A/S vállalatban, az elektronikus tömegközlekedési jegyárúsító rendszer üzemeltetőjében.
- (19) Végül a DSB 100 %-os tulajdonosa a Kort & Godt elnevezésű pályaudvari üzletláncnak.

2.2. A PANASZOSOK

2.2.1. AZ ELSŐ PANASZOS

- (20) Az első panaszos a Gråhundbus autóbusszos személyszállítással foglalkozó magánvállalkozás (a továbbiakban: Gråhundbus).

2.2.2. A MÁSODIK PANASZOS

- (21) A második panaszos a Dansk Kollektiv Trafik, egy több dán közlekedési szolgáltatót képviselő szakmai szövetség (a továbbiakban: DKT).

3. A DÁN KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM ÉS A DSB KÖZÖTTI KÖZLEKEDÉSI KÖZSZOLGÁLTATÁSI SZERZŐDÉSEK RÉSZLETES BEMUTATÁSA

3.1. A KÖZLEKEDÉSI KÖZSZOLGÁLTATÁSI SZERZŐDÉSEK JOGI KERETE DÁNIABAN

- (22) 2000. január 1-jéig a DSB Dániában monopolhelyzetben volt a vasúti személyszállítási szolgáltatások terén. Azóta a dán törvényhozás eltörölte ezt a monopóliumot és két alternatív rendszert vezetett be a vasúti személyszállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében: ⁽¹¹⁾

⁽¹¹⁾ Lov om jernbanevirksomhed m.v. Az időközben módosított 1998. május 18-i 289. törvény. A legújabb, egységes szerkezetbe foglalt törvény a 2004. december 2-i 1171. sz. törvény.

- egyrészt a kereskedelmi alapon működtetett vasúti személyszállítást, amelyhez az állami hatóságok nem nyújtanak ellentételezést („szabadforgalom”);
- másrészt a közlekedési közszolgáltatási szerződés keretében működtetett személyszállítást, amelyhez a hatóságok ellentételezést nyújtanak („közszolgáltatási forgalom”).
- (23) A dán hatóságok szerint jelenleg egyáltalán nem nyújtanak a szabadforgalmi rendszer keretében rendszeres személyszállítási szolgáltatást.
- (24) A közlekedési közszolgáltatási szerződések tekintetében a dán szabályozási keret két szerződéstípust különböztet meg:
- az illetékes állami hatóságok és az üzemeltető között közvetlen tárgyalások útján, előzetes pályázati felhívás nélkül kötött közlekedési közszolgáltatási szerződéseket. Dániában az ilyen típusú közszolgáltatási szerződésekre vonatkozó tárgyalások tekintetében – egyes kisebb regionális üzemeltetők által működtetett viszonylatok kivételével – a közlekedési minisztérium az illetékes hatóság,
- a pályázati eljárást követően odaítélt közlekedési közszolgáltatási szerződéseket. E pályázaton elnyerhető közlekedési közszolgáltatási szerződések tekintetében az illetékes hatóság a Trafikstyrelsen, a közlekedési minisztérium által létrehozott szabályozó hatóság.

- (25) Mindezek fényében a DSB fővonalai, regionális és helyi vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújt közvetlenül a közlekedési minisztériummal kötött közlekedési közszolgáltatási szerződések keretében.
- (26) Egyébiránt a pályázati eljárás igénybevétele az évek során fokozatosan fejlődött ki. 2002-ben az Arriva így nyerte el a nyugat-dániai regionális tömegközlekedés egy részét. 2007-ben a DSB és a First Group (DSB First) által alkotott közös vállalkozás szintén elnyerte a kelet-dániai és dél-svédországi regionális tömegközlekedés egy részét, beleértve a nemzetközi regionális tömegközlekedési összeköttetéseket is.
- (27) A dán hatóságok azt is jelezték, hogy a jövőben több szerződést szándékoznak pályázati eljárás keretében odaítélni.

3.2. A 2000–2004. ÉVI KÖZLEKEDÉSI KÖZSZOLGÁLTATÁSI SZERZŐDÉS

- (28) Ez a szerződés a DSB által a 2000 és 2004 közötti időszakban közlekedési közszolgáltatás keretében üzemeltetett fővonalai, illetve regionális szállításra vonatkozik.
- (29) Az I. szakasz értelmében „e szerződés tárgya a vasúti személyszállítás kedvező irányú fejlődésének előmozdítása a DSB – a dán állami vasúttársaság – stabil pénzügyi helyzetéből kiindulva.”

- (30) A következő preambulumbekkezdések összefoglalják az e közlekedési közszolgáltatási szerződés elemzése tekintetében legfontosabb rendelkezéseket.

3.2.1. A SZERZŐDÉS TARTALMA ⁽¹²⁾

- (31) A 3. cikk meghatározza a szerződés alkalmazási hatályát. Ennek keretében a vasúti szállítási, illetve az utasoknak nyújtott szolgáltatásokról tesz említést. A szerződés hatálya nem terjed ki sem a pályázati eljárás keretében odaítélt közlekedési közszolgáltatásokra, sem a szabadforgalom keretében biztosított szállításra, beleértve az áruszállítást.
- (32) A DSB által nyújtott szállítási szolgáltatásokat a szerződés 7. cikke határozza meg részletesen. A DSB köteles bizonyos mennyiségű [vasútvonal kilométerben mért (továbbiakban: vonatkilométer)] szolgáltatást biztosítani a szerződéses időszak során.

Megteendő vonatkilométer a szerződéses időszakban

Pénzügyi év	2000	2001	2002	2003	2004
millió vasútkm	41,0	41,7	41,9	42,1	43,3

- (33) A 7. cikk 1. bekezdésének a. pontja évente 51 millió vonatkilométer megtételét tűzi ki célul 2006. január 1-jétől.
- (34) A szerződés 8. cikke mindamelllett kiköti: a dán közlekedési minisztérium dönthet úgy, hogy a megteendő vonatkilométerek egy bizonyos részére pályázatot ír ki, ami a szerződés megszűnését vonná maga után. A 8. cikk rendelkezései részletesen meghatározzák a pályázatokra irányadó jogi rendszert. Rendelkeznek továbbá annak következményeiről is, különösen az ellentételezés csökkenése és a gördülőállománnyal összefüggő vonatok tekintetében.
- (35) A 7. cikk meghatározza a szállítási szolgáltatás vonatkozásában a menetrendekre és a járatsűrűsége vonatkozó szabályokat is. A menetrendek tekintetében a 9. cikk rendelkezik azok összehangolásáról. Több rendelkezés célja biztosítani azt, hogy a DSB koherens tömegközlekedési rendszert hozhasson létre, amely lehetővé teszi az autóbuszok és a vonatok közötti koordinációt.
- (36) A 10. cikk rendelkezik a – 2006-ig összesen 5,6 milliárd DKK értéket elérő – új gördülőállomány beszerzésére és felhasználására vonatkozóan. Ez az új gördülőállomány egy IC4 elnevezésű új dízelvonat-modellt jelent. Az új vonatok sebességgel, ülészámmal vagy kényelmi szinttel összefüggő műszaki jellemzőit szintén a 10. cikk határozza meg, akárcsak e vonatok használati feltételeit bizonyos viszonylatokon. Ezeket a beruházásokat az alább bemutatott szerződéses kifizetéseken keresztül kompenzálják.

⁽¹²⁾ A szerződés preambulomot, 22. cikket és 5. mellékletet tartalmaz.

- (37) Egyéb említésre érdemes vonatkozó rendelkezések az alábbiak:

- a 11. cikk, amely meghatározza az infrastruktúrával összefüggő feltételeket és a *Banedanmarkkal* való kapcsolatot,
- a 12. cikk, amely a utasoknak nyújtandó szolgáltatásokról rendelkezik,
- a 13. cikk, amely meghatározza a pontatlanság esetén alkalmazható szankciókat,
- a 14. cikk, amely előírja a szállítási díjak rögzítésének feltételeit.

3.2.2. SZERZŐDÉS SZERINTI KIFIZETÉSEK

- (38) A DSB-nek nyújtott pénzügyi ellentételezéseket a szerződés 4. cikke rögzíti.
- (39) A jegyértékesítésből származó bevételek a DSB-t illetik. Ezen túlmenően a dán közlekedési minisztérium szerződés szerinti kifizetést folyósít a DSB részére a szerződésben foglalt szolgáltatásokért.
- (40) A szerződés szerinti kifizetéseket az alábbi táblázat tartalmazza:

Szerződés szerinti kifizetések (2000–2004)

Pénzügyi év	2000	2001	2002	2003	2004
millió DKK	2 884,9	2 945,7	2 953,7	3 039,4	3 057,9

- (41) Ezeket az összegeket minden évben a nettóár-index alapján indexálják.
- (42) A szerződés szerinti kifizetések összege a DSB 1999. június 11-én elfogadott tízéves előzetes költségvetésén alapul, amely meghatározza a DSB hosszú távú pénzügyi stratégiáját.
- (43) A 4. cikk rendelkezik továbbá bizonyos kiigazításokról a vasúti szállítási ágazatra alkalmazandó, 1999. november 26-i ötéves keretmegállapodás hatálybalépésével kapcsolatban. E keretmegállapodás miatt több különös módosító rendelkezést kellett elfogadni a szerződéshez az alábbiakkal kapcsolatban:

- új gördülőállomány beszerzése és üzembe helyezése (a szerződés 10. cikke),
- az elővárosi vonatok pool-rendszere, valamint a pályaudvarok korszerűsítése,
- az Odense–Svendborg vasúti összeköttetés minőségének javítása,

- a társadalmi-gazdasági tekintetben ésszerű forgalmi teljesítmény előmozdítását célzó pénzügyi ösztönzők bevezetése.

- (44) A szerződés szerinti kifizetések fedezik a szerződés 10. cikkével összhangban beszerzett gördülőállománnyal összefüggő amortizációt és kamatokat is. Mindamellett a további módosítások a szerződés szerinti kifizetések növekedését vonhatják maguk után.

- (45) Az 5. cikk az infrastruktúra-használati díjakra vonatkozik. A szerződés szerinti kifizetések magukban foglalják a DSB-nek a szerződés hatálya alá tartozó vonatok infrastruktúra-használati díjainak megfizetésével összefüggő kiadásait. Az 5. cikk rendelkezik ezenkívül az infrastruktúra-használati díjak éves kiigazításának mechanizmusáról is.

3.2.3. VÁROSI KÖZLEKEDÉS

- (46) A dán közlekedési minisztérium a DSB S-tog a/s társasággal is szerződést kötött közlekedési közszolgáltatás nyújtásáról a villamosított városi vasúthálózaton a 2000 és 2004 közötti időszakban.

- (47) Ez a szerződés a fővonalai és regionális közlekedési közszolgáltatásokra vonatkozó szerződéssel azonos mintára készült és ahhoz hasonló rendelkezéseket tartalmaz. Részletesen leírja a DSB S-tog a/s által a főváros területén villamos vasúttal nyújtandó közlekedési közszolgáltatásokat és kötelezi a társaságot bizonyos mennyiségű (megtett vonatkilométerben mért) szolgáltatás biztosítására a szerződéses időszak során. Tartalmaz a szállítási szolgáltatás menetrendjével és járatsűrűségével kapcsolatos kötelezettségeket, valamint az új gördülőállomány beszerzésére és felhasználására vonatkozó rendelkezéseket is.

- (48) Az e szerződésben meghatározott ellentételezési rendszer hasonló a fővonalai és regionális közlekedési közszolgáltatásokra vonatkozó szerződésben foglalthoz. A szerződés szerinti kifizetéseket szintén ugyanazon számítási alapok figyelembevételével határozták meg (6 %-os adózás utáni tőkearányos jövedelmezőség).

- (49) A szerződés szerinti kifizetéseket az alábbi táblázat mutatja be; azokra a fővonalai és regionális közlekedési közszolgáltatásokra vonatkozó szerződésben foglaltakkal azonos feltételek irányadók.

Szerződés szerinti kifizetések (2000–2004)

Pénzügyi év	2000	2001	2002	2003	2004
millió DKK	547,2	701,9	855,7	1 016,6	1 127,3

3.3. A 2005–2014. ÉVI KÖZLEKEDÉSI KÖZSZOLGÁLTATÁSI SZERZŐDÉS

(50) A dán közlekedési minisztérium és a DSB közötti második szerződés tárgya fővonali és regionális közlekedési közszolgáltatások nyújtása a 2005. január 1. és 2014. december 31. közötti időszakban.

(51) A szerződés tárgyát a bevezető a következőképpen írja le: „Egyértelmű keretet létrehozni e közszolgáltatás megvalósítására oly módon, hogy az állam számára garantálható legyen a vasúti közlekedés céljára elkülönített pénzügyi források lehető legeredményesebb felhasználása a vasúti személyszállítás tekintetében, valamint ügyelve a DSB stabil pénzügyi helyzetének megővésére.”

3.3.1. A SZERZŐDÉS TARTALMA ⁽¹³⁾

(52) Az 1.1. cikk meghatározza a szerződés hatályát. Felsorolja a hálózat azon különös szakaszait, amelyeken a közlekedést a szerződés értelmében közlekedési közszolgáltatásként biztosítják.

(53) Meg kell jegyezni, hogy két konkrét összeköttetésen nem a DSB-t illeti a jegyértékesítésből származó jövedelem. A szerződés hatálya kiterjed ezenkívül a Németországgal meglévő nemzetközi összeköttetésre és a Koppenhága–Ystad vonalra, amelyet ezt megelőzően szabadforgalom keretében üzemeltettek.

(54) A DSB által nyújtandó szállítási szolgáltatásokat forgalmi tervben (a vonatok száma és elosztása), megállótervben (a megállóhelyek kiszolgálása) és egy vonaltervben (csatlakozással kapcsolatos követelmények) határozzák meg. Ezt a három tervet az első cikk mutatja be, csakúgy, mint a szükséges ülésszámra, a járatűrűsége, a megbízhatóságra, az utas-elégedettségre, a szolgáltatás szüneteltetésére és más különleges feltételekre vonatkozó szabályokat.

(55) A 2. cikk írja elő az árszabás módját, beleértve az Øresundot átszelő útvonalakra vonatkozó különleges intézkedéseket.

(56) A 3. cikk a szóban forgó szállítási szolgáltatások alkalmazási hatályát szabályozza a szabadforgalom keretében működtetett szolgáltatásokéhoz képest. A 3. cikk 3. bekezdése különösen előírja, hogy a közlekedési közszolgáltatások kiterjeszthetők az aktuális kereten kívül is, anélkül, hogy ezáltal nőne a szerződés szerinti kifizetések összege.

(57) A 4. cikk meghatározza a pályaudvarok korszerűsítésével összefüggő szabályokat, feladatokat és kötelezettségeket. A DSB-nek terveket kell készítenie a pályaudvarok korszerűsítésére, és azokat tájékoztatásul be kell nyújtania a dán közlekedési minisztériumnak.

(58) A szerződés 5. cikke felsorolja a DSB különös kötelezettségvállalásait a szállítási tevékenység ellátása tekintetében. Ezek a kötelezettségvállalások kiterjednek többek között a tájékoztatásra, a berendezések felülvizsgálatára, pályázat kiírása esetén bizonyos vonalakon a gördülőállomány üzemeltetők számára történő biztosítására, vagy a jegy kibocsátás, illetve bizonyos utaskategóriák esetében az ingyenes bérletkiadás bizonyos feltételeire.

(59) Végül a 6. cikk rendelkezik bizonyos vonalak tekintetében pályázat kiírásának lehetőségéről és feltételeiről, valamint az érintett szolgáltatásokkal összefüggő szerződés szerinti kifizetések ebből fakadó csökkenéséről.

3.3.2. SZERZŐDÉS SZERINTI KIFIZETÉSEK

(60) A DSB-nek nyújtott pénzügyi ellentételezéseket a szerződés 7. cikke rögzíti.

(61) A jegyértékesítésből származó bevételek elvileg a DSB-t illetik. ⁽¹⁴⁾ Ezen túlmenően a dán közlekedési minisztérium egy szerződés szerinti összegű kifizetést nyújt a DSB részére a szerződésben foglalt szolgáltatásokért.

(62) A szerződés szerinti kifizetéseket az alábbi táblázat tartalmazza:

Szerződés szerinti kifizetések (2005–2014)

Pénzügyi év	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
millió DKK	2 985	3 021	2 803	2 669	2 523	2 480	2 486	2 433	2 475	2 470

(63) Ezek a kifizetések rögzített összegűek és azok nem képezik automatikus kiigazítás tárgyát, hacsak arról a szerződés külön nem rendelkezik. Mindamellet az összegeket minden évben kiigazítják a pénzügyi törvényben meghatározott nettóár-index alakulásának függvényében.

(64) A szerződés nem pontosítja, hogyan számították ki a szerződés szerinti kifizetések összegét. A dán közlekedési minisztérium jelezte, hogy a kifizetéseket tízéves költségvetés alapján, a becsült költségek és bevételek figyelembevételével határozták meg.

(65) A szerződés szerinti kifizetések fedezik többek között az új gördülőállománnyal összefüggő amortizációt és kamatokat is, az alábbi táblázat szerint:

⁽¹³⁾ A szerződés preambuluma, 10. cikket és 9. mellékletet tartalmaz.

⁽¹⁴⁾ Lásd a fenti kivételeket.

Az új gördülőállomány amortizációja, 2005–2014

(millió DKK)

Pénzügyi év	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
Helyi vonatok						15	44	74	89	89

- (66) Az új gördülőállományba eszközölt éves beruházásokkal összefüggő átadási tervet az alábbi táblázat mutatja be:

Az új gördülőállomány átadása

Pénzügyi év	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IC4	1	31	44	7					
IC2		1	22						
Helyi vonatok							14 (*)	14 (*)	14 (*)

(*) A szerződés megkötésének időpontjában valószínűsített adatok.

- (67) A szerződésbe több olyan rendelkezést is belefoglaltak, amely figyelembe veszi a gördülőállománynak a 2000 és 2004 közötti időszakra vonatkozó szerződés keretében esedékes átadása tekintetében tapasztalt késedelmet.
- (68) A 7.1.2. cikk rendelkezik annak lehetőségéről, hogy az új gördülőállomány átadása függvényében minden évben kiigazítsák a szerződés szerinti kifizetések összegét. E kiigazítások nem eredményezhetik a DSB-nek járó ellentételezés növekedését. Ilyen kiigazításra nem kerülhet sor, amennyiben a vonatkozó összeg kevesebb mint 8 millió DKK.

3.3.3. VÁROSI KÖZLEKEDÉS

- (69) A dán közlekedési minisztérium a DSB S-tog a/s társasággal is kötött egy újabb szerződést közlekedési közszolgáltatás nyújtásáról a villamosított városi vasúthálózaton a 2005. január 1. és 2014. december 31. közötti időszakban.
- (70) Ez a szerződés a fővonalis és regionális közlekedési közszolgáltatásokra vonatkozó szerződésben foglaltakhoz hasonló rendelkezérendszeren alapul. Meghatározza a DSB S-tog a/s által nyújtandó szolgáltatások feltételeit az érintett vonalak, a szállítási szolgáltatás, valamint a szolgáltatás kapacitásával, rendszerességével és megbízhatóságával, illetve az utas-elégedettségével és a szolgáltatás szüneteltetésével kapcsolatos követelmények tekintetében. A szerződés ezen túlmenően meghatározza az árszabásra, a pályaudvarok korszerűsítésére és a jelentéstételre vonatkozó feltételeket, továbbá rögzíti a szerződésszegés szankcióit.
- (71) Az e szerződésben meghatározott ellentételezési rendszer hasonló a fővonalis és regionális közlekedési közszolgáltatásokra vonatkozó szerződésben foglaltakhoz. A szerződés szerinti kifizetéseket szintén ugyanazon számítási alapok figyelembevételével határozták meg (6 %-os adózás utáni tőkearányos jövedelmezőség).
- (72) A szerződés szerinti kifizetéseket az alábbi táblázat tartalmazza:

Szerződés szerinti kifizetések (2005–2014)

Pénzügyi év	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
millió DKK	1 340	1 370	1 265	1 160	1 077	1 021	965	918	876	831

- (73) A fővonalis és regionális közlekedési közszolgáltatásokra vonatkozó szerződéshez hasonlóan ez a szerződés is rendelkezik a kifizetések felülvizsgálatára vonatkozó feltételekről és a gördülőállomány amortizációjára nyújtandó szerződés szerinti kifizetésekről.

4. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT ELFOGADÁSÁHOZ VEZETŐ OKOK

- (74) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kételyeinek adott hangot a tekintetben, hogy a DSB-nek a közszolgáltatás nyújtásáért folyósított ellentételezés összeegyeztethető-e a belső piaccal. A Bizottság szerint az eljárás tárgya annak megállapítása volt, hogy a szóban forgó közlekedési közszolgáltatási szerződések maguk után vonták-e állami támogatás nyújtását a DSB-nek, és hogy a teljesített szerződés szerinti kifizetések a szerződésekben foglalt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során a DSB által viselt költségek túlkompenzációjához vezetnek-e.
- (75) A Bizottság először is azt a kérdést tette fel, hogy a DSB gazdasági előnyhöz jutott-e. Ehhez a Bíróság által az Altmark-ítéletben⁽¹⁵⁾ felhozott kritériumokat alkalmazta.
- (76) Noha a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kedvezményezett vállalkozás ténylegesen egyértelműen meghatározott közlekedési közszolgáltatási kötelezettségeket teljesített (az eljárás megindításáról szóló határozat (69)–(76) preambulumbekzdése), mindamellett kételyeinek adott hangot azt illetően, hogy a 2009–2014 közötti időszak tekintetében az ellentételezést előzetesen, objektív és átlátható módon meghatározott paraméterek alapján számították-e ki (az említett határozat (77)–(80) preambulumbekzdése).
- (77) A Bizottság abban a tekintetben is kifejezte kétségeit, hogy az ellentételezés nem haladja-e meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerült költségek részének vagy egészének fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az ezzel kapcsolatos bevételeket, valamint a kötelezettségek teljesítéséért járó ésszerű hasznot. E tekintetben a Bizottság különösen szerette volna megvizsgálni a DSB eredménytöbbletét (az eljárás megindításáról szóló határozat (83)–(90) preambulumbekzdése), a gördülőállomány átadásának késedelmét (az említett határozat (91)–(100) preambulumbekzdése) és a Koppenhága–Ystad összeköttetés sajátos esetét (az említett határozat (101)–(103) preambulumbekzdése).
- (78) Ezen túlmenően a Bizottság kiemelte azt is, hogy a közlekedési közszolgáltatási szerződéseket nem pályázati eljárás keretében ítélték oda. Ezután kétségeinek adott

hangot azzal kapcsolatban, hogy a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján állapították-e meg, amelyek fejében egy átlagos, jól vezetett és az előírt közszolgáltatási követelmények teljesítéséhez szállítóeszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozás biztosította volna e kötelezettségeket, figyelembe véve az ezzel kapcsolatos bevételeket, valamint a kötelezettségek teljesítéséért járó ésszerű hasznot (ugyanazon határozat (104)–(107) preambulumbekzdése).

- (79) A közszolgáltatással járó ellentételezés állami forrásnak minősül, torzíthatja a versenyt és hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre, a Bizottság ezért aggályát fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a közlekedési közszolgáltatási szerződések állami támogatásokat tartalmaznak a DSB javára.
- (80) Ezt követően a Bizottság felvetette azt a kérdést, hogy a közlekedési közszolgáltatási szerződések az 1191/69/EGK rendelet⁽¹⁶⁾ 14. cikke értelmében összeegyeztethetők-e a belső piaccal.
- (81) A Bizottság a fent kifejtett okokból az Altmark-ítélettel megállapított harmadik kritériumnak való megfelelésértékelése során azt is kétségbe vonta, hogy a kompenzáció mértéke – azaz a dán kormány által fizetett ár – nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséhez szükséges költségeket. A Bizottság számára különösen kétséges továbbá, hogy a dán állam által a DSB eredményéből leemelt osztalék és a szerződés szerinti éves kifizetések csökkentése következtében elkerülhető volt-e a túlkompenzáció veszélye (az említett határozat (129) és (131) preambulumbekzdése).

5. A DÁN HATÓSÁGOK ÉRVEI AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁT KÖVETŐEN

Előzetes megjegyzések

- (82) 2008. december 12-i levelükben a dán hatóságok úgy vélték, hogy a Bizottság előzetes információkérésére válaszképpen már benyújtották a szükséges tényadatokat és jogi információkat, amelyek segítségével a Bizottság megállapíthatja, hogy a szerződés szerinti kifizetések nem minősülnek állami támogatásnak, vagy legalábbis azt, hogy az esetleges állami támogatás összeegyeztethető a Szerződéssel. A dán hatóságok tehát felhívták a Bizottság figyelmét a már benyújtott tényadatokra és

⁽¹⁵⁾ A Bíróság C-280/00. sz. *Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* („Altmark”) ügyben 2003. július 24-én hozott ítélete. (EBHT 2003., I-7747. o.)

⁽¹⁶⁾ A Tanács 1191/69/EGK rendelete (1969. június 26.) a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről (HL L 156., 1969.6.28., 1. o.), helyesbítve: HL L 169., 1991.6.29., 1. o.

jogi információkra. Ezen túlmenően előadták azon tényadatokkal és jogi információkkal kapcsolatos érveiket, amelyek esetében időközben bekövetkezett események következtében vagy a Bizottságnak a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában megfogalmazott észrevételek fényében pontosításra volt szükség.

(83) Ezenkívül a dán hatóságok jelezték, hogy elviekben támogatják a Bizottság érvelését egyrészt az állami támogatás meglétének az Altmark-ítéletben foglalt kritériumok alapján történő ellenőrzése, másrészt a Szerződésnek való megfelelés megállapításához alkalmazott jogalap tekintetében.

(84) Ezzel szemben a dán hatóságok egyet nem értésüknek adtak hangot a *Danske Busvognmænd* (más néven „Combus”)-ítélet⁽¹⁷⁾ Bizottság általi értelmezését illetően. A Bizottság kinyilvánította, hogy ha a közlekedési közszolgáltatási szerződés állami támogatást von maga után, arról értesíteni kell a Bizottságot. Ezzel szemben a dán hatóságok szerint ha az 1191/69/EGK rendelet alkalmazandó, és ha a közlekedési közszolgáltatási szerződés keretében megállapított ellentételezések e rendeletnek megfelelnek, akkor ezen ellentételezések az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése értelmében mentesülnek a bejelentési kötelezettség alól.

(85) Végül Dánia hangsúlyozza, hogy a közelmúlt joggyakorlata – és különösen az Elsőfokú Bíróság T-289/03 sz. BUPA e.a. kontra Bizottság ítélete – kimondja, hogy az Altmark-ítéletben megfogalmazott kritériumok alkalmazásakor figyelemmel kell lenni az adott ágazat helyzetére, és hogy a tagállamok jelentős mérlegelési mozgástérrel rendelkeznek.

A második Altmark- kritériumhoz kapcsolódó érvek

(86) A dán hatóságok kiemelik, hogy a Bizottság elismerte a második Altmark kritérium teljesülését az 1998–2008 közötti időszakban nyújtott ellentételezés tekintetében, azonban kétségeinek adott hangot a 2009–2014 közötti időszakot illetően.

(87) A dán hatóságok úgy vélik, hogy ezek a kétségek félreértésen alapulnak, mivel az ellentételezés mértékét – akár-

csak az előző esetben – a 2005 és 2014 közötti időszak tízéves költségvetése alapján számították ki.

(88) Ezt a költségvetést benyújtották a Bizottságnak az annak alapjául szolgáló alábbi előrejelzésekkel és feltevésekkel együtt:

— az átlagos éves infláció mértéke: 2,5 %,

— a jegyárak emelkedése az inflációnak megfelelően: 2,5 %,

— a termelékenység átlagos éves növekedése: 2,5 %,

— éves kamatláb: 5,15 %,

— adózás utáni tőkearányos jövedelmezőség: 6 %,

— gördülőállományba történő beruházás: legfeljebb mintegy 10 milliárd DKK,

— a megtett kilométerek számának növekedése: mintegy 20 %,

— az utasszám növekedése: mintegy 20 %,

— mentesség a DSB alkalmazottaira vonatkozó munkáltatói hozzájárulás alól.

(89) Ezen túlmenően Dánia közli, hogy ezt a költségvetést eredetileg a 2003. évi infrastruktúra-használati díjfizetési kötelezettségek alapján állapították meg. Az e díjakban bekövetkezett változásokat és a DSB-nek fizetett ellentételezés emiatt bekövetkezett csökkenését időközben – még annak aláírása előtt – belefoglalták a szerződésbe. A közlekedési minisztérium a 2004. évi 112. törvényben közzétette a szerződés tartalmát és a költségvetést, és az adatokat a pénzügyi törvényben is felhasználták.

A harmadik Altmark-kritériumhoz kapcsolódó érvek

(90) A dán hatóságok bemutatták érveiket és információit szolgáltatottak azon három szempontot illetően, amelyekre a Bizottság a túlkompensációval kapcsolatos kétségeit alapozta.

⁽¹⁷⁾ A T-157/01. sz. *Danske Busvognmænd*-ügyben 2004. március 16-án hozott ítélet 77–79. pontja.

i. A DSB eredményeinek javulása

- (91) A dán hatóságok először is úgy vélik, hogy a DSB eredményeinek javulása nem túlkompenzációnak köszönhető. Dánia szerint az ellentételezés kiszámításának alapja helyes volt, ezért az eredmények javulását nem eredményezhette esetleges túlkompenzáció, hanem az más körülmények miatt következhetett be.

Saját tőke

- (92) Dánia részletes elemzést nyújtott be a DSB saját tőkéjének alakulásáról, amely az 1999 és 2004 közötti időszakban 4,797 milliárd DKK-ról 7,701 milliárd DKK-ra nőtt (ami 2,852 milliárd DKK növekedésnek felel meg). A saját tőke növekedése bizonyos olyan körülmények miatt következett be, amelyeket a költségvetés kidolgozásakor nem vettek figyelembe: ilyen volt többek között a DSB hatékonyságának jelentős és váratlan javulása, valamint magasabb összegű – például ingatlaneladásból származó – rendkívüli bevételek. Nem olyan körülményekről van szó tehát, amelyekkel a dán kormány ésszerű módon számolhatott volna a költségvetés kidolgozása, és következésképpen az ellentételezés összegének megállapítása során.
- (93) A dán hatóságok magyarázata szerint a saját tőke növekedése nem az állam által fizetett túl magas összegű működési támogatás, hanem öt más (részben előre nem látott) tényező miatt következett be:

- a DSB saját tőkéjében bekövetkezett emelkedés jelentős része részben az induló költségvetésben szerepelt (1,709 milliárd DKK). Az 1999. évi 249. törvény bizonyítja, hogy kezdetben, a DSB független, életképes közvállalkozássá történő átalakításának szabályozására, létezett egy olyan nyilvánvaló politikai és gazdasági feltétel, amely szerint a DSB szolvenciamutatójának néhány éven belül el kell érnie legalább a 30 %-ot. Ez az előfeltétel a szolvenciamutatók DSB-hez hasonló méretű vállalkozások számára szükséges gazdasági értékelésén alapult,
- ezen időszak végén, 2005-ben (736 millió DKK) osztalékot fizettek az államnak, ami azt jelenti, hogy a DSB 2004 végén nem rendelkezhetett ténylegesen ezzel a saját tőkével,
- a sajáttőke-növekedés részben amiatt következett be, hogy 1999-ben és 2001-ben változások következtek be a számviteli gyakorlatban, ami az 1999. évi induló költségvetésben meghatározott előfeltételeket illeti (a saját tőke 594 millió DKK összegben való értékelése). Ez a számviteli gyakorlatban bekövetkezett változás semmiféle valós gazdasági jelentőséggel nem bírt a

vállalkozásra nézve, ezért e tekintetben kiigazítás szükséges. A dán hatóságok ezért hangsúlyozzák, hogy az ilyen számviteli eltérések alapján helyesbített adatokkal számolva megállapítható, hogy a saját tőke növekedése voltaképpen negatív volt, azaz 135 millió DKK-val csökkent,

- az 1999. évi induló költségvetés kidolgozásakor 32 %-os társaságiadó-kulcsot a későbbiekben (2002, 2003 és 2004 folyamán) 30 %-ra csökkentették. Az adókulcs e csökkenése az adott időszakban 43 millió DKK nem várt nyereséget eredményezett. E hatás nélkül a saját tőke csökkenése 178 millió DKK összegű lett volna,
- az 1999. évi nyitómérlegben felülvizsgálat keretében 36 millió DKK-val csökkentették a saját tőkét.

- (94) Dánia szerint ezek az adatok bizonyítják, hogy a DSB saját tőkéjének növekedése nem az állam által folyósított túl magas összegű működési támogatás eredménye, hanem azt a fenti pénzügyi, számviteli és adóügyi információk fényében kell értelmezni. Ennélfogva a DSB nem használta fel az államtól kapott támogatást saját tőkéjének az induló költségvetésben meghatározott összegnél magasabb arányú növelésére.

Működési eredmények

- (95) Ami a költségvetésben szereplő, osztalékfizetés előtti működési eredményeket illeti, a dán hatóságok hangsúlyozzák, hogy az eredmények megfigyelt javulásából nem lehet arra következtetni, hogy a DSB túlkompenzációban részesült volna. Ez a javulás inkább számos olyan – negatív vagy pozitív hatású – tényező eredménye lehet, amelyet az ellentételezés mértékének megállapításakor még nem lehetett figyelembe venni.
- (96) Dánia úgy véli, hogy az eredeti költségvetéshez viszonyított ilyen mértékű eltérések a közszolgáltatási kötelezettség ellátására vonatkozó többéves szerződések esetében elkerülhetetlenek. Ilyen esetben pedig nem állapítható meg az ellentételezés mértéke oly módon, hogy utólagos vizsgálatot követően ki lehessen jelenteni, hogy az – a bevételek és az ésszerű haszon levonása után – pontosan megfelel a valós költségeknek.
- (97) A dán hatóságok szerint még abban az esetben is, ha a közszolgáltatási kötelezettség pályázat elnyerésének az eredménye, a piacon és az érintett vállalkozás helyzetében bekövetkezhetnek olyan változások, amelyek miatt a tényleges eredmény nem felel meg a szerződés megkötésekor a kedvezményezett vállalkozás által tervezettnek.

- (98) Dánia ezért úgy véli, hogy az eredmények ilyen váratlan tényezők miatt bekövetkező javulása vagy romlása alapján nem lehet kijelenteni, hogy az ellentételezést túlkompenzáció vagy alulkompenzáció nyújtását eredményező módon állapították volna meg.
- (99) Jelen esetben az eredmények megfigyelt javulása több tényező együttes jelenlétének eredménye: ilyen például az általános gazdasági helyzet alakulása, az érintett piacon bekövetkező fejlemények vagy a termelékenység javulása miatti nyereség (például a munkaköltség vagy az infrastruktúra-használati költségek csökkenése a teher szállítási üzletág átadása után, az amortizáció csökkenése vagy a pénzügyi igazgatás javulása).
- (100) Dánia hozzáfűzi, hogy a DSB-vel kötött szerződésekre jellemző, hogy a szerződő felek a piacgazdaságban szokásos megfontolások alapján történő kifizetésben állapodtak meg, amennyiben annak mértékét úgy határozták meg, hogy az fedezze a DSB költségeit, figyelemmel a bevételekre és az ésszerű haszonra. Az a tény, hogy a DSB végül jobb eredményeket ért el a költségvetésben előrevetítettekénél, nem jelenti azt, hogy az ellentételezés szerződéseiben rögzített összege túl magas lett volna.

Az ellentételezés csökkentése és az osztalékfizetés

- (101) A dán hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy még ha szerintük nem is történt túlkompenzáció, annak kockázatát eleve kizárta a dán kormány 1999. évi 249. törvényben bejelentett osztalékpolitikája és a DSB-vel kötött megállapodás keretében fizetendő ellentételezés mértékének ezt követő csökkentése.
- (102) Dánia valójában úgy véli, hogy osztalékpolitikája által biztosította, hogy a DSB ne emelje saját tőkéjét a várt, és következésképpen szükséges szint fölé. Noha nem írtak elő jogilag kötelező szabályt, az osztalékpolitika megkísérel összegezgetni két szempontot:

- a piacgazdaságban szokásos megfontolásokat, amelyek célja annak meghatározása, mi indokolt gazdasági szempontból, figyelemmel a vállalkozás gazdasági helyzetére, és
- a társadalmi-gazdasági, illetve versennyel összefüggő megfontolásokat, a DSB saját tőkéjének mértékével és működési támogatásával összefüggésben.

- (103) A dán hatóságok megjegyzik, hogy a szándék szerint az államnak teljesítendő osztalékfizetést a DSB saját tőkéje mértékének korrigálására szolgáló eszközként használták a társaság megalapítását követő években, valamint a működési többlet visszafizetésére, amennyiben később

úgy tűnt, hogy a DSB eredményei valójában jobbak lettek az elvártnál. Ez az elv az 1999. évi 249. törvényből (pénzügyi törvény) következik. Az osztalékfizetést fel kell használni a DSB tőkeszerkezetének, illetve ezáltal a nettó tényleges működési támogatásnak a folyamatos szabályozására. Az osztalékpolitikát ezenkívül úgy határozták meg, hogy az a DSB-t hatékonyságának javítására ösztönözze, mivel a kiindulópont az volt, hogy az osztaléknak a DSB adózás utáni többlete felének kell megfelelnie. A hatékonyság javulása így bizonyos mértékig nyereséges a DSB számára, nem csupán a működési támogatás visszafizetésében nyilvánul meg.

- (104) A dán hatóságok szerint ez összhangban van a piacgazdaság általános megfontolásaival, amelyek értelmében az ésszerű haszon mértékének meghatározása során megengedett az ösztönzők használata – amint azt a Bizottság is ajánlja ⁽¹⁸⁾.
- (105) Dánia rámutat arra, hogy ennek az osztalékpolitikának az alkalmazása az 1999–2006 közötti időszakban, a szerződés keretében szolgáltatást nyújtó vállalkozásokkal összefüggésben mintegy 3 milliárd DKK többlet-visszafizetést eredményezett az állam számára az eredetileg tervezett összeghez képest.

- (106) A dán hatóságok szerint az osztalékpolitika ezáltal valójában egyfajta „visszafizetési mechanizmusként” működött, lehetővé téve az esetleges túlkompenzációk ellentételezését. Hangsúlyozzák továbbá, hogy a DSB ellentételezésének az a része, amelyet az az államnak osztalék formájában visszafizetett, ráadásul egyértelműen magasabb a DSB költségvetésében eredetileg elvárt és a végül ténylegesen realizált eredmény közötti különbségnél. Ily módon az osztalékpolitika hozzájárult annak garantálásához, hogy a DSB ne kovácsolhasson versenylőnyt az államtól kapott működési támogatásból – például azáltal, hogy saját tőkéjét az eredetileg várt szintnél jobban megnöveli vagy ilyen célra felhasználja az éves többletet.

- (107) Ezen túlmenően a dán hatóságok megítélése szerint igen nehéz meghatározni a működési támogatás utólagos kiigazítására vonatkozó szerződéses feltételeket. Ezzel szemben az állam – az osztalékpolitikának köszönhetően, a dán társasági jog értelmében – biztosítani tudja, hogy a nettó működési támogatást ténylegesen kiigazítsák, amennyiben az éves eredmény magasabb a szerződés megkötésekor vártnál vagy előrejelzetté. Szerinte az osztalékfizetés ezért a gyakorlatban rendkívül hatékony eszközt jelent a túlkompenzáció elkerülése érdekében.

⁽¹⁸⁾ A Bizottság 2005/842/EK határozata (2005. november 28.) az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról (HL L 312., 2005.11.29., 67. o.). Lásd különösen az 5. cikk (4) bekezdését.

(108) A dán hatóságok emellett megemlítik, hogy az Elsőfokú Bíróság szintén úgy ítélkezett, hogy a tagállamok jelentős mérlegelési mozgástérrel rendelkeznek az ellentételezés megállapítását illetően, amennyiben az összetett gazdasági kérdések értékelésétől függ. ⁽¹⁹⁾ Emlékeztetnek arra is, hogy a közösségi jog nem rendelkezik olyan kötelezettségről, amely értelmében a nettó működési támogatás felülvizsgálat keretében történő csökkentésének mindig egy adott módon, például szerződésben rögzített szabályok alkalmazása útján vagy ezzel egyenértékű módszer alkalmazásával kellene történnie. Az Altmark-kritériumok szerint a fontos az, hogy az állam ténylegesen biztosítsa a túlkompensáció lehetőségének kizárását. Azt azonban a tagállamok dönthetik el, milyen módon kívánnak eljárni a gyakorlatban.

ii. A gördülőállomány átadása során tapasztalt késedelmek

(109) A dán hatóságok szerint az IC4 és IC2 vonatok átadásának késedelve nem eredményezett gazdasági előnyt a DSB számára.

(110) Megerősítik, hogy a 2005–2014 közötti időszakra vonatkozó szállítási szerződés megkötése előtt megrendelt és a tervek szerint 2003-tól szállítandó új IC4 és IC2 vonatok átadása a gyártónak (Ansaldo Breda) felróható késedelem miatt nem történt meg időben. A dán hatóságok jelzik, hogy ha az átadásokra az eredeti ütemterv szerint került volna sor, a DSB viselte volna a vonatok amortizációjával összefüggő költségeket és a kamatokat, amelyeket a szerződés szerinti kifizetések fedeztek.

A 2005–2014. évi szállítási szerződés

(111) Mivel már nem a DSB viselte ezeket a költségeket, a 2005–2014. évi szállítási szerződés keretében csökkentették a szerződés szerinti kifizetéseket. Azon költségek összegét, amelyek viselése alól a vállalkozás mentesült, a DSB által ténylegesen felvett kölcsönök és 20 éves amortizációs idő alapján számították ki, összhangban a DSB számviteli gyakorlatával (az IC4 vonat egy éves késedelve 4 millió DKK, az IC2 vonat egy éves késedelve 2,7 millió DKK megtakarítást eredményezett).

(112) Ennek következtében a DSB-nek teljesített kifizetések összegét a szerződés keretében 645 millió DKK-val csökkentették (252 millió DKK 2005-re és 393 millió DKK 2006-ra).

(113) E tényekre tekintettel Dánia úgy véli, hogy nem helytálló az az állítás, miszerint az IC4 és IC2 vonatok átadásának késedelve a 2005–2014. évi szállítási szerződés tekintetében túlkompensációt biztosított volna a DSB számára.

Kiegészítő szerződések

(114) Hogy kellőképpen korszerű állomány álljon rendelkezésére, a DSB 2001-től kezdve (kiegészítő szerződések keretében) bérelt ilyen járműveket, amelyek bérleti idejét 2006 után meg kellett hosszabbítani a szállító (Ansaldo Breda) részéről tapasztalt jelentős késedelem miatt (a meghosszabbítás időtartama legfeljebb 4 év volt).

(115) A dán hatóságok egyfelől rámutatnak arra, hogy a DSB-nek a megkötött szerződés alapján történő kifizetések nem fedezték az olyan vonatok üzembe helyezésével összefüggő költségeket (amortizációt és kamatokat), amelyeket nem helyeztek ténylegesen üzembe, másfelől pedig arra, hogy a megkötött szerződés nem rendelkezett arról, hogy a DSB köteles lenne helyettesítő állománnyal kiváltani a meglévőt az említett vonalakon.

(116) Ezért a dán hatóságok szerint a kiegészítő szerződések kiegészítő közszolgáltatási kötelezettségeket (korszerű helyettesítő állomány üzembe helyezése bizonyos vonalakon) rónak a DSB-re, miközben ellentételezést biztosítanak számára a bérleti költségeikért.

A 2000–2004. évi szállítási szerződés

(117) A dán hatóságok megítélése szerint a késedelemnek tulajdonítható pozitív nettó gazdasági hatás annak köszönhető, hogy az eredeti öt éves szerződés – a 2001–2004. évi kiegészítő szerződéshez hasonlóan – nem tartalmazott az IC4 vonatok késedelmes átadása esetében az ellentételezés csökkentésére vonatkozó rendelkezéseket. Ezzel szemben a hatályban lévő, 2005–2014. évi szállítási szerződés rendelkezik az ellentételezés csökkentéséről késedelem esetén.

(118) A dán hatóságok 104 millió DKK-ra értékelik a 2001–2004 közötti időszakban a vonatok késedelmes átadása miatt bekövetkezett pozitív nettó gazdasági hatást. Mindamellett ez a közvetlen hatás nem felel meg a késedelem által a DSB-t azáltal ért tényleges gazdasági következményeknek, hogy a vállalkozás így nem tudta használni az új vonatokot (a régebbi vonatok karbantartása, az arculatot ért kár, bevételkiesés).

(119) Dánia egyébként rámutat arra, hogy a DSB által az Ansaldo Bredától kapott kártérítés csupán ideiglenes kompenzáció a vonatok átadásának késedelméből eredő gazdasági veszteségekért. Az átadás időpontjában fogják meghatározni a DSB tényleges kárát, és ezután állapítják meg az Ansaldo Breda által fizetendő kártérítés teljes összegét.

⁽¹⁹⁾ A T-289/03. sz. BUPA e.a. kontra Bizottság ügyben 2008. február 12-én hozott ítélet (EBHT 2008. II-81. o.) 214. pontja.

(120) Ezért a dán hatóságok úgy vélik, hogy ez a kártérítés pontosan meg fog felelni a DSB gazdasági veszteségének, ezáltal a DSB számára számviteli szempontból semleges lesz. Ugyanezen okból az Ansaldo Breda által fizetendő kártérítés nettó hatása nem jelenthet túlkompenzációt a DSB számára. A vonatok átadásának késedelmé ezért sem a múltban nem eredményezett, sem a jövőben nem eredményezhet gazdasági előnyt a DSB számára.

(121) A dán hatóságok végül emlékeztetnek arra, hogy a dán kormány osztalékpolitikája végső soron azt eredményezi, hogy az osztalékfizetés megszünteti a DSB-nek kifizetett kompenzáció bármilyen esetleges pozitív hatását.

iii. A Koppenhága–Ystad összeköttetés sajátos esete

Közszolgáltatással járó ellentételezés

(122) A dán hatóságok rámutatnak arra, hogy ilyen ellentételezésre kizárólag az érintett vonal DSB által 2005 és 2014 között történő üzemeltetése kapcsán került sor.

(123) A gyakorlatban három időszakot kell elkülöníteni a vonal üzemeltetése szempontjából:

— 2002-ig a vonalat „szabadforgalmi tevékenység” keretében üzemeltették, azaz teljes versenykörülmények között, anélkül, hogy az állam ahhoz kapcsolódóan ellentételezést nyújtott volna vagy kötelezettséget írt volna elő. A DSB-nek ezért elkülönült számvitelt kellett folytatnia e vonal tekintetében, amelynek egy átfogó időszakra vetítve többletet kellett eredményeznie, kizárólag e vonal bevételeit figyelembe véve,

— 2002-ben a DSB úgy döntött, hogy nem üzemelteti tovább a vonalat „szabadforgalom” keretében, és a közlekedési minisztérium és a DSB szabad tárgyalások útján, a 2002-től 2004. december 31-ig terjedő időszakra szerződést kötött a vonal tömegközlekedés keretében történő üzemeltetéséről. Ezzel szemben a szerződés nem rendelkezett arról, hogy a DSB-nek külön vagy kiegészítő kifizetést nyújtának a közszolgáltatási kötelezettség ellátásáért,

— a 2005–2014. évi szállítási szerződés megkötésekor lehetőség nyílt arra, hogy a DSB-nek nyújtott ellentételezés a Koppenhága–Ystad vonalra is kiterjedjen.

(124) Dánia így megállapítja, hogy 2005 előtt semminemű állami finanszírozást nem biztosítottak a vonal üzemeltetéséhez.

(125) Ezen túlmenően a dán hatóságok emlékeztetnek arra, hogy ez a vonal a szabadforgalmú üzemeltetés során veszteséges volt, és hogy az alapján, hogy a ténylegesen realizált bevételek egy csekély része esetleg a Koppenhága–Ystad vonal DSB általi üzemeltetésének megindításából eredő közvetett következményeknek tulajdonítható, nem jelenthető ki, hogy a DSB bizonyára túlkompenzációban részesült. Mindamelllett a DSB-nek mindenesetre

jogában állna ésszerű haszonhoz jutni, akár a befektetett tőke megtérülése formájában. Megítélésük szerint ez alapján nem állítható, hogy a ténylegesen realizált bevételek a DSB túlkompenzációját eredményezték volna, figyelembe véve az ésszerű haszonhoz való jogot.

Kompátkelés

(126) A DSB-nek az Ystad és Rønne (a Bornholm szigetén található érkezési kikötő) közötti kompátkelést is magukban foglaló jegyek értékesítésével kapcsolatban felmerült költségei tekintetében a dán hatóságok benyújtották a Bornholmstrafikken (a kompót üzemeltető társaság) által alkalmazott díjak magyarázatát. A dán hatóságok szerint ebből az tűnik ki, hogy nem alkalmaztak eltérő díjakat a DSB és a Gråhundbus esetében.

(127) A dán hatóságok információt nyújtottak a Rønne–Ystad kompösszeköttetés Bornholmstrafikken A/S általi üzemeltetésének feltételeiről. A pályázati eljárást követően a kormánnyal kötött szerződés az alábbi feltételeket tartalmazza:

— a kormány és a Bornholmstrafikken közötti szerződés általános kötelezettséget ír elő a Bornholmstrafikken számára a tekintetben, hogy annak össze kell hangolnia indulási és érkezési menetrendjét a Koppenhágát Ystaddal összekötő autóbusz- vagy vasútvonalak üzemeltetőivel,

— a szerződés tartalmaz olyan rendelkezéseket is, amelyek értelmében a Bornholmstrafikken a jegyértékesítés terén is köteles együttműködni azokkal az autóbusz- vagy vasútvonal-üzemeltetőkkel, akik a szerződés időtartama alatt Koppenhága és Ystad között biztosítják az autóbusz- vagy vasúti összeköttetést, oly módon, hogy az utasok kombinált és kedvezményes komp- és autóbusz-, illetve vonatjegyet vásárolhassanak,

— a szerződés rögzíti a Bornholmstrafikken által kiszabható legmagasabb díjakat,

— a szerződés nem tartalmaz semminemű más rendelkezést a díjszabás feltételeit vagy kedvezmény nyújtását illetően, és a kormánynak nincs is oka arra, hogy utólag új követelményeket támasszon e tekintetben.

(128) A dán hatóságok szerint ebből az következik, hogy a kormánynak nincs lehetősége befolyásolni a Bornholmstrafikken működését azon túlmenően, hogy biztosíthatja a szerződés rendelkezéseinek a Bornholmstrafikken általi betartását. A Bornholmstrafikken azonos díjszabást alkalmaz – és a szóban forgó időszakban, azaz 2000 óta mindig is azonos díjszabást alkalmazott – a DSB-vel és a Gråhundbusszal szemben, ennél fogva a DSB nem részesült előnyben.

(129) A dán hatóságok mindamellett közölték, hogy létezik egyetlen, kizárólag a DSB esetében alkalmazható díj, a „DSB Orange” elnevezésű kedvezményes ár, amely magában foglalja a Nagy-Bæltén történő átkelést. Ez a díj kizárólag a DSB egy igen sajátos jegytípusára elérhető, amelyet csak azok az utasok vehetnek igénybe, akik DSB Orange jegyet vásárolnak Jyllandtól Bornholmig. A dán hatóságok szerint a Bornholmstrafikken azért biztosít kedvezményt erre a sajátos jegytípusra, mert szeretne több jyllandi ügyfelet vonzani Bornholm szigetére. E sajátos kedvezmény nyújtására a dán állam és a kompszolgáltatás üzemeltetője közötti szerződés nem tartalmaz kötelezettséget: ennél fogva az a jyllandi – és ezáltal a teljes – ügyfélkör bővítését célzó kereskedelmi szándék eredménye.

(130) Ebben a tekintetben a dán hatóságok megítélése szerint általános kereskedelmi intézkedésről van szó, amelynek lényege kedvezmény nyújtása az ügyfélkör bővítése céljából. A dán hatóságok rámutatnak arra, hogy a Gråhundbus a Koppenhága–Ystad vonalat üzemelteti, így nem nyújt a Nagy-Bæltet átszelő szolgáltatást. Ennél fogva szerintük nyilvánvaló, hogy az ezen az útvonalon nyújtott kedvezmény nem jelenhet meg a Gråhundbus esetében alkalmazott díjszabásban.

(131) A dán hatóságok rámutatnak továbbá arra, hogy ez az ajánlat mindössze mintegy [...] (*) utast érintett a 2003 és 2008 közötti időszakban. Az üzemeltetők kezdeményezésére ezt az ajánlatot meg lehetett volna nyitni az ugyanezt a szolgáltatást nyújtani szándékozó autóbustársaságok számára is. Jelzik továbbá azt is, hogy ez a kereskedelmi ajánlat 2009 óta már nem él.

(132) Következésképp Dánia úgy véli, hogy a DSB nem részesült előnyben a Koppenhága–Ystad vonal üzemeltetése kapcsán, sem túlkompensáció, sem a Rønne–Ystad kompátkelés tekintetében különösen alacsonyan megszabott díj formájában.

A negyedik Altmark-kritériumhoz kapcsolódó érvek

(133) Annak megállapítását illetően, hogy az ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján állapították-e meg, amelyeket egy átlagos és jól vezetett vállalkozás viselt volna, a dán hatóságok úgy ítélik meg, hogy a DSB független vállalkozássá történő alakítása keretében elvégezték minden szükséges és a gyakorlatban megvalósítható elemzést.

(134) Megjegyzik ezenkívül, hogy a DSB és az állam szétválasztásának alapja a Bernstein-jelentés volt, amely részletes elemzést tartalmazott a DSB hatékonyságnövelésére rendelkezésre álló lehetőségekről, ⁽²⁰⁾ amelyet később egy nagyléptékű szerkezetátalakítási tervben valósítottak

meg 1996-ban. Ezen intézkedések eredményeképpen megerősödött a DSB kereskedelmi hatékonysága és 32 %-kal nőtt a termelékenysége.

(135) A DSB létrehozásával összefüggésben a dán hatóságok tízéves költségvetést állapítottak meg több kiinduló feltétel alapján, amelyek között volt a termelékenység javulása is, és ennek alapján határozták meg a DSB működési támogatását az 1999 és 2004 közötti időszakra.

(136) Ez az 1999. június 11-i 249. törvénybe is belefoglalt költségvetés azon a várakozáson alapult, hogy az adózás utáni tőkearányos jövedelmezőség mértéke 6 % lesz, amelyet a dán hatóságok ésszerű haszonként értékeltek.

(137) A dán hatóságok szerint a működési támogatás ezért a költségek és bevételek, valamint az ésszerű haszon átfogó, az 1999-ben rendelkezésre álló adatokból kiinduló és a piacgazdaság elveinek megfelelő értékelésén alapult. A tízéves költségvetés meghatározása és a DSB számára nyújtott szerződés szerinti kifizetések mértékének utólagos kiszámítása ezért szerintük elegendő a negyedik Altmark-kritériumnak.

(138) Ezen túlmenően a dán hatóságok emlékeztetnek az uniós joggyakorlatra ⁽²¹⁾ és hangsúlyozzák, milyen nehéz ebben az ügyben konkrét összehasonlításokat tenni egy másik üzemeltetővel.

Az összeegyeztethetőséghez kapcsolódó érvek

(139) Ha a Bizottság mégis arra a következtetésre jutna, hogy a DSB állami támogatásban részesült, a dán hatóságok véleménye szerint ez az ellentételezés akkor is összeegyeztethető a belső piaccal.

(140) Álláspontjuk szerint a tárgyalásos úton kötött szerződések megkötése keretében a gyakorlatban megvalósítható legteljeskörűbb elemzéseket és számításokat is elvégezték az ellentételezés megfelelő kiszámításának garانتálása érdekében.

(141) A dán hatóságok egyetértenek a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatában foglalt érvelésével, amelynek értelmében a gyakorlatban az ellentételezés a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősíthető, amennyiben teljesül az Altmark-ítélet harmadik kritériuma.

(142) A fent leírtaknak megfelelően a dán hatóságok úgy vélik, hogy megtettek mindent, ami ésszerűen elvárható volt annak garantálása érdekében, hogy a DSB ne részesüljön túlkompensációban, és hogy – legalább – le kell vonni az a következtetést, hogy a DSB-nek a tárgyalások alapján kötött szerződések keretében folyósított szerződés szerinti kifizetés a belső piaccal összeegyeztethető támogatásnak minősül.

(*) Bizalmas információ.

⁽²⁰⁾ A Bernstein-jelentés 1993-ban készült a dán közlekedési minisztérium által megrendelt szakvélemény eredményeképpen.

⁽²¹⁾ Különösen a T-289/03. sz. BUPA kontra Bizottság ügyben 2008. február 12-én hozott ítélet (EBHT 2008., II-81. o.), valamint a T-309/04., T-317/04., T-329/04. és T-336/04. sz. TV2/Danmark kontra Bizottság egyesített ügyekben 2008. október 22-én hozott ítélet (EBHT 2008., II-2935. o.).

(143) Ezzel ellentétben, amint már említettük, a dán hatóságok nem értenek egyet a Bizottság érvelésével a közlekedési közszolgáltatási szerződés és a közszolgáltatási kötelezettség közötti megkülönböztetés, illetve a támogatás jogszerűsége tekintetében. Úgy vélik, hogy ha jelen esetben a DSB állami támogatásban részesült volna is, ezt a támogatást nem kellett volna bejelenteni. Ha a Bizottság fenntartaná érvelését, ez a gyakorlatban alapvető és indokolatlan megkülönböztetést eredményezne aszerint, hogy egy tagállam, amely egy 100 %-os tulajdonában álló vállalkozást szállítási feladatok ellátására kötelez, a szerződésben feltünteteti-e a szolgáltatások körét, minőségét és árát, vagy sem.

(144) A fentiekre való tekintettel a dán hatóságok véleménye szerint semmi ok nincs egy olyan állami támogatás visszafizettetésére, amely a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekinthető.

A munkáltatói hozzájáruláshoz kapcsolódó érvek

(145) A dán hatóságok megjegyzik, hogy a munkáltatói hozzájárulás eltörlését előrevetítő információk alapján a Bizottság a jelen eljárás keretében nem vizsgálta meg ennek az adónak a kérdését.

(146) A dán hatóságok tájékoztatásul közölték, hogy a munkáltatói hozzájárulás módosításairól a 2008. június 25-i 526. sz. törvény rendelkezik, és e módosítások 2009. január 1-jével léptek hatályba.

Az összeegyeztethetőség vizsgálatának jogalapjához kapcsolódó érvek

(147) A dán hatóságok 2010. január 8-án kelt levelükben jelezték, hogy nincsenek különös észrevételeik az alkalmazandó jogalap – azaz az 1191/69/EGK vagy az 1370/2007/EK rendelet – Bizottság általi meghatározását illetően.

6. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁT KÖVETŐEN

(148) A DSB – a szóban forgó intézkedések kedvezményezettje – és a DKT – a második panaszos – nyújtott be észrevételeket. Hangsúlyozni kell, hogy a Gråhundbus, az első panaszos, nem nyújtott be észrevételt.

6.1. A DSB ÁLTAL BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK

(149) 2008. december 30-án kelt levelében a DSB benyújtotta az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozattal kapcsolatos észrevételeit.

(150) A DSB jelzi, hogy teljes mértékben osztja a dán hatóságok észrevételeit, és mindössze azt kívánja vizsgálni, hogy a Bizottság kérheti-e a támogatás visszatérítését, amennyiben arra a következtetésre jut, hogy a közlekedési közszolgáltatási szerződések a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülnek.

(151) A DSB úgy véli, hogy az ilyen támogatás visszatérítése ebben az esetben ellenkezne a bizalomvédelem elvével, miáltal akadályozná az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet⁽²²⁾ 14. cikke (1) bekezdésének alkalmazását.

(152) A DSB először is úgy ítéli meg, hogy jogosan gondolhatja, hogy a dán kormánynak az öt- és tízéves szerződésekhez kapcsolódó szerződés szerinti kifizetései nem minősülnek állami támogatásnak. Véleménye szerint a helyzet nem volt egyértelmű abban a tekintetben, hogy milyen módszereket kell alkalmazni az állami támogatás meglétének ellenőrzésére a szárazföldi szállítási ágazatban.

(153) A DSB másfelől úgy véli, hogy annak megítélése során, hogy a kormány előnyt biztosított-e a DSB-nek, az ügylet végrehajtásának időpontját kell figyelembe venni. Az, hogy esetleg jelen lehetett némi bizonytalanság a szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeket és az esetleges további bevételi forrásokat illetően, nem akadályozhatta meg az államot abban, hogy megállapodást kössön a piaci viszonyokat tükröző árak alkalmazásával. A DSB szerint általában minden megállapodásban rejlik némi bizonytalanság, és a rendes szerződéses viszonyok esetében a vállalkozások viselik ezt a kockázatot. Egy olyan rendszer, amelyben a DSB egyedül viseli a jegyértékesítéshez vagy a kiadások előre nem látható ingadozásához kapcsolódó kockázatokat, a legjobb módja, hogy a vállalkozást szolgáltatásai javítására és egyre több utas bevonására ösztönözze,⁽²³⁾ ami az állam számára lehetővé teszi, hogy a lehető legjobb értéket kapja a DSB-nek nyújtott szerződéses kifizetésekért, valamint hogy a (például nem megfelelő igazgatás vagy bevételkiesés miatti) romló teljesítménnyel összefüggő kockázatokat a vállalkozásra hárítsa. A DSB-nek ezért az a véleménye, hogy az állam a két szerződés megkötésének időpontjában ésszerű befektetőként járt el, aki lehetőségei optimalizálásán keresztül igyekszik az említett szerződések tekintetében a lehető legjobb eredményt elérni.

(154) Másrészt a DSB úgy véli, hogy jogos elvárása volt az, hogy a szerződés szerinti kifizetések mindenképpen megfelelnek az 1191/69/EGK rendeletben előírt feltételeknek, és e rendelet értelmében csoportmentességet élveznek. Kétségeinek ad hangot a rendelet 14. cikke Bizottság általi értelmezését illetően.

(155) A DSB emlékeztet arra, hogy a rendelet V. szakasza – amely nem tartalmaz rendelkezéseket az ellentételezések összegéről – ellentétben áll ugyanezen rendelet II–IV. szakaszaival, amelyek részletes rendelkezéseket tartalmaznak az ellentételezés összegéről a közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében. A DSB szerint a rendelet célja azon szándék kielégítése volt, hogy ésszerű ellentételezést lehessen biztosítani az üzemeltetőknek. Márpedig

⁽²²⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

⁽²³⁾ Lásd különösen a németországi Wittenbergben nyújtott autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatásokról szóló 2006. január 25-i 604/2005/EK bizottsági határozatot (HL C 209., 2006.8.31., 7. o., a 78. és azt követő pontok).

mivel önkéntesen vállalt kötelezettségekről van szó, a közszolgáltatási szerződésben részes szállítók helyzete nagymértékben különbözik azon üzemeltetőkétől, amelyeket az állam egyoldalúan kötelez közszolgáltatási kötelezettségek ellátására, amint az a rendeletben is tükröződik. Ilyen körülmények között a Bizottság nem értelmezheti az 1191/69/EGK rendeletet az EUMSz. 106. cikkének (2) bekezdése ⁽²⁴⁾ fényében.

- (156) Végezetül a DSB nem ért egyet a rendelet 17. cikkének Bizottság általi értelmezésével, amely szerint az előírt bejelentési kötelezettség alóli mentesség kizárólag a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásáért járó ellentételezésekre vonatkozik, a közlekedési közszolgáltatási szerződésekre nem.

Az összeegyeztethetőség vizsgálatának jogalapjához kapcsolódó érvek

- (157) A DSB észrevételeit 2010. január 8-án kelt levelében tette meg. Ebben elviekben vitatja annak jogszerűségét, hogy a Bizottság ebben az esetben az 1370/2007/EK rendeletet alkalmazza.
- (158) A DSB emlékeztet arra, hogy a DSB és a dán állam közötti szóban forgó szállítási szerződéseket a rendelet elfogadása és hatálybalépése előtt kötötték meg. Ha a rendelet alkalmazandó lenne, visszamenőleges hatályú jogszabályról lenne szó, ami a DSB szerint ellentétben állna az alapvető jogi elvekkel, azaz úgy a jogbiztonság, mint a bizalomvédelem elvével. A DSB ezenfelül úgy véli, hogy semmi nem mutat arra, hogy az uniós jogalkotó visszamenőleges hatállyal kívánta volna felruházni az 1370/2007/EK rendeletet.
- (159) Ellenkezőleg, a DSB észrevétele szerint a rendelet az új szabályok fokozatos bevezetéséről rendelkezik, ezenkívül a rendelet rendelkezései általában nem vonatkoznak a már megkötött szerződésekre, ha azok határozott időre szólnak. Mivel a szóban forgó szerződések időtartama megfelelt az átmeneti rendelkezések által előírtaknak, a DSB úgy véli, hogy azokra kizárólag az azok megkötése időpontjában hatályos jogszabályok – azaz az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK rendelet – alkalmazandók.
- (160) A DSB ezen túlmenően a Bizottság közelmúltbeli határozathozatali gyakorlatára támaszkodik, amely szerint a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az 1370/2007/EK rendelet nem alkalmazható a rendelet 2009. december 3-i hatálybalépését megelőzően kötött szerződésekre ⁽²⁵⁾.

⁽²⁴⁾ Az EK-Szerződés 86. cikkét 2009. december 1-i hatállyal az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSz.) 106. cikke váltotta fel. A két rendelkezés lényegét tekintve azonos. E határozat keretében az EUMSz. 106. cikkére történő hivatkozás adott esetben az EK-Szerződés 86. cikkére történő hivatkozásként értelmezendő.

⁽²⁵⁾ E tekintetben lásd a következő bizottsági határozatokat: a Bizottság 2009/325/EK határozata (2008. november 26.) a dél-morvauországi buszvállalatoknak közszolgáltatásért nyújtott ellentételezésre vonatkozó C 3/08 számú állami támogatásról – Cseh Köztársaság (HL L 97., 2009.4.16., 14. o., (111) preambulumbekzdés); a Bizottság 2009/845/EK határozata (2008. november 26.) a Postbus Lienz körzetében érvényes közszolgáltatási szerződésére vonatkozó C 16/07 számú állami támogatásról – Ausztria (HL L 306., 2009.11.20., 26. o., (104) preambulumbekzdés).

- (161) A DSB másodlagosan további olyan adatokkal szolgált, amelyek bizonyítják, hogy a közlekedési közszolgáltatási szerződések minden esetben megfelelnek az 1370/2007/EK rendelet rendelkezéseinek.

6.2. A DKT ÁLTAL BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK

- (162) 2009. február 16-án kelt levelében a DKT benyújtotta az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit. Ezeket az észrevételeket az alábbiakban foglaljuk össze.

Előzetes megjegyzések

- (163) A DKT utal a Bizottsághoz panasz, illetve az eljárás megindítását megelőző levélváltás keretében benyújtott információk összességére.
- (164) A DKT kiemeli, hogy az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozat a jelek szerint a DSB-nek csak a klasszikus vasúti szolgáltatási tevékenységéhez kapcsolódó közlekedési közszolgáltatási szerződéseiről tesz említést, és nem vonatkozik leányvállalata, a DSB S-tog a/s által nyújtott városi szállítási tevékenységére, amelyekről pedig az eredeti panasz említést tesz.
- (165) A DKT felhívja a figyelmet arra, hogy a városi szállítási szerződések ugyanolyan természetűek és azonos kérdéseket vetnek fel. E körülmények között a DKT hangsúlyozza, hogy a jelen bizottsági vizsgálatnak ki kell terjednie a városi közlekedési közszolgáltatási szerződésekre is.
- (166) A DKT általában úgy vélekedik, hogy jelen esetben az Altmark-kritériumok nem teljesülnek, ezért a szóban forgó szerződések állami támogatással járnak. A DKT véleménye szerint ezek a támogatások összeegyeztethetetlenek és jogellenesek, és a Bizottságnak el kell rendelnie azok visszavételét.

Az első Altmark-kritériumhoz kapcsolódó észrevételek

- (167) Noha a Bizottság nem adott hangot kétségeknek az első Altmark-kritérium teljesülését illetően, a DKT tett észrevételeket ezzel kapcsolatban.
- (168) A DKT megítélése szerint a közszolgáltatási kötelezettségek megállapítása terén a tagállamok rendelkezésére álló tág mozgástérnek nem szabadna olyan önkényes helyzetekhez vezetnie, ahol harmadik felek nem kérdőjelezhetik meg egy adott tevékenység közlekedési közszolgáltatás keretében történő működtetését. A DKT szerint a Bizottság köteles indokolni a közszolgáltatási kötelezettség előírásának szükségességét.

- (169) A Bíróság joggyakorlata és a Bizottság gyakorlata alapján a DKT vitatja a Bizottság azon megállapítását, miszerint nem történt nyilvánvaló értékelési hiba. A DKT különösen úgy véli, hogy nem elegendő a szolgáltatás pontosságával, minőségével és rendszerességével kapcsolatos célkitűzések megléte annak megállapításához, hogy egy szolgáltatás közszolgáltatási kötelezettségnek minősül-e.
- (170) A Bizottságnak helyett az 1191/69/EGK rendeletben foglalt kritériumok fényében kellene lefolytatnia vizsgálatát és értékelnie kellene a közszolgáltatási feladatok arányosságát. A DKT szerint a Bizottságnak különösen azt kellene megvizsgálnia, hogy a szóban forgó szolgáltatásoknak a pontossággal, minőséggel és rendszerességgel kapcsolatos célkitűzésekkel összhangban történő működtetése nem lenne-e nyereséges.
- (171) A DKT valójában úgy véli, hogy a közszolgáltatásért nyújtott ellentételezés csak akkor indokolt, ha a szolgáltatás nem nyereséges, és annak működtetéséhez elengedhetetlen az ellentételezés biztosítása, ami maga után vonja annak szükségességét, hogy minden egyes érintett vasúti összeköttetés tekintetében elkülönült vizsgálatot végezzenek.

A második Altmark-kritériumhoz kapcsolódó észrevételek

- (172) A DKT vitatja a Bizottság azon érvelését, miszerint a DSB ellentételezésének kiszámításához alapul szolgáló tízéves költségvetéseknek köszönhetően teljesülne a második Altmark-kritérium. Véleménye szerint ezek a költségvetések nem tartalmaznak elegendő paramétert, sem kellőképpen részletes költségelemzést ahhoz, hogy meg lehessen állapítani az egyes érintett vasúti összeköttetések esetében szükséges ellentételezés mértékét.

A harmadik Altmark-kritériumhoz kapcsolódó észrevételek

- (173) A DKT úgy véli, hogy ezt a harmadik kritériumot a negyedik Altmark-kritérium keretében kellene elemezni, hiszen ha a vállalkozás nem minősül átlagos, jól vezetett vállalkozásnak, a harmadik kritérium vizsgálata feleslegessé válik, mivel nem alapulhat egy ilyen vállalkozás költségeinek elemzésén.

A negyedik Altmark-kritériumhoz kapcsolódó észrevételek

- (174) A DKT emlékeztet arra, hogy a szóban forgó közlekedési közszolgáltatási szerződések odaítélése nem képezte pályázati eljárás tárgyát. Ezen túlmenően a DKT osztja a Bizottság kételyeit azt illetően, hogy a tízéves költségvetések és a dán állam által alkalmazott módszertan lehetővé tenné a negyedik Altmark-kritérium teljesítését.
- (175) Ebben a tekintetben a DKT különösen felhívja a figyelmet arra, hogy az egyes vonalakra közzétett pályázatok bizonyossága szerint a DSB versenytársai a DSB-énél

mintegy 27 %-kal alacsonyabb költségek mellett voltak képesek üzemeltetni a szolgáltatásokat. A DKT hasonlóképpen emlékeztet arra, hogy a DSB személyzetként köztisztviselőket foglalkoztat, ami kizárja a negyedik Altmark-kritérium teljesülését.

A túlkompenzáció összeegyeztethetlenségéhez kapcsolódó észrevételek

- (176) A DKT nem ért egyet a Bizottságnak a támogatás összeegyeztethetőségére vonatkozó vizsgálatához kapcsolódó érvelésével. Úgy véli, hogy az 1191/69/EGK rendelet megkülönböztetést tesz egyrészt a rendelet II., III. és IV. szakaszában foglalt, a valós költségeken alapuló megközelítés, másrészt az ugyanazon rendelet V. szakaszában foglalt, egy adott szolgáltatás nyújtásáért egy szolgáltató által, illetve az azonos szolgáltatásért egy versenytárs által kínált ár összehasonlításán alapuló megközelítés között. A DKT szerint ez a megkülönböztetés tükröződik az eltérő eljárási követelményeken alapuló közszolgáltatási kötelezettségek, illetve szerződések közötti – azok jellege szerinti – különbségtételben.
- (177) Következésképpen a Bizottságnak a valós költségekkel összefüggő megközelítésen, valamint az EUMSZ. 106. cikke (2) bekezdésének végrehajtásához kapcsolódó elveken alapuló érvelése nem alkalmazható a közlekedési közszolgáltatási szerződésekben rögzített ár vizsgálatára. A DKT úgy véli, hogy az ilyen megközelítés ellenkezik a közösségi joggyakorlattal (a Combis-ítélet), a Bizottság gyakorlatával (a közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabály) ⁽²⁶⁾, valamint magával az eljárás megindításáról szóló határozattal is, amely megerősíti az EUMSZ. 93. cikkének *lex specialis* jellegét.
- (178) Abból a megállapításból kiindulva, hogy a Bizottság ebben az esetben a közlekedési közszolgáltatási szerződésekre a valós költségeken alapuló megközelítést kívánja alkalmazni, a DKT mindamelllett megfogalmazott néhány észrevételt e megközelítésről.
- (179) A DKT valójában úgy véli, hogy a dán hatóságok által a túlkompenzáció hiányának bizonyítása céljából bemutatott adatok nem helytállóak. A DKT több érvet is felhoz ennek alátámasztására:
- A DSB képes lett volna jelentős mértékben csökkenteni költségeit, amennyiben pályázati eljárásban vett volna részt bizonyos vonalak tekintetében.
 - Ezen túlmenően a közlekedési közszolgáltatási szerződések úgy rendelkeznek, hogy a DSB pénzügyi helyzetének stabilnak kell lennie, amiben az a tény nyilvánul meg, hogy a szerződés szerinti kifizetések magasabb összegűek a közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódó költségek szoros értelemben vett ellentételezésénél.

⁽²⁶⁾ HL C 297., 2005.11.29., 4. o.

- A szerződéses kifizetések mértékét nem indokolták megfelelően és a tízéves költségvetéseket „méretre szabottan” dolgozták ki oly módon, hogy a DSB számára garantáljanak bizonyos nyereségszintet anélkül, hogy az az érintett összeköttetések mindegyike tekintetében a költségek és a bevételek részletes elemzésén alapult volna.
 - Az ellentételezési rendszert a tőkearányos jövedelmezőséghez kapcsolódó célkitűzésre alapozták, nem a többletköltségek pusztá ellentételezésére.
 - A DKT által közzétett számítások szerint a Koppenhága és Århus közötti fővonali vasúti összeköttetés a DSB számára jelenleg előírt kötelezettségek figyelembevételével nyereséges lenne, ezért annak nem kellene közszolgáltatási szerződés tárgyát képeznie.
 - Ezen túlmenően a DSB állítólagos teljesítményjavulása szerinte nem koherens a pénzügyi adatokkal, amelyek az érintett időszak során a bevételekhez képest a munkaerőköltségek növekedését mutatják.
 - A DKT hasonlóképpen kétségbe vonja a szerződés szerinti kifizetések egymilliárd DKK összegű csökkentésének valószínűségét, amely összeg a társaság éves beszámolója szerint mindössze 647 millió DKK.
 - A DKT azt állítja, hogy a DSB (vonatkilométerben kifejezett) célkitűzéseit a 2000–2004 közötti időszakban nem érték el – ami a szerződés szerinti kifizetések csökkentését vonta volna maga után –, és hogy a DSB ellentételezést kapott olyan gördülőállományért, amely költségeit a késedelmes átadás miatt nem kellett viselnie.
 - Végül a DKT úgy véli, hogy jelentős eredményeit figyelembe véve a DSB saját maga is képes lett volna megbirkózni a gördülőállomány késedelmes átadásának pénzügyi következményeivel, mivel helyettesítő állományról volt szó. A DSB állítólag 225 millió DKK kárpótlást kapott az Ansaldo Bredától a késedelemért, amelyet vissza kellett volna fizetnie a dán államnak, amely a DKT szerint ezt a költséget viselte. A DSB eszerint állítólag 104 millió DKK többletkifizetésben részesült a szerződés szerinti kifizetések keretében olyan állománnyal összefüggésben, amelyet nem helyeztek üzembe.
- (180) A DKT szerint a DSB nyereségének magas szintje a következő okokból azt bizonyítja, hogy a társaság túlkompenzációban részesült:
- A DSB eredményei meghaladják a hasonló (azaz alacsony) kockázat mellett tevékenykedő társaságok által ésszerűen elkönnyelhető nyereség szintjét.
 - A DKT emlékeztet egy, a panaszában kifejtett elemzésre, amely azt mutatja, hogy a DSB adózás előtti haszonkulcsa (12,3 % az 1999–2004 és 12,77 % a 1999–2007 közötti időszakban) állítólag meghaladja a más európai vasúttársaságokéit (2,21 %–4,47 % az Egyesült Királyságban, 3,35 % Svédországban, 0,49–4,65 % Németországban, vagy 0,8–3,77 % az SNCF esetében), illetve a Bizottság által egy másik hasonló eljárás során megjelölt mértéket. ⁽²⁷⁾
 - A DKT úgy véli, hogy ezenfelül a közlekedési közszolgáltatási szerződéseket illetően a DSB eredményei egyértelműen magasabbak hazai versenytársaiénál (DSB 12,77 %; DSB S-tog 10,45 %; Arriva 4,39 %; Metro Service 6,18 %).
 - A DKT hangsúlyozza, hogy a DSB eredményei jócskán (a DKT becslései szerint mintegy 3,678 milliárd DKK-val) meghaladják a dán állam által a DSB számára célkitűzésként kijelölt 6 %-os tőkearányos jövedelmezőség szintjét.
- (181) Végül a DKT úgy ítéli meg, hogy az az érv, miszerint az osztalékfizetéssel kizárható a túlkompenzáció, az alábbi okok miatt nem helytálló:
- A közlekedési közszolgáltatási szerződések nem rendelkeznek a szerződés szerinti kifizetések visszafizetésével kapcsolatos mechanizmusról abban a feltételezett esetben, ha azok meghaladnák a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásának ellentételezésére korlátozódó összeget.
 - A dán kormány jelen esetben összemosza befektetői, közvállalkozás részvénytulajdonosaként játszott szerepét a közszolgáltatási kötelezettség ellátásának ellentételezését lehetővé tévő közjogi hatóság szerepével.
 - Az osztalékfizetés önmagában nem semmisítheti meg sem a túlkompenzáció gazdasági hatásait, sem a versenytorzítást, amely következményei a piacon fennmaradnak.
 - Az osztalékfizetéssel kapcsolatos érv diszkriminációt von maga után a közvállalkozások és magánvállalkozások között.
 - A közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló bizottsági keretszabály úgy rendelkezik, hogy az átvitt többlet csak mintegy 10 %-os mértéket érhet el évente.
 - Nincs közvetlen kapcsolat a túlkompenzáció és a dán államnak fizetett osztalék összege között, amely elvet egyébként már a tízéves költségvetésekben, még az esetleges túlkompenzáció megállapítása előtt lefektették.
- ⁽²⁷⁾ A Bizottság 2007. október 23-i határozata (C 47/07. számú ügy) a Deutsche Bahn Regio, valamint Berlin és Brandenburg tartományok (Länder) közötti közszolgáltatási szerződésről (HL C 35., 2008.2.8., 13. o.).

A munkáltatói hozzájáruláshoz kapcsolódó észrevételek

- (182) A DKT jelzi, hogy a dán állam 2008-ban eltörölte a munkáltatói hozzájárulás alóli-mentességet. Utal arra a dán törvénytervezetre, amely évente 80 millió DKK-ra becsülte a DSB-t emiatt az adó miatt terhelő többletköltséget. Ennek alapján a DKT úgy véli, hogy az adó alóli mentesség jelentős – tíz év alatt mintegy 800 millió DKK összeget elérő – negatív hatással járt a versenyre; ezt az összeget a dán kormánynak vissza kellene vennie.
- (183) Ezen túlmenően a DKT felhívta a Bizottság figyelmét arra, hogy a dán állam állítólag úgy döntött, hogy a jövőben a szerződés szerinti kifizetések megnövelésén keresztül ellentételezi a DSB ilyen adókötelezettségét.
- (184) A DKT kéri, hogy a Bizottság ezt a kérdést a jelen eljárás keretében tárgyalja, mivel a CP78/06. számú eljárást, amelyre az eljárás megindításáról szóló határozatában hivatkozott, azóta lezárták.

Az összeegyeztethetőség vizsgálatának jogalapjához kapcsolódó észrevételek

- (185) 2010. január 10-én a DKT eljuttatta a Bizottsághoz azzal kapcsolatos észrevételeit, hogy az 1191/69/EGK és az 1370/2007/EK rendelet közül melyik lenne a megfelelő jogalap.
- (186) A DKT úgy véli, hogy mivel az 1370/2007/EK rendelet csak 2009. december 3-án lépett hatályba, a szóban forgó támogatási intézkedések összeegyeztethetőségének e rendelet alapján történő vizsgálata téves jogalkalmazásnak minősülne. Miután emlékeztet az uniós szabályok állami támogatások kapcsán történő alkalmazásának bizonyos időbeli hatállyal kapcsolatos elveire, a DKT azzal érvelt, hogy megkülönböztetést kell tenni annak alapján, hogy bejelentett vagy nem bejelentett támogatási intézkedésről van-e szó. A DKT az Európai Unió Elsőfokú Bíróságának SIDE-ítéletére⁽²⁸⁾ hivatkozott annak megállapítása érdekében, hogy ebben az esetben a Bizottságnak az 1191/69/EGK rendelet alapján kellene vizsgálnia az összeegyeztethetőséget.
- (187) A DKT következtetését arra alapozza, hogy a szóban forgó közlekedési közszolgáltatási szerződések az 1999 és 2004, illetve 2005 és 2014 közötti időszakot fedik le, és a támogatásokat a szerződés szerinti kifizetések során, havonként folyósítják. Ezen túlmenően a DKT felhívja a figyelmet arra, hogy az 1370/2007/EK rendelet nem tartalmaz semmiféle rendelkezést a már megítélt vagy vizsgálat tárgyát képező állami támogatásokról. Az eljárás megindításáról szóló, 2008. szeptember 10-i határozat egyébként nem hivatkozik az új rendeletre, noha azt akkor már elfogadták. Végül a DKT rámutat a jogszerűtlen állami támogatás értékeléséhez alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló bizottsági közleménnyel⁽²⁹⁾ fennálló ellentmondásra.
- (188) A DKT mindenesetre úgy véli, hogy az 1370/2007/EK rendelet csak a közlekedési közszolgáltatási szerződés

jövőbeni joghatásai – azaz a 2009. december 3-át követően teljesített szerződés szerinti kifizetések – tekintetében jelenthet megfelelő jogalapot az összeegyeztethetőség vizsgálatához.

7. DÁNIA ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK MEGJEGYZÉSEIRŐL

- (189) Dánia szerint a DKT észrevételei nem vezetnek a szóban forgó tények eltérő megítéléséhez. Dánia fenntartja, hogy ebben az esetben mind a négy Altmark-kritérium teljesül és a DSB nem részesült túlkompenzációban.

A bizottsági vizsgálat hatóköréhez kapcsolódó észrevételek

- (190) Dánia úgy véli, hogy a fővárosi régióban szállítási szerződések nem tartoznak a hivatalos vizsgálati eljárás hatókörébe, ezért nem szükséges a DKT ezzel kapcsolatos észrevételeinek kommentálása.
- (191) Dánia mindamellett jelzi, hogy a DSB S-tog a/s a DSB SV 100 %-os leányvállalata, és hogy a DSB S-tog a/s-re vonatkozó adatokat tartalmazza úgy a DSB csoport konszolidált éves beszámolója, mint a dán hatóságok által benyújtott adatok.
- (192) A dán hatóságok rámutatnak arra, hogy a DSB S-tog a/s által nyújtott szállítási szolgáltatáshoz kapcsolódó tervezett és szerződés szerinti kifizetéseket szintén 6 %-os adózás utáni tőkearányos jövedelmezőség alapján állapították meg. A DSB S-tog a/s eredményét integrálták a DSB SV költségvetésébe, és a fővonali és regionális szállításért a társaságnak folyósítandó szerződés szerinti kifizetéseket ennek figyelembevételével számították ki. Ezen túlmenően a DSB S-tog a/s leányvállalat működési nyereségét beszámítják a DSB SV konszolidált eredményébe. A DSB S-tog a/s forgalmából generált eredmény tehát szerepel a DSB SV összevont pénzügyi eredményében.

Az Altmark- kritériumokhoz kapcsolódó észrevételek

- (193) Dánia szerint a jelen esetet illetően a DKT észrevételei nem kérdőjelezhetik meg a négy Altmark-kritérium teljesülését.
- (194) Az első kritériumot illetően a dán hatóságok emlékeztetnek arra, hogy a Bizottság e ponttal kapcsolatban nem támasztott kétségeket. Az alábbiakban egyébként még szó lesz arról, hogy a Koppenhága-Århus vonal működtetése közszolgáltatási kötelezettségnek minősül-e.
- (195) A második kritérium tekintetében a dán hatóságok emlékeztetnek arra, hogy a Bizottság nem adott hangot kétségeinek a 2008-ig tartó időszakot illetően, és rámutatnak arra, hogy a 2009 és 2014 közötti időszak esetében a DSB-nek folyósított ellentételezés mértékét szintén a Bizottsághoz benyújtott tízéves költségvetés alapján számították ki.

⁽²⁸⁾ A T-348/04. sz. *Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE)* kontra Bizottság ügyben 2008. április 15-én hozott ítélet.

⁽²⁹⁾ HL C 119., 2002.5.22., 22. o.

- (196) Ami a DKT által a harmadik kritériummal és azzal kapcsolatban megfogalmazott észrevételeket illeti, hogy azt csak a negyedik kritérium előzetes teljesülése esetén szükséges vizsgálni, a dán hatóságok nem értenek egyet ezzel a véleménnyel, és úgy vélik, hogy a kritériumok teljes mértékben értékelhetők egymástól függetlenül és abban a sorrendben, amelyet a Bíróság is követett az Altmark-ítéletben.
- (197) Végül a negyedik kritériumot illetően a dán hatóságok cáfolják a DKT azon érveit, amelyek alapján az a következtetés lenne levonható, hogy nem teljesül ez a kritérium. Rámutatnak arra, hogy a tízéves költségvetéseket a rendelkezésre álló összes adat és a költségek megfelelő elemzése alapján dolgozták ki, belefoglalva a hosszú távú teljesítményjavulással kapcsolatos perspektívát is. Ezen túlmenően a második szerződéssel kapcsolatos tárgyalások során a költségvetést felülvizsgálták és a szerződés szerinti kifizetések összegét csökkentették a hatékonyságnövekedésen elért nyereség figyelembevétele érdekében. A dán hatóságok jelzik ezenkívül, hogy az a tény, hogy a társaság történelmi okokból bizonyos rendkívüli költségeket visel a közalkalmazotti jogállásban foglalkoztatott munkavállalók után, nem áll összefüggésben a társaság megfelelő vagy nem megfelelő igazgatásával. Szintén emlékeztet arra, hogy igen jelentős különbségek vannak többek között a különböző vasúttársaságok tokeszerkezetében és kockázati profiljában, ami lehetetlenné teszi a más társaságokkal történő összehasonlítást. Hasonlóképpen az a tény, hogy a DSB First – első ránézésre – alacsonyabb árat tudott kínálni a Kystbanen vonal üzemeltetésére, nem tükrözi azt, sőt még csak nem is mutat arra, hogy a DSB számára folyósított kifizetések túl nagy mértékűek lettek volna, mivel ezt az ajánlatot egy önálló vállalat nyújtotta be és az más paramétereken alapul (kizárólag szerződéses alkalmazottak foglalkoztatása, fiatalabb gördülőállomány, kevesebb utazószemélyzet).

Az összegegyeztetetőséghez kapcsolódó észrevételek

- (198) Dánia emlékeztet a Bizottság 1191/69/EGK rendelet alkalmazásával kapcsolatos érvelését illető kétélyeire, mivel úgy véli, hogy a rendelet jelentős jogbizonytalanságot von maga után, különösen a közlekedési közszolgáltatási szerződések bejelentési kötelezettsége tekintetében.
- (199) Dánia mindamellett nem ért egyet a DKT értelmezésével, különösen a 14. cikk (2) bekezdésének b) pontjában foglalt „ellenérték” szó használata tekintetében, valamint az 1191/69/EGK rendelet alkalmazhatósága esetén az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alkalmazhatatlanságát illetően.

i. Az elemzés általános szempontjai

- (200) Dánia a legmesszemenőbbekig vitatja a DKT azon érvét, miszerint az ellentételezés az egyes érintett vonalak költségei alapján kellene meghatározni. Semmiféle jogszerűt nem követeli meg azt, hogy egy átfogó közszolgáltatási szerződés teljesítése fejében folyósított ellentételezést a szolgáltató által elfogadott minden egyes kötelezettség „mikroszintű” elemzése alapján kellene kiszámítani.
- (201) A dán hatóságok vitatják a Fred Olsen-ítélet (a T-17/02. számú ügy) DKT általi értelmezését, és hangsúlyozzák,

hogy ebben az esetben összefüggő, integrált és egyazon átfogó, tárgyalások útján kötött szerződés keretében üzemeltetett hálózatról van szó. Az ellentételezés vonalankénti elemzés alapján történő rögzítése ezért felesleges és megtévesztő eredményekhez vezethetne. Ez az eljárás a közös költségek megosztásával kapcsolatban jelentősebb bizonytalanságokat szülne, mint a szerződésben foglalt közszolgáltatási kötelezettségek ellátásával összefüggő bevételek és kiadások egészének áttekintő vizsgálata.

- (202) Ezzel szemben emlékeztetnek arra, hogy a DSB szerződés szerinti szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó számviteli adatai elkülönülten vizsgálhatók, mivel azok tekintetében elkülönült számvitelt vezet a társaság.

ii. A Koppenhága–Århus összeköttetés

- (203) A dán hatóságok nem értenek egyet azzal a véleménnyel, miszerint a pénzügyi támogatás nélkül működtethető szolgáltatás nyújtása nem minősülhet közszolgáltatási kötelezettségnek. Az államnak jogában áll úgy dönteni, hogy azt egy paramétereit (a menetrendet, kapacitást, viteldíjakat stb.) tekintve koherens közszolgáltatásba integrálja – márpedig jelenleg ez a helyzet, mivel ez a vonal az Århustól északra fekvő összeköttetések, a többi vonallal meglévő kapcsolatok és az ott közlekedő szerelvények csoportosítása vagy szétválasztása miatt szorosan illeszkedik a DSB többi szolgáltatásába.
- (204) Ezen túlmenően a dán hatóságok jelzik, hogy a DSB-nek fizetett ellentételezések összegét a közszolgáltatási kötelezettségek egészével összefüggő bevételek és költségek alapján számítják ki. Ha ezen belül vannak potenciálisan nyereséges vonalak vagy szolgáltatások is, az azokból származó bevételek szintén részét képezik az átfogó számításnak. Ebben az esetben pedig az önmagukban potenciálisan nyereséges vonalak kizárása csupán azzal az eredménnyel járna, hogy növelné a DSB-nek folyósított támogatás teljes összegét, így a nem veszteséges vonal szerződésbe foglalása nem vezet feltétlenül túlkompensációhoz.

- (205) Amellett a dán hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy a DKT Koppenhága–Århus vonallal kapcsolatos számításai pontatlanok és bizonyos elemei miatt vitathatók. Hangsúlyozzák, hogy a DKT nem részletezi kellőképpen a számítás módját, és jelzik, hogy nem értenek egyet a bemutatott számadatokkal. Dánia szerint e vonal tekintetében optimista becslés szerint is több mint [...] millió DKK-val kevesebb bevételre lehet számítani, mint a DKT által idézett [...].

iii. Termelékenység

- (206) A dán hatóságok cáfolják azt az érvet, miszerint a DSB termelékenyséjavulásból származó nyeresége nem nőtt volna jelentős mértékben 1999 és 2007 között. Megkérdőjelezzik a DKT által alkalmazott, a névleges személyzeti költségek és a forgalom arányán alapuló számítási módszert. A DSB forgalmát ugyanis több mikro- és makrogazdasági tényező is befolyásolja, aminek következtében nincs arányos és állandó korreláció a termelékenység és a forgalom között; ilyen tényező például a helyi verseny, a konjunktúra fejleményei, a politikai prioritások, az infláció, az utazóközönség változó társadalmi összetétele stb.

(207) A dán hatóságok két módszert javasolnak a DSB tevékenységei termelékenységének értékelésére:

- a DSB teljesítményének, azaz a kilométerenkénti utasszámnak (ez 1,8 %-kal nőtt 1999 és 2007 között) a foglalkoztatottak (teljes munkaidős alkalmazottak) számával való összevetése,
- a DSB teljesítményének a személyzeti reálköltségekkel (azaz a munkabér-inflációval korrigált költségekkel) való összevetése.

(208) E két módszer szerint évi 1,9 %-kal, illetve 2 %-kal nőtt a társaság termelékenysége.

iv. A szerződés szerinti kifizetések csökkentése

(209) A dán hatóságok kijelentik, hogy a DKT által e tekintetben bemutatott számadatok nem helytállóak. A DSB beszámolóiban szereplő és a DKT által felhasznált „szerződés szerinti kifizetések” egyaránt vonatkoznak az állammal kötött, jelen esetben szóban forgó szerződésre és más szerződésekkel (a DSB svédországi szerződéseivel: a Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) kötött szerződéssel és a Langå-Struer vonalra vonatkozó ideiglenes szállítási szerződéssel) összefüggő egyéb kifizetésekre.

(210) Rávilágítanak arra, hogy az egymilliárd DKK összegű csökkenés egyértelműen kitűnik a 2003. évi pénzügyi törvényből (a 28.61.01. cikk (10) bekezdése). A 2003. és 2004. évi pénzügyi törvényből ezenkívül az is kiderül, hogy felfelé kiigazították a 2003-ban és 2004-ben csökkentett összegeket. Dánia benyújt egy összefoglaló táblázatot, amely megmutatja, hogy a csökkentés teljes értéke végül 1018 millió DKK volt.

v. Vonatkilométer

(211) A dán hatóságok rámutatnak arra, hogy a szerződésben a vonatkilométerben kifejezett teljesítmény tekintetében rögzített kötelezettség alacsonyabb a DKT által felhozottnál, mivel figyelembe kell venni a Jyllandból az ország középső és nyugati részeibe irányuló szállítási szolgáltatáshoz kapcsolódó, 2003 novemberében kiírt pályázatot is. A hatóságok táblázat formájában nyújtják be a pontos számadatokat, amelyekből kiderül, hogy a DSB összességében 1,5 millió vonatkilométerrel többletet tett meg a szerződésben előrejelzettnél, ezért nem jelenthető ki, hogy a DSB olyan szolgáltatásokért részesült volna ellentételezésben, amelyeket nem teljesített. Ezen túlmenően hangsúlyozzák, hogy a DSB negyedévenként jelentést küldött a közlekedési minisztériumnak a szerződéshez kapcsolódó teljesítményéről.

vi. A DSB eredményei

(212) Dánia úgy véli, hogy a DSB – 6 %-os feltételezett haszonkulcsra alapozott – előzetes költségvetése ésszerű és valószínű volt. Az, hogy a nyereség végül magasabbnak bizonyult az előzetes költségvetésben foglaltnál, egy sor előre láthatatlan körülmény következménye volt, és a kormány

úgy zárta ki annak hatását, hogy egyrészt rendkívüli csökkentést hajtott végre a szerződés szerinti kifizetésekben, másrészt osztalékot vett ki a társaságból.

(213) Emellett a dán hatóságok vitatják az európai személyszállító vasúttársaságok teljesítményadatainak felhasználhatóságát erre az összehasonlításra. Rámutatnak továbbá az ilyen összevetésekben rejlő nehézségekre (a tőkeszerkezet és a tőkebefektetés mértékének különbözősége, a működési kockázattal összefüggő feltételek, a vállalatok számviteli adatait befolyásoló makrogazdasági és strukturális tényezők), és idézik az Európai Bizottság egy jelentését, amely a DSB-t nem tünteti fel az európai piacon tevékenykedő versenytársainál nyereségesebbként.

(214) Dánia másfelől nem vitatja, hogy a DSB eredményeinek alakulása kedvezőbbnek bizonyult az eredeti költségvetésekben előrejelzettnél. Mindamellett a dán hatóságok felvilágosítással szolgálnak az adókulcsok alakulásának hatásait illetően, és benyújtják a DSB eredményeinek összefoglaló táblázatát.

(215) Dánia végezetül benyújtotta a DSB pénzügyi helyzetével kapcsolatos legfrissebb adatokat, rámutatva arra, hogy a közszolgáltatási tevékenységből származó adózás utáni eredmények 2007-ben 670 millió DKK-ra, 2008-ban 542 millió DKK-ra rúgtak.

vii. Osztalékpolitika

(216) Dánia úgy véli, hogy az aprólékos költségvetéssel együttesen az osztalékpolitika igen hatékony módot jelent a túlkompensáció kivédésére, mivel olyan eszközzel van szó, amely rugalmasságot biztosít a túlkompensáció elkerülésére abban az esetben, ha a költségvetés munkafeltévesei tévesnek bizonyulnak. Az osztalékpolitika a szállítási szerződés alapjául szolgáló aprólékos költségvetés kiegészítőjeként működik.

(217) A dán hatóságok emlékeztetnek arra, hogy az ellentételezést előzetesen határozták meg a bevételek és költségek széles körű becslése alapján, és az nem képez a DSB által korlátlanul felhasználható forrást. Rámutatnak továbbá arra, hogy a DSB akkor sem kaphat kiegészítő ellentételezést az államtól, ha a valós számadatok negatív irányban térnek el az előzetes költségvetéstől, például a túlzott költségszint (ennek oka lehet a rossz igazgatás, a munkabérek, a költségek, vagy a beszerzések növekedése,) vagy az előrejelzésekhez viszonyított forgalomcsökkenés miatti bevételkiesés miatt. Ennélfogva a rossz teljesítménnyel összefüggő kockázat egy részét a DSB viseli.

(218) Következésképpen a dán hatóságok szerint az osztalékpolitika a kiegészítő biztosíték szerepét tölti be a túlkompensáció kizárása érdekében abban az esetben, ha az eredmény pozitív irányban térne el az előzetes költségvetéstől. Olyan rugalmas eszközt jelent, amelynek segítségével az állam biztosíthatja egy adott összeg visszafizetetését a társasággal.

(219) Dánia rámutat arra, hogy a DSB-nek nem állt módjában az esetleges likviditási előnyből a piaci verseny torzítása révén – például más szolgáltatások nyújtásával, azaz kereszttámogatás útján – hasznot húzni.

(220) A dán hatóságok továbbá jelzik, hogy az osztalékok teljes összege az 1999 és 2007 közötti pénzügyi évek beszámolóiban 3469 millió DKK-val magasabb volt a költségvetésben előrejelzettnél. Rámutattak arra, hogy a DSB 2007-ben mintegy 607 millió DKK, 2008-ban mintegy 359 millió DKK összegű osztalékot fizetett a dán államnak.

(221) Dánia szerint még ha igaz is, hogy az osztalékfizetést nem olyan számítások alapján teljesítették, amelyek kizárólagos célja az esetleges túlkompenzáció megállapítása, a kifizetett osztalék összege nyilvánvalóan meghaladja a tervezett és valós eredmények közötti különbséget. Amennyiben a DSB a várakozásokat felülmúló eredményeket produkált, ezt a többletet osztalék formájában teljes egészében kivették a társaságból. Következésképpen Dánia véleménye szerint nem került sor túlkompenzációra.

viii. Visszafizetési mechanizmus bevezetése

(222) A Bizottsággal folytatott megbeszélések és észrevételeinek megfogalmazása során Dánia jelezte, hogy visszafizetési mechanizmust kíván bevezetni a DSB-vel fennálló szóban forgó közlekedési közszolgáltatási szerződések keretében.

(223) A tervezett mechanizmus elemei a következők:

A visszafizetési mechanizmus működése

(224) A dán hatóságok szerint amennyiben előzetesen tökéletesen pontos információik lennének a DSB működéséről, az ellentételezési mechanizmust a következő egyenlettel kellene kifejezni:

$$\text{Összes bevétel (utasok + szerződés szerinti kifizetések)} - \text{ésszerű haszon} - \text{összes kiadás} = 0$$

(225) Márpedig a dán hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy nem állhat előzetesen rendelkezésükre tökéletesen pontos információ a többéves szerződések időtartamára, és hogy ezért a gyakorlatban az egyenlet végeredménye ritkán nulla.

(226) A jelenlegi rendszerben az egyenletet a gyakorlatban az osztalékpolitika igénybevitelével igazítják az eredményhez (az egyenlet jobb oldalához). A dán hatóságok által mérlegelt másik megoldás az lenne, hogy a bevételek

teljes összegét (az egyenlet bal oldalát) igazítanák ki minden évben a szerződés szerinti kifizetések visszafizetési mechanizmus alapján történő korrekciója alapján.

(227) A kiigazítás mértéke az alábbi egyenletben kifejezett bruttó csökkentéssel lenne egyenlő:

$$\text{Összes bevétel} - \text{ésszerű haszon} - \text{összes kiadás} = \text{bruttó csökkentés}$$

A hatékonysággal és a minőségjavulással kapcsolatos korrekciók (nettó csökkentés)

(228) Annak biztosítása érdekében, hogy a DSB továbbra is ösztönzést kapjon hatékonyságának növelésére és új utasok bevonására, a visszafizetési záradéknak a dán hatóságok szerint lehetővé kellene tennie a társaság bizonyos előre meghatározott paraméterek terén elért teljesítményjavulásának jutalmazását. Így a DSB megtarthatná a bruttó csökkentés egy részét, amennyiben a bruttó csökkentés (amely egyenlő az ésszerű haszonnak, illetve tőkearányos jövedelmezőségnek az egyenletben rögzített összeget meghaladó részével) a következők egyikének eredménye:

— az utaskilométerenkénti (a továbbiakban: utaskm) költségek csökkenése és/vagy

— az utaskilométerben mért utasszám-növekedés.

(229) Következésképpen a dán hatóságok a következőképpen kívánják modulálni a visszafizetési mechanizmust:

— ha a DSB (utaskilométerenkénti) költségeit az elmúlt négy év átlagos költségéhez képest csökkenti, kiszámítják ennek mértékét (a százalékos értékben kifejezett költségkülönbség szorozva a teljes költségalappal), valamint

— ha nő az utasszám, az utaskilométerben kifejezett utasforgalom növekedését 0,80 DKK-val szorozzák meg és ezzel az összeggel csökkentik a bruttó csökkentés mértékét. ⁽³⁰⁾

(230) A dán hatóságok magyarázata szerint a teljesítményjavulás miatti összes csökkentés nem haladhatja meg az adott év bruttó csökkentését. Ennélfogva a nettó csökkentés nulla és a bruttó csökkentés közé esik.

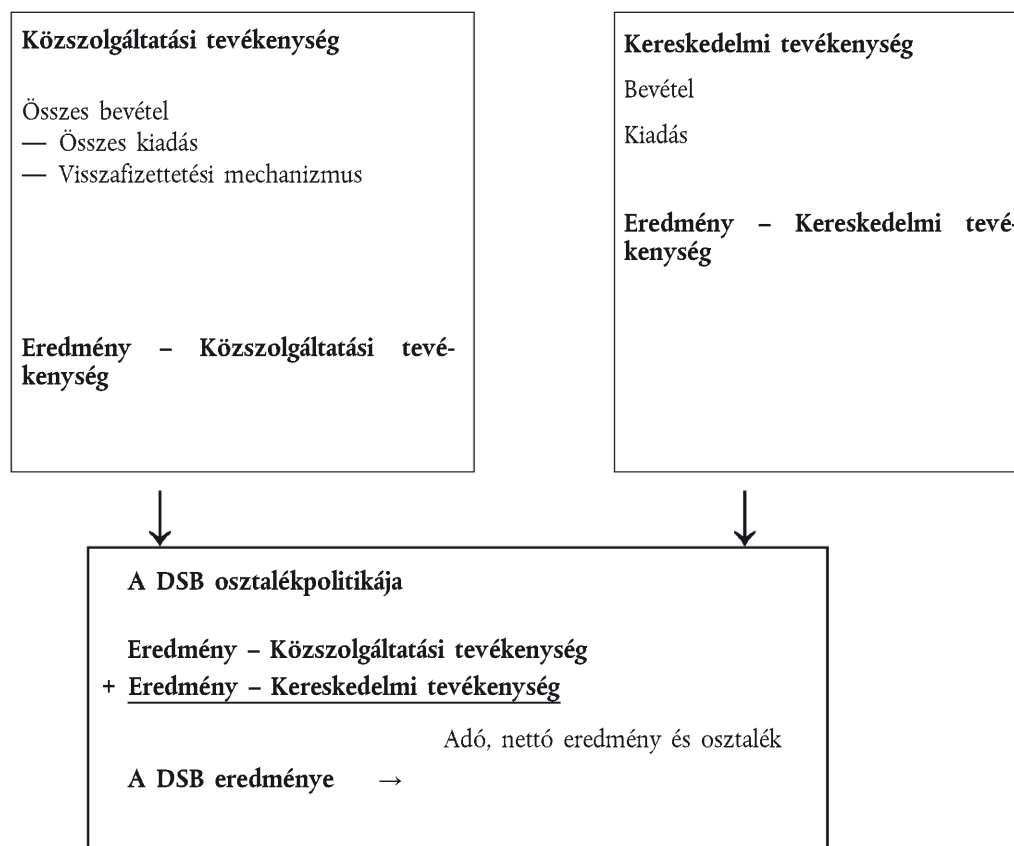
(231) A visszafizetési mechanizmus így az alábbi egyenletnek felel meg:

$$\text{Visszafizetési mechanizmus} = \text{bruttó csökkentés} - \text{változó} (\Delta \kappa_{\text{költség}} + \Delta_{\text{utaskm}}) = \text{nettó csökkentés}$$

⁽³⁰⁾ A 0,80 DKK összeg körülbelül megfelel az utaskilométerenkénti egységbevételnek a regionális és interregionális vasúti közlekedésben.

Az osztalékpolitikára gyakorolt hatás

- (232) A dán hatóságok hangsúlyozzák, hogy egy ilyen visszafizetési mechanizmus bevezetése jelentős hatással bírna a dán állam osztalékpolitikájára, az alábbi táblázatok tanúsága szerint.



A visszafizetési mechanizmus és az ésszerű haszon legmagasabb szintje

- (233) A dán hatóságok jelezték továbbá, hogy ezt a visszafizetési mechanizmust egy felső határ megsabása egészítené ki, amelynek segítségével biztosítható lenne, hogy a mechanizmus ne eredményezzen olyan helyzetet, amelyben a DSB-nek juttatott haszon összege meghaladná az ésszerűnek ítélt szintet.
- (234) A dán hatóságok terveik szerint a DSB tőkearányos jövedelmezőségének függvényében határoznák meg ezt a felső határt, amelynek tekintetében a szerződésekben foglalt 6 %-os szinten túlmenően figyelembe vennék a hatékonyságnövekedés vagy az utasszám-növekedés által generált többlet-hasznot. Ezt a felső határt az alábbi egyenlet szerint állapítanák meg:

$$\frac{\text{Ésszerű haszon (6 \%)} + \text{változó } (\Delta\kappa_{\text{öltség}} + \Delta_{\text{utaskm}})}{\text{Saját tőke}} < 12 \%$$

- (235) Ilyen módon a visszafizetési mechanizmusban foglalt ösztönző tényezők többletnyereséget eredményezhetnek a DSB számára, amennyiben a társaság javítja költségszerkezetét, vagy ha nő az utasszám ($\Delta\kappa_{\text{öltség}} + \Delta_{\text{utaskm}}$).
- (236) A dán hatóságok jelezték, hogy a számítás során a DSB saját tőkéjének csak azt a részét veszik figyelembe, amely az elkülönült számvitel alapján közszolgáltatási tevékenységéhez kapcsolódik.

- (237) E mechanizmus keretében az ésszerű haszon felső határát a tőkearányos jövedelmezőség 12 %-ában lehetne megállapítani. A dán hatóságok emellett kikötik, hogy az éves határ nem haladhatja meg a három évre vetített 10 %-ot.

Empirikus bizonyítás

- (238) A dán hatóságok elemzést nyújtottak be a Bizottságnak annak empirikus bizonyítására, milyen hatással bírt volna egy ilyen visszafizetési mechanizmus a 2004 és 2008 közötti időszakban, az alábbi táblázat szerint:

Közzolgáltatási tevékenység (millió DKK)	Adózás előtti eredmény	Ésszerű haszon (az adózás előtti tőkearányos jövedelmezőség 6 %-a)	Bruttó visszavétel	Becsült saját tőke	Utaskilométer (millió)	Utaskilométerenkénti költség (DKK/km)	Utaskilométerenkénti költségkülönbözlet (4 év)	A DSB hatékonyságjavuláson realizált nyeresége	Utaskilométer-javuláson realizált nyereség	A DSB teljes nyeresége	Visszavétel – nettó csökkentés	A DSB eredménye	Részvényhozam a visszafizetési mechanizmus után	Átlag tőkearányos jövedelmezőség a visszavétel után (%)
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) Így a visszafizetési mechanizmus alkalmazása következtében a DSB tőkearányos jövedelmezősége 8,8 % és 11,9 % között váltakozott volna a 2004 és 2008 közötti időszakban.

- (240) A 3 évre vetített 10 %-os szabály miatt, amelyet 2006-ban 0,2 %-kal meghaladtak volna, a visszafizetési mechanizmus keretében ebben a pénzügyi évben 38 millió DKK összegű korrekciót kellett volna végrehajtani.

Munkáltatói hozzájárulás

- (241) Dánia emlékeztet arra, hogy a munkáltatói hozzájárulás alóli mentességet immár eltörölték.
- (242) A dán hatóságok szerint ez a mentesség semmiféle gazdasági előnyt nem eredményezett a kedvezményezett

társaságoknak, így a DSB-nek sem. A mentességet figyelembe vették a szerződésben, sőt a szállítási szerződésekre kiírt pályázatok keretében is oly módon, hogy az összes pályázó számára biztosítsák az esélyegyenlőséget.

- (243) Ami a munkáltatói hozzájárulás fizetési kötelezettségének visszaállítása kapcsán a DSB-nek nyújtott esetleges ellentételezést illeti, a dán hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy a DSB-nek teljesített szerződés szerinti kifizetéseket eredetileg azon elv alapján számították ki, miszerint a DSB nem fizet munkáltatói hozzájárulást. Az ellentételezést ezért ezzel az összeggel „csökkentették”. Miután a DSB-t ismét a munkáltatói hozzájárulás megfizetésére kötelezték, az ellentételezés kiszámításának alapja már nem volt helytálló, ezért ellentételezést folyósítottak a DSB-nek a számítási paraméterek ilyen változásának ellensúlyozására. Ez az ellentételezés mintegy évi 80 millió DKK összegű és azt kizárólag a DSB közszolgáltatási tevékenységéhez nyújtják.

- (244) Dánia szerint a munkáltatói hozzájárulás alóli mentesség és e mentesség későbbi eltörlése ezért semleges pénzügyi hatással bírt a DSB számvitelében.

8. A KÖZLEKEDÉSI KÖZSZOLGÁLTATÁSI SZERZŐDÉSEKBE FOGALT INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

8.1. A HATÁROZAT HATÁLYA

- (245) E határozat tárgya a dán közlekedési minisztérium és a Danske Statsbaner között létrejött közlekedési közszolgáltatási szerződések összeegyeztethetősége az állami támogatásokkal kapcsolatos közösségi szabályokkal.
- (246) Az eljárás 2008. szeptember 10-i megindítása és különösen a dán hatóságok és az érdekelt felek észrevételei lehetővé tették a Bizottság számára a szóban forgó különböző közlekedési közszolgáltatási szerződések hatókörének és alkalmazási területének, a közszolgáltatásért nyújtott ellentételezés megállapítási módjának, valamint a Danske Statsbaner esetleges túlkompenzációjához vezető körülmények összességének pontos meghatározását.
- (247) A Bizottság először is négy olyan, a 2000–2004, illetve 2005–2014 közötti időszakokra és fővonali, regionális és helyi szállítási szolgáltatások nyújtására vonatkozó közszolgáltatási szerződést azonosított, amelyekről elképzelhető, hogy állami támogatást vontak maguk után (lásd a fenti (28), (46), (50) és (69) preambulumbekendést). Ehhez járulnak még további, a gördülőállomány késedelmes átadása miatti helyzet kezelése érdekében kötött kiegészítő szerződések (lásd a (114) preambulumbekendést).
- (248) A Bizottság e tekintetben kiemeli, hogy az érdekelt felek e szerződések összességét illetően benyújtották a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban említett vitás pontokkal és kétségekkel kapcsolatos észrevételeiket.
- (249) A Bizottság ezenfelül vizsgálja még a más, adóügyi jellegű intézkedések által a szóban forgó közszolgáltatási ellentételezések összeegyeztethetőségére gyakorolt hatást is. ⁽³¹⁾

8.2. A TÁMOGATÁS MEGLÉTE

- (250) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében „ha a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

⁽³¹⁾ Emellett a Bizottság emlékeztet az eljárás megindításáról szóló határozatra, amelynek alapján megállapítható, hogy a DSB a dán államtól semmiféle olyan kifejezett vagy bennfoglalt garanciát nem kapott, amelynek köszönhetően kedvezőbb hitelfeltételekhez jutott volna a magánvállalkozások számára elérhetőknél. Hasonló helyzet és hasonló következtetés tekintetében lásd a T-442/03. sz. ügyben 2008. június 26-án hozott ítélet 121–127. pontját.

8.2.1. ÁLLAMI FORRÁSOK

- (251) A közlekedési közszolgáltatási szerződés ellentételezés megfizetéséről rendelkezik a dán állami költségvetésből a DSB számára a közlekedési közszolgáltatási szerződés végrehajtásáért. Az ellentételezést tehát állami forrásból nyújtják.

8.2.2. SZELEKTIVITÁS

- (252) Az EUMSZ. 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősülő DSB a szerződésekben foglalt, közszolgáltatásért nyújtott ellentételezések egyedüli kedvezményezettje. Ezért az intézkedés az EUMSZ. 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában szelektív.

8.2.3. GAZDASÁGI ELŐNY

- (253) A Bíróság szerint a vállalkozás nem részesül gazdasági előnyben, amennyiben a közszolgáltatásért nyújtott ellentételezés megfelel az Altmark-ítéletben megállapított négy kritériumnak. Ezért meg kell vizsgálni, hogy a dán kormány és a DSB között létrejött közlekedési közszolgáltatási szerződések kumulatív módon megfelelnek-e e négy kritériumnak.
- (254) Mivel a négy Altmark-kritérium kumulatív, egyetlen kritérium nemteljesülése elegendő annak bizonyítására, hogy a vizsgált intézkedések szelektív előnyt biztosítanak. Az egyértelműség kedvéért és tekintettel az eset sajátosságaira a Bizottság először is azt fogja elemezni, hogy ebben az esetben igaz-e, hogy egy közszolgáltatási kötelezettségekkel felruházott vállalkozás e jogcímen objektív és átlátható módon meghatározott ellentételezésben részesül (az első két Altmark-kritérium); ezután pedig azt vizsgálja meg, hogy konkrétan e vállalkozás kiválasztása közbeszerzési eljárás keretében történt-e meg, vagy ennek hiányában a vállalkozás számára a fenti célból nyújtott ellentételezés mértékét egy átlagos, jól vezetett vállalkozás költségeinek elemzése alapján állapították-e meg (a negyedik Altmark-kritérium).

Első kritérium: a kedvezményezett vállalkozás ténylegesen egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségeket teljesített

- (255) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság megállapította, hogy a DSB ténylegesen egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségeket teljesített, ennél fogva teljesül az első Altmark-kritérium.
- (256) Noha a Bizottság nem adott hangot kétségeknek e kritériumot illetően, a DKT vitatta érvelését, és úgy vélte, hogy a Bizottságnak ellenőriznie kellett volna a közszolgáltatási kötelezettségek szükségességét és arányosságát.

- (257) A DKT-nek az a véleménye továbbá, hogy a szükségeset vonalanként kellene vizsgálni, az arányosságot pedig az egyes érintett vonalak nyereségességi potenciálja tekintetében kellene értékelni, figyelemmel a hatóságok által előírt megszorításokra és követelményekre. A DKT érvelése alátámasztására a Koppenhága–Århus vasútvonal példáját említi, amely közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozik, holott a DKT elemzése szerint önmagában is nyereséges lenne.
- (258) A dán hatóságok cáfolták úgy ezt az érvelést, mint a DKT által a Koppenhága–Århus vasútvonal tekintetében végzett számításokat, rámutatva arra, hogy azok nem elég részletesek és nem felelnek meg az ő rendelkezésükre álló számadatoknak. A dán hatóságok szerint a szóban forgó vonal is veszteséges lenne.
- (259) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a szárazföldi személyszállítási ágazatban az általános gazdasági érdekű szolgáltatás szükségességét az EUMSZ. 93. cikkével és a jogszabályokkal, azaz ebben az esetben 2009. december 3-ig az 1191/69/EGK rendelettel, azután pedig az 1370/2007/EK rendelettel összhangban kell értékelni.
- (260) Az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (4) bekezdése így rendelkezik:
- „Annak érdekében, hogy olyan megfelelő szállítási szolgáltatásokat biztosítsanak, amelyek különösen figyelembe veszik a szociális, környezeti és területrendezési szempontokat vagy amelyek az utasok bizonyos rétegei számára egyedi jegyárakat biztosítanak, a tagállamok illetékes hatóságai közszolgáltatási szerződést köthetnek egy szállítási vállalkozással.”
- (261) Az említett rendelet 14. cikkének (1) bekezdése meghatározta a közszolgáltatási szerződések tartalmát és jellemzőit: folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírások, meghatározott díjszabás és meghatározott feltételek.
- (262) A közszolgáltatási kötelezettségeket immár az 1370/2007/EK rendelet 2. cikkének e) pontja határozza meg az alábbiak szerint:
- „valamely illetékes hatóság által annak érdekében meghatározott vagy megállapított kötelezettség, hogy biztosítsa az olyan általános érdekű személyszállítási közszolgáltatások nyújtását, amelyeket egy szolgáltató – amennyiben saját gazdasági érdekeit venné figyelembe – ellenszolgáltatás nélkül nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el”.
- (263) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a vonatkozó hatályos jogszabály egyáltalán nem korlátozza annak lehetőségét, hogy koherens szállítási rendszer létrehozása érdekében – különösen aállítás folytonosságának lehetővé tétele céljából – egy több vonalból álló egységre vonatkozóan adjanak megbízást szolgáltatási feladatok ellátására. Semmiféle kritérium nincs kikötve az egyes érintett vonalak nyereségességét vagy annak hiányát illetően. Végül ezt a lehetőséget nem korlátozza hasonló szállítási szolgáltatás megléte sem, az első panaszosnak a Koppenhága–Ystad vonal egyedi esetében elővezetett érvelésével ellentétben.
- (264) A Bizottság továbbá úgy véli, hogy a DKT által az egyéb szállítási módok tekintetében felhozott érvek nem relevánsak, mivel a jogalkotó e szállítási módok mindegyike tekintetében más-más szabályokat írt elő, ami különösen a piac verseny előtt való megnyitásának eltérő fokával, valamint az utasok és a hatóságok vonatkozásában eltérő sajátos jellegzetességekkel magyarázható.
- (265) Végül az a tény, hogy egy szállítási szolgáltatás határokon átnyúló vagy nemzetközi összeköttetéshez kapcsolódik, nem zárja ki annak lehetőségét, hogy az adott összeköttetést közszolgáltatási megbízás keretében üzemeltessék. A Bizottság ezzel összefüggésben hangsúlyozza, hogy még a verseny előtt teljes mértékben nyitott ágazatok esetében is léteznek általános gazdasági érdekű szolgáltatások egyes nemzetközi összeköttetések tekintetében. ⁽³²⁾
- (266) Ennélfogva a Bizottság úgy véli, hogy Dánia nem követ el nyilvánvaló értékelési hibát, ha egy közlekedési közszolgáltatási szerződésbe egy vagy több nyereséges vonalat is belefoglal, amennyiben ezek a vonalak koherens szállítási rendszer részét képezik – függetlenül attól, léteznek-e ilyen vonalak, amit Dánia jelen esetben cáfol. A Bizottság szintén megjegyzi, hogy ha egy ilyen rendszerhez tartozó vonal nyereséges lenne, annak bevételeit figyelembe kellene venni az érintett szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségek és bevételek átfogó kiszámítása és az ellentételezés szintjének meghatározása során. Ebből következik, hogy a nyereséges vonal hozama miatt végül ugyanannyival csökkenne az ugyanazon rendszer nem nyereséges vonalainak üzemeltetéséhez szükséges pénzügyi ellentételezés. Konkrét ellenkező szabályok hiányában a tagállam szabadon mérlegelheti, milyen hatókörű közszolgáltatási feladattal kíván megbízni valamely vállalkozást a kielégítő szállítási rendszer létrehozása érdekében.
- (267) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a fenti szempontokat megerősíti az a joggyakorlat, amely szerint:
- „A szerződés értelmében vett valamely ÁGÉSZ-feladat jellegének és terjedelmének meghatározására vonatkozó hatáskört, valamint a közösségi intézmények által ebben az összefüggésben végzendő ellenőrzés mértékét illetően [...] az Elsőfokú Bíróság ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy a tagállamoknak széles mérlegelési jogkörük van annak meghatározását illetően, hogy mit tekintenek ÁGÉSZ-nek, és hogy e szolgáltatások valamely tagállam általi meghatározását a Bizottság csak nyilvánvaló hiba esetén kérdőjelezheti meg” ⁽³³⁾.

⁽³²⁾ E tekintetben lásd az Európai Parlament és a Tanács 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK rendeletét a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról, illetve különösen annak 16. cikkét (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.); lásd még a tengeri szállításnak nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásokat és különösen azok 9. pontjának (2) bekezdését (HL C 13., 2004.1.17., 3. o.).

⁽³³⁾ Lásd a T-442/03. sz., SIC kontra Bizottság ügyben 2008. június 26-án hozott ítélet (EBHT 2008., II-1161. o.) 195–196. pontját, valamint a T-289/03. sz., BUPA kontra Bizottság ügyben 2008. február 12-én hozott ítéletének (EBHT 2008., II-81. o.) 166. pontját, valamint a T-17/02. sz., Olsen kontra Bizottság ügyben 2005. június 15-én hozott ítéletének (EBHT 2005., II-2031. o.) 216. pontját.

- (268) A Bizottság szerepe ennél fogva annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy Dánia nem követett-e el nyilvánvaló értékelési hibát a szóban forgó szerződésekben foglalt közszolgáltatási feladatok hatókörének meghatározása során.
- (269) Ezért a Bizottság fenntartja, hogy a dán nemzeti szerződésjogon belüli jogalapból, azaz a dán vasúti szállítási törvényből az következik, hogy a DSB-t a dán közlekedési minisztériummal folytatott tárgyalások eredményeképpen megkötött szerződések értelmében közszolgáltatás nyújtásával bízták meg. Emlékeztet arra is, hogy a szerződések részletesen meghatározzák a DSB kötelezettségeit a nyújtandó vasúti szolgáltatás keretében kiszolgálható vonalak, valamint a szolgáltatás pontossága, minősége és járatsűrűsége tekintetében egy előre meghatározott időtartamra (a szerződéseket a 2000 és 2004, illetve 2005 és 2014 közötti időszakokra kötötték meg).
- (270) A Bizottság megállapítja, hogy Dánia bizonyította: a szóban forgó közlekedési közszolgáltatási szerződések célja koherens és olyan léptékű szállítási rendszer létrehozása volt, amely minőségi szolgáltatást biztosít az utasoknak és teljesíti a terület kiszolgálásával kapcsolatos célkitűzéseket.
- (271) A Koppenhága–Ystad összeköttetés sajátos esetével összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy a dán hatóságok szintén felvilágosítást nyújtottak a vonalnak a közlekedési közszolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó szállítási rendszerbe történő belefoglalásához vezető körülményekről és lépésekről. A dán hatóságok elmagyarázták, hogyan működtették ezt a vonalat először 2002-ig „szabadforgalmi tevékenység” keretében, majd 2004. december 31-ig „tömegközlekedés” keretében, de kiegészítő ellentételezés nélkül, míg azt végül belefoglalták a 2005–2014 közötti időszakra vonatkozó közlekedési közszolgáltatási szerződésbe (e tekintetben lásd a (122) preambulumbekendést). A Bizottság rámutat arra, hogy a vonal „szabadforgalmi” működtetése idején veszteséges volt, és 2005-ig semmiféle állami forrást nem nyújtottak ennek a vonalnak az üzemeltetéséhez.
- (272) A Bizottság szintén megemlíti a dán hatóságok azon célkitűzését, hogy Bornholm szigetét ne csak Koppenhágával, hanem a dán területek fennmaradó részével is összekösse, amint arról a Jylland és Bornholm közötti összeköttetést támogató díjkezdvezmény is tanúskodik. Ezen túlmenően a dán hatóságok megítélése szerint a vasúti összeköttetés megléte hozzájárul bizonyos olyan sajátos aggályok kezeléséhez is, amelyeket a meglévő autóbuszos szolgáltatás nem tudott megoldani: ilyen volt például a vasúti útvonal mentén fekvő három svéd város kiszolgálása, azaz három vonatmegálló létesítése Fosiemy (Malmö), Svedala és Skurup svéd városokban. E városok kiszolgálása egyben hozzájárul a Bornholm szigete megközelítési lehetőségeinek megerősítésére irányuló szándék megvalósításához is. Amint az a fenti (263) preambulumbekendésből kiderül, a Bizottság megállapítja, hogy az a tény, hogy ez az összeköttetés egy másik tagállamon halad át és ott megállókat tartalmaz, nem zárja ki a közszolgáltatási kötelezettség vagy általános gazdasági érdekű szolgáltatás meglétét.
- Ezzel összefüggésben különösen figyelembe kell venni, hogy az érintett svéd városok jobb kiszolgálása a dán állampolgárok érdekeit is szolgálja.
- (273) Ezek az információk kiegészítik az eljárás megindításáról szóló határozatban foglaltakat, és megerősítik a Bizottságot abban a következtetésében, hogy a dán kormány nem követett el nyilvánvaló értékelési hibát, amikor a Koppenhága–Ystad vonalat belefoglalta a közszolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó rendszerbe.
- (274) A Bizottság általában megerősíti eredeti következtetését, és megállapítja, hogy a Bíróság által az Altmark-ítéletben meghatározott első kritérium teljesül.
- Második kritérium: az ellentételezést előzetesen, objektív és átlátható módon meghatározott paraméterek alapján számították-e ki**
- (275) A Bizottság a hivatalos eljárás megindításáról szóló határozatában megállapította, hogy a DSB számára az előírt közszolgáltatási kötelezettségek ellátásáért folyósított ellentételezés szintjét tízéves előzetes költségvetés alapján határozták meg. Ebben a szakaszban a Bizottságnak csak az 1999 és 2008 közötti időszak tízéves költségvetése állt rendelkezésére. Ennél fogva kétségeinek adott hangot a 2009 és 2014 közötti – szintén közlekedési közszolgáltatási szerződés tárgyát képező – időszak tekintetében.
- (276) A dán hatóságok észrevételeikben tisztázták az e második időszakra érvényes paramétereket azáltal, hogy benyújtották a Bizottságnak a 2005 és 2014 közötti időszakra készített tízéves költségvetést, amelynek a kidolgozása során a DSB működési eredményeinek az adott időszakban várható javulását is figyelembe vették. Ezáltal megerősítették, hogy az összes közlekedési közszolgáltatási szerződésben foglalt ellentételezést tízéves előzetes költségvetés alapján számították ki.
- (277) A DKT mindamellett kétségbe vonta, hogy az előzetes költségvetések elegendőek lennének az Altmark-ítéletben előírt követelmények teljesítéséhez, tekintve, hogy azokból nem derült ki elég részletesen, milyen paramétereket vettek figyelembe, holott az ellentételezésnek a költségek összeköttetésenkénti elemzésén kellett volna alapulnia.
- (278) Az első, 1999–2008. évi költségvetést a DSB részletes előretekintő gazdasági elemzése alapján dolgozták ki. Ez a költségvetés szolgált alapul a DSB-t mint független vállalkozást létrehozó törvény előkészítéséhez (lásd a (8) preambulumbekendést). Később, 1999 tavaszán naprakészé tették és benyújtották a dán parlament pénzügyi bizottságához. A költségvetést az 1999. június 11-i 249. törvény elfogadásával jóváhagyták.
- (279) A költségvetés az alábbi feltevéseken nyugodott:
- a jegyárak inflációnak megfelelő emelkedése (nettóár-index),
 - a termelékenység átlagos éves növekedése: 2 %,

- éves kamatláb: 5 %,
 - adózás utáni tőkearányos jövedelmezőség: 6 %,
 - gördülőállományba történő beruházás: legfeljebb mintegy 10 milliárd DKK,
 - a teljesítményszintet (vonatkilométer) és értékesítési adatokat (utaskilométer) több táblázatban pontosították, 1999-ben az alábbi kiindulópontok figyelembevételével: 41 millió vonatkilométer és 4 023 milliárd utaskilométer a regionális, intercity és nemzetközi szállításban, illetve 15,6 millió vonatkilométer és 1 208 milliárd utaskilométer az elővárosi szállításban.
- (280) A dán hatóságok jelezték, hogy a 2005–2014. évi második költségvetést a következő adatok és feltevések alapján készítették el:

- az átlagos éves infláció mértéke: 2,5 %,
- a jegyárak emelkedése az inflációnak megfelelően: 2,5 %,
- a termelékenység átlagos éves növekedése: 2,5 %,
- éves kamatláb: 5,15 %,
- adózás utáni tőkearányos jövedelmezőség: 6 %,
- gördülőállományba történő beruházás: legfeljebb mintegy 10 milliárd DKK,
- a megtett kilométerek számának növekedése: mintegy 20 %,
- az utasszám növekedése: mintegy 20 %,
- mentesség a DSB alkalmazottaira vonatkozó munkáltatói hozzájárulás alól.

- (281) Ezen adatok alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a költségvetések ésszerű és az ellentételezések kiszámítási paramétereinek megállapításához kellőképpen részletes adatokon és feltevéseken alapulnak. Ezen túlmenően a Bizottság megjegyzi, hogy kiigazításokat eszközöltek az adókulcsok 2003. évi felülvizsgálatának figyelembevételével céljából, és hogy a dán közlekedési minisztérium mindezeket a paramétereket közzétette a vonatkozó jogszabályokban.⁽³⁴⁾ A Bizottság egyébként megállapítja, hogy a szerződés szerinti kifizetések mértékét előzetesen állapították meg, mivel azok összegét a szerződésekben éves alapon a szerződések teljes időtartamára rögzítették.

- (282) A fentiekben leírtaknak megfelelően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a több, egymástól független vonalból felépülő szállítási rendszerre vonatkozó közlekedési közszolgáltatási szerződések keretében a tagállamoknak nem kell szükségszerűen elkülönülten meghatározniuk az ellentételezés összegét az egyes vonalak tekintetében. A második Altmark-kritérium az követeli meg a tagállamtól, hogy előzetesen, átlátható és objektív módon határozza meg a szerződésből következő kötelezettségek egészének ellentételezését célzó kifizetések átfogó összegének kiszámítását lehetővé tevő paramétereket.

- (283) Ennélfogva a Bizottság azt a következtetést vonhatja le, hogy a szerződés szerinti kifizetéseket előzetesen, objektív és átlátható módon meghatározott paraméterek alapján számították ki, ezért a második Altmark-kritérium is teljesül.

Negyedik kritérium: pályázati eljárás vagy a szükséges ellentételezés mértékének az átlagos, jól vezetett és szállítóeszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozás költségeinek elemzésén alapuló megállapítása

- (284) A közlekedési közszolgáltatási szerződés nem képezte pályázati eljárás tárgyát. Ezért azt kell megállapítani, hogy a kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján állapították-e meg, amelyek fejében egy átlagos, jól vezetett és az előírt közszolgáltatási követelmények teljesítéséhez szállítóeszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozás eleget tett volna e kötelezettségeknek, figyelembe véve az ezzel kapcsolatos bevételeket, valamint a kötelezettségek teljesítéséért járó ésszerű hasznot.
- (285) Dánia úgy véli, hogy e kritérium teljesül, és észrevételeket nyújtott be a Bizottság által a szerződés szerinti kifizetések és a közszolgáltatási feladatokért nyújtott átfogó ellentételezés összegének meghatározásához alkalmazott módszertannal kapcsolatban kifejezett kételyek eloszlátása érdekében.

- (286) A dán hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy a DSB mint az államtól független vállalkozás létrehozása során mélyreható gazdasági elemzést végeztek (Bernstein-jelentés) és végrehajtottak több, a vállalkozás hatékonyságának és termelékenységének megerősítését lehetővé tevő fellépést. A hatékonyságjavulási célkitűzéseket ezenfelül a szerződés szerinti kifizetések kiszámításának alapjául szolgáló tízéves költségekbe is belefoglalták. A dán hatóságok kijelentik, hogy a tőkearányos jövedelmezőség 6 %-ának megfelelő célkitűzés ésszerű haszonnak minősül. Szerintük tehát az ellentételezések mértékének megállapításához használt megközelítés – a piacgazdaság feltételeinek megfelelően – a rendelkezésre álló adatok általános értékelésén és a hatékonyságjavulással kapcsolatos várakozásokon alapul.

⁽³⁴⁾ A 2004. évi 112. dán törvény.

- (287) A dán hatóságok egyébként eredetileg benyújtottak más vasúttársaságokkal való összehasonlítást (százalékos arányok) célzó információkat. A Dánia által az eljárás keretében benyújtott információk azonban arra mutattak, hogy nehéz összehasonlítani a nemzeti vagy európai vasút-üzemeltetők pénzügyi teljesítményét. E nehézségek a vállalkozások és az érintett piacok jellegzetességeire, valamint különösen a vasúti ágazatban a számviteli és pénzügyi adatok összevethetőségének hiányára vezethetők vissza.
- (288) Ezen túlmenően a DKT felhívta a figyelmet arra, hogy a DSB egy leányvállalata pályázati eljárások keretében a DSB által a közlekedési közszolgáltatási szerződéseiben vállalt áraknál alacsonyabb áron tudott szolgáltatásokat kínálni. A dán hatóságok hangsúlyozzák, hogy a DSB és leányvállalata, a DSB First nem összehasonlítható, mivel a két társaság jellemzői és költség szerkezete (személyzet, tárgyeszköz-állomány, kereskedelmi gyakorlat) eltérő.
- (289) A Bizottság elismeri, hogy a dán közlekedési minisztérium intézkedéseket tett – pénzügyi tanulmányokat készített és strukturális szerkezetátalakítási intézkedéseket tett – annak érdekében, hogy a DSB-t hatékony független vállalkozásként alapítsa meg. Szintén nyugtázza a tőkearányos jövedelmezőség és a termelékenységjavulás tekintetében meghatározott mennyiségi célkitűzéseket.
- (290) A Bizottság mindamellett felhívja a figyelmet az ágazatbeli vállalkozások összehasonlításának – úgy a dán hatóságok, mint a DKT által elismert – nehézségeire, ami miatt lehetetlen a DSB teljesítménymutatóit más üzemeltetőkéhoz képest értékelni.
- (291) Ezen túlmenően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a DSB First leányvállalat teljesítményének fent említett példája arra mutathat, hogy a DSB-nek lehetősége lehet hosszabb távon termelékenységjavulás elérésére azáltal, hogy költségei csökkentése érdekében alkalmazza a DSB First által tett intézkedések egy részét vagy egészét.
- (292) Ebből következően a Bizottság nem tudja biztonsággal kijelenteni, hogy a DSB-nek nyújtott ellentételezés mértékét valóban egy átlagos, jól vezetett és szállítóeszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozás költségeinek elemzése alapján határozták meg.
- (293) Ezért a Bizottság megállapítja, hogy a negyedik Altmark-kritérium nem teljesül.
- (294) A Bíróság által az Altmark-ítéletben meghatározott kritériumokat kumulatíván kell értékelni, ezért nem szükséges a harmadik kritérium vizsgálata és az érvelés e szakaszában annak ellenőrzése, hogy nem történt-e túlkom-

penzáció. Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ellentételezés gazdasági előnyt biztosíthatott a DSB számára.

8.2.4. VERSENYTORZULÁS ÉS A TAGÁLLAMOK KÖZÖTTI KERESKEDELEMRE GYAKOROLT HATÁS

- (295) A gazdasági előnyt egy, a vasúti szállítás területén Dániában és a szomszédos országokban egyaránt tevékenykedő közlekedési vállalatnak biztosították. Dániában a vasúti személyszállítás piaca nyitott a verseny előtt. Következésképpen a pénzügyi támogatás torzítja a versenyt, vagy magában hordozza a versenytorzulás veszélyét.
- (296) Amint a Bíróság az Altmark-ítéletben megállapította, több tagállam – köztük bizonyos Dániával szomszédos országok, így Svédország és Németország – is megnyitotta nemzeti piacát. Ezen országok hagyományos üzemeltetői és számos új piaci szereplő is a Közösség több tagállamában folytat tevékenységet. Ennélfogva egy dán vasúttársaságnak nyújtott támogatás befolyásolhatja az azon tagállamok közötti kereskedelmet, amelyek már megnyitották vasúti személyszállítási piacukat a verseny előtt, vagy amelyek vállalkozásai jelen vannak a verseny előtt nyitott nemzeti piacokon.
- (297) Másfelől figyelembe kell venni a különböző szállítási módok közötti – például az autóbuszos személyszállítással fennálló – versenyt is.
- (298) Következésképpen a szóban forgó támogatási intézkedések hatást gyakorolhatnak a tagállamok közötti kereskedelemre.
- (299) Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közlekedési közszolgáltatásért nyújtott ellentételezés az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

8.3. A BELSŐ PIACCAL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG

8.3.1. AZ EUMSZ-SZEL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG JOGALAPJA

- (300) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 93. cikke szerint összeegyeztethetők „azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják”. Ez a cikk az EUMSZ. 106. cikkének (2) bekezdése⁽³⁵⁾ és 107. cikkének (2) és (3) bekezdése tekintetében *lex specialis*.

⁽³⁵⁾ A 2005. november 28-i felülvizsgált bizottsági határozat (17) preambulumbekkezdése.

- (301) A Bíróság szerint az 1191/69/EGK, és a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló 1970. június 4-i 1107/70/EGK rendelet ⁽³⁶⁾ kimerítően végrehajtja az EUMSz. 93. cikkét, amely a továbbiakban nem alkalmazható közvetlenül. ⁽³⁷⁾
- (302) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a szóban forgó ellentételezések az 1107/70/EGK rendelet értelmében nem tekinthetők a belső piaccal összeegyeztethetőnek.
- (303) A Bizottság ugyanebben a határozatban úgy vélte, hogy a dán kormány és a Danske Statsbaner között létrejött szerződések az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke értelmében közszolgáltatási szerződésnek minősülnek, és a szóban forgó támogatások összeegyeztethetőségét e rendelet alapján kell vizsgálni.
- (304) Mindamellet a Bizottság megállapítja, hogy 2009. december 3-án hatályba lépett a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK rendelet, amely egyúttal hatályon kívül helyezte az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK rendeletet. A Bizottság véleménye szerint az összeegyeztethetőség vizsgálatának immár az 1370/2007/EK rendeleten kell alapulnia, mivel ez a jogszabály alkalmazandó a Bizottság határozata elfogadásának időpontjában.
- (305) Ebben a tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a dán hatóságok nem fogalmaztak meg észrevételt a jogalap e megváltoztatását illetően. Ezzel szemben a DSB és a DKT amellet érvelt, hogy a Bizottságnak a szerződések megkötése időpontjában hatályos jogszabályok alapján kellene elvégeznie értékelését.
- (306) A DSB és a DKT érveinek vizsgálatát követően a Bizottság mindamellet úgy véli, hogy a megfogalmazott érvek nem kérdőjelelik meg az állami támogatásokkal kapcsolatos uniós jogszabályok *ratione temporis* alkalmazásának Bizottság általi megközelítését, ennél fogva úgy véli, hogy érvelését a határozathozatal időpontjában alkalmazandó jogszabályokra kell alapoznia. A Bizottság véleménye szerint a közlekedési közszolgáltatási szerződéseket az 1370/2007/EK rendelet alapján kell értékelni, mégpedig a következő okokból.
- (307) A Bizottság először is megállapítja, hogy maga az 1370/2007/EK rendelet rendelkezik saját hatálybalépésének feltételeiről és *ratione temporis* alkalmazásáról. E rendelet 12. cikke értelmében az 1370/2007/EK rendelet 2009. december 3-án lépett hatályba. A 10. cikk (1) bekezdése értelmében az 1191/69/EGK rendelet ugyanezen a napon hatályát veszti. Ezért a Bizottság már nem
- alapozhatja érvelését az 1191/69/EGK rendeletre, amely a határozathozatal időpontjában már nem hatályos; ellenkezőleg, a Bizottságnak az 1370/2007/EK rendeletre kell alapoznia értékelését.
- (308) Másodsorban a Bizottság megállapítja, hogy az 1370/2007/EK rendelet nem tartalmaz semmiféle utalást arra vonatkozóan, hogy az ne lenne alkalmazandó a hatálybalépését megelőzően létrejött közszolgáltatási szerződésekre. Az 1370/2007/EK rendelet 8. cikkének (3) bekezdése átmeneti szabályokat tartalmaz a hatálybalépése előtt kötött szerződéseket illetően. Ez a rendelkezés voltaképpen mentességet biztosít a rendelet 8. cikke (2) bekezdésének alkalmazása alól, amely a szerződések odaítélésével kapcsolatos, az 5. cikkben meghatározott szabályok betartásáról szól. Márpedig meg kell jegyezni, hogy ezek a szerződések odaítélésével kapcsolatos kivételes átmeneti rendelkezések nem lettek volna szükségesek, ha a rendelet hatálybalépése előtt létrejött közlekedési közszolgáltatási szerződéseket kizárták volna annak alkalmazási hatálya alól. Ezáltal a 8. cikk *a contrario* megerősíti, hogy a rendelet többi rendelkezése alkalmazandó ezekre a szerződésekre.
- (309) Harmadrészt a Bizottság rámutat arra, hogy a jogszerűtlen állami támogatás értékeléséhez alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló közleménye ⁽³⁸⁾ ebben az esetben nem alkalmazható. A közlemény kifejezetten kijelenti, hogy nem okozhatja az állami támogatások területén a tanácsi és bizottsági rendeletek értelmezésének sérelmét. Márpedig az 1370/2007/EK rendelet pontosan megállapítja a saját átmeneti alkalmazására vonatkozó szabályokat.
- (310) Negyedrészt a Bizottság kiemeli, hogy a Bíróság szintén megerősítette azt az elvet, miszerint az új jogszabályt azonnal alkalmazni kell a korábbi jogszabály hatálya alatt keletkezett helyzetek jövőbeli hatásaira. Ezenfelül úgy ítélte meg, hogy a bizalomvédelem elvét nem lehet odáig kiterjeszteni, hogy az általánosságban megakadályozza valamely új jogszabálynak a korábbi jogszabály hatálya alatt keletkezett helyzetek jövőbeli hatásai tekintetében történő alkalmazását. ⁽³⁹⁾
- (311) Ötödször, a Bizottság úgy véli, hogy az uniós anyagi jogi szabályokat úgy kell értelmezni, hogy azok a hatálybalépésüket megelőzően keletkezett jogviszonyokra csak annyiban vonatkoznak, amennyiben azok szövegéből, céljából és rendszertani elhelyezkedéséből az ilyen értelmezés világosan következik. ⁽⁴⁰⁾ Márpedig a fent leírtak szerint ez a feltétel egyértelműen teljesül az 1370/2007/EK rendelet esetében.

⁽³⁶⁾ HL L 130., 1970.6.15., 1. o.

⁽³⁷⁾ A fent említett *Altmark Trans*-ügyben 2003. július 24-én hozott ítélet 101., 106. és 107. pontja.

⁽³⁸⁾ HL C 119., 2002.5.22., 22. o.

⁽³⁹⁾ Lásd a C-334/07 P. sz. *Bizottság kontra Freistaat Sachsen*-ügyben 2008. december 11-én hozott ítélet (EBHT 2008., II-9465. o.) 43. pontját.

⁽⁴⁰⁾ A C-334/07 P. sz. *Freistaat Sachsen*-ügy 44. pontja.

- (312) Hatodszor a Bizottság megjegyzi, hogy a Bíróság ugyan-ezen ítéletében azt a következtetést vonta le, hogy emiatt amennyiben a jogrendszer, amely hatálya alatt valamely tagállam bejelentett egy tervezett támogatást, még a bizottsági határozat meghozatala előtt megváltozik, a Bizottságnak az új jogszabályok alapján kell döntenie. ⁽⁴¹⁾ A Bíróság rámutatott arra is, hogy valamely tervezett támogatás tagállam általi bejelentése nem teremt olyan véglegesnek minősülő jogi helyzetet és nem alapoz meg olyan jogos bizalmat, amely azt vonná maga után, hogy a Bizottság a közös piaccal való összeegyeztethetőségéről az abban az időpontban hatályban lévő jogszabályokra történő hivatkozással dönt, amikor a bejelentésükre sor került. Következésképpen ellentmondást szülne, ha megengednék egy tagállamnak – amely ezzel szemben még a bejelentési kötelezettségének sem tett eleget –, hogy jogtalan támogatások nyújtása útján véglegesnek minősülő jogi helyzetet teremthessen.
- (313) Végül a Bizottság úgy véli, hogy a SIDE-ítélet ⁽⁴²⁾ jelen esetben nem releváns. Ez az ítélet egy elsődleges jogszabályi rendelkezés, nevezetesen az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdése d) pontjának alkalmazására vonatkozik. Amint az Elsőfokú Bíróság ebben az ítéletben kimondta, az EK-Szerződés semmiféle átmeneti intézkedést nem tartalmaz e cikk alkalmazása tekintetében, sem semmiféle olyan jelzést, amely arra mutatna, hogy az a hatálybalépését megelőzően keletkezett jogviszonyokra alkalmazandó lenne. ⁽⁴³⁾ Ez a helyzet tehát nem hasonlítható a jelen esethez. Az 1370/2007/EK rendelet ugyanis a maga részéről tartalmaz olyan átmeneti intézkedéseket, amelyek alapján a Bizottság levonhatja azt a következtetést, hogy a rendelet – a szerződések odaítélésével kapcsolatos szabályok kivételével – a hatálybalépése előtt létrejött közlekedési közszolgáltatási szerződésekre is alkalmazandó.
- (314) Következésképpen a szóban forgó esetre az 1370/2007/EK rendelet alkalmazandó.

8.3.2. A BELSŐ PIACCAL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG AZ 1370/2007/EK RENDELET ALAPJÁN

- (315) Az 1370/2007/EK rendelet 3. cikkének (1) bekezdése értelmében „amennyiben valamely illetékes hatóság úgy dönt, hogy a választása szerinti szolgáltatónak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének fejében kizárólagos jogot és/vagy bármilyen jellegű ellentételezést biztosít, ezt közszolgáltatási szerződés keretében kell megtennie.” A jelen esetben a DSB-t (a fenti (247) preambulumbekézdésben leírtaknak megfelelően) több közlekedési közszolgáltatási szerződés útján bízták meg a közszolgáltatási feladatokkal.

A közszolgáltatási szerződések tartalma

- (316) Az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke meghatározza a közszolgáltatási szerződések kötelező tartalmát. Az aláb-

biakban a Bizottság sorban megvizsgálja a rendelet e rendelkezésében leírt elemeket.

- (317) A 4. cikk (1) bekezdés a) pontja értelmében a közszolgáltatási szerződéseknek „egyértelműen meg kell határozniuk a közszolgáltató által teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségeket és az érintett földrajzi területeket.” A Bizottság által a szóban forgó szerződésekről úgy az eljárás megindításáról szóló határozatban, mint fent (lásd a (274) preambulumbekézdést) az első Altmark-kritérium tekintetében kialakított véleményből az következik, hogy ez a feltétel jelen esetben teljesül.
- (318) A második Altmark-kritérium értékelése során (lásd a (269) preambulumbekézdést) a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy a szerződés szerinti kifizetéseket előzetesen, objektív és átlátható módon meghatározott paraméterek alapján számították ki, ami alapján úgy véli, hogy az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) pontja jelen esetben szintén teljesül. Ez a rendelkezés előírja, hogy a közszolgáltatási szerződéseknek „objektív és átlátható, a túlkompensációt elkerülő módon előre meg kell határozniuk: i. azon paramétereket, amelyeket ellentételezés esetén az ellentételezés kiszámításához alapul kell venni; és ii. a biztosított kizárólagos jogok természetét és mértékét.” Az alábbiakban részletesen elemezzük, hogy az érintett szerződések esetlegesen túlkompensációt nyújtottak-e. A Bizottság hasonlóképpen rámutat arra, hogy a közlekedési közszolgáltatási szerződéseknek meg kell határozniuk a szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó költségek megosztására vonatkozó szabályokat. Az ésszerű haszon meglétét illetően a Bizottság visszautal a fenti érveléshez.
- (319) A Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó közlekedési közszolgáltatási szerződések e cikk (2) bekezdésével összhangban meghatározzák a menetjegyek értékesítéséből származó bevételek megosztására vonatkozó szabályokat. E bevételeket jelen esetben a DSB tartja meg.
- (320) Ezen túlmenően a közlekedési közszolgáltatási szerződések időtartama (5, illetve 10 év) szintén megfelel a 4. cikk (3) bekezdésében előírtaknak, amely a szerződések maximális időtartamát 15 évben állapítja meg a vasúti vagy egyéb kötőpályás személyszállítási szolgáltatások tekintetében.
- (321) Mivel a jelen esetre nézve a többi rendelkezés nem releváns, a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a dán minisztérium és a DSB között létrejött közlekedési közszolgáltatási szerződések megfelelnek az 1370/2007/EK rendelet 4. cikkének.

A közszolgáltatási szerződések odaítélése

- (322) Az 1370/2007/EK rendelet 5. cikke rendelkezik a közszolgáltatási szerződések odaítélésére vonatkozó szabályokról. Mindamellet ugyanezen rendelet 8. cikke átmeneti szabályokat is tartalmaz ezzel kapcsolatban.

⁽⁴¹⁾ A C-334/07 P. sz. *Freistaat Sachsen*-ügy 53. pontja.

⁽⁴²⁾ Lásd a 28. lábjegyzetet.

⁽⁴³⁾ A C 348/04. sz. *SIDE*-ügy 56. pontja.

- (323) A Bizottság kiemeli, hogy az összes érintett közlekedési közszolgáltatási szerződés tárgya vasúti személyszállítási szolgáltatás volt, és azokat a dán közlekedési minisztérium közvetlenül ítélte oda a DSB-nek. Ezen túlmenően a szerződéseket vagy 2000. július 26. előtt, vagy 2000. július 26. után, de 2009. december 3. előtt írták alá. A szerződések időtartama 5, illetve 10 év. Így a Bizottság megállapítja, hogy a közlekedési közszolgáltatási szerződések odaítélése megfelel az 1370/2007/EK rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében foglalt átmeneti rendelkezéseknek.
- (324) A 8. cikk (2) bekezdése szerint „a (3) bekezdés sérelme nélkül, a vasúti és közúti közszolgáltatási szerződések odaítélésének 2019. december 3-tól meg kell felelnie az 5. cikknek.” Ezen az alapon teljes mértékben szabályos volt a szóban forgó közlekedési közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélése.
- (325) Ez a rendelkezés ezenkívül előírja, hogy „ezen átmeneti időszak során a tagállamok intézkedéseket hoznak az 5. cikknek való fokozatos megfelelés érdekében, elkerülendő a súlyos szerkezeti problémákat, különösen a szállítási kapacitást illetően.” Mindamellett meg kell állapítani, hogy az 5. cikk (6) bekezdése fenntartja a lehetőséget az illetékes hatóságoknak arra, hogy közvetlenül ítéljenek oda vasúti szállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződéseket.
- (326) Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó közlekedési közszolgáltatási szerződések megfelelnek a szerződések odaítélése tekintetében az 1370/2007/EK rendelet 5. cikke által előírt szabályoknak.

Közszolgáltatással járó ellentételezés

- (327) Az 1370/2007/EK rendelet 6. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy „valamely általános szabályhoz vagy közszolgáltatási szerződéshez kapcsolódó valamennyi ellentételezésnek meg kell felelnie a 4. cikkben meghatározott rendelkezéseknek, tekintet nélkül a szerződés odaítélésének módjára. Természetétől függetlenül valamennyi, az 5. cikk (2), (4), (5) vagy (6) bekezdésével összhangban közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződéshez vagy valamely általános szabályhoz kapcsolódó ellentételezésnek meg kell felelnie a mellékletben meghatározott rendelkezéseknek is.”
- (328) Ennélfogva a közszolgáltatással járó ellentételezés összeegyeztethetőségét az 1370/2007/EK rendelet mellékletében foglalt rendelkezések fényében kell vizsgálni, mivel a szóban forgó szerződések az 1370/2007/EK rendelet 5. cikkének (6) bekezdésével összhangban közvetlenül ítéltek oda.
- (329) Ez a melléklet előírja, hogy „az ellentételezés nem haladhatja meg az azon nettó pénzügyi hatásnak megfelelő összeget, amely megfelel a közszolgáltató kötelezettség teljesítése által a közszolgáltató költségeire és bevételeire gyakorolt – pozitív vagy negatív – hatások összegének.” Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a Bizottságnak ellenőriznie kell, hogy a szerződés szerinti kifizetések nem vezettek-e túlkompenzációhoz, figyelembe véve a DSB

ésszerű hasznát. Ennek során a mellékletben meghatározott kritériumokra támaszkodik.

- (330) Jelen esetben a Bizottság megállapítja, hogy a költségek és bevételek kiszámítását a hatályos számviteli és adóügyi szabályoknak megfelelően végezték el. Emlékeztet arra, hogy a DSB-re a számviteli normák tekintetében alkalmazandó jogi keret és a nemzeti versenyjogi jogszabályok arra kötelezik a társaságot, hogy elkülönült számvitelt vezessen különböző tevékenységeiről. A DSB számára a közlekedési közszolgáltatási szerződések alapján folyósított szerződés szerinti kifizetéseket ezért a kereskedelmi alapon végzett egyéb tevékenységektől elkülönítve könyvelték. E szabályok ezáltal lehetővé teszik a keresztfinanszírozás elkerülését.
- (331) Noha a közlekedési közszolgáltatási szerződések tartalmaznak az ellentételezés ellenőrzésére és felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezéseket, a Bizottság rámutat arra, hogy ezek a mechanizmusok nem teszik lehetővé az esetleges túlkompensáció kizárását, és hogy a szerződések nem rendelkeznek az ilyen túlkompensáció visszavételét biztosító mechanizmusról.
- (332) A Bizottság úgy véli, hogy az esetleges túlkompensáció csak visszafizetési mechanizmus bevezetésével kerülhető el. Ennélfogva a dán közlekedési minisztérium és a DSB között létrejött közszolgáltatási szerződéseket módosítani kell a fent említett feltételekkel való összhang biztosítása érdekében, mégpedig visszafizetési mechanizmus bevezetése útján.
- (333) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kétségeinek adott hangot azzal kapcsolatban, hogy a kompenzáció mértéke nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges költségeket. Ezek a kételemek az Altmark ítélezési gyakorlatban megállapított harmadik kritérium teljesülésének értékelése során felhozott, nevezetesen az alábbi okokon alapultak:

i. A DSB eredménytöbblete

ii. A gördülőállomány átadása során tapasztalt késedelmek

iii. A Koppenhága–Ystad összeköttetés

- (334) A Bizottság sorban megvizsgálja ezt a három szempontot annak megállapítása érdekében, hogy sor került-e túlkompensációra a közlekedési közszolgáltatási szerződések végrehajtása keretében, valamint hogy milyen intézkedések szükségesek a túlkompensáció jövőbeni elkerülése érdekében. E célból a Bizottság szem előtt tartja az ésszerű haszonnak a melléklet 6. pontjában foglalt meghatározását, amely szerint az „ésszerű haszon egy adott tagállam ezen ágazatában szokásos tőkemegtérülési ráta, amelynek számításba kell vennie a közszolgáltató által a hatóság beavatkozásából következően viselt kockázatot vagy kockázat hiányát.”

i. A DSB eredménytöbblete

- (335) A Bizottság megvizsgálta a DSB saját tőkének alakulását és a közszolgáltatási tevékenységgel összefüggő eredményeit a szóban forgó szerződések időtartama során. A vizsgálat elsősorban a DSB 1999 és 2006 közötti gazdasági helyzetének részletes elemzésén alapul, amelyet a KPMG végzett el a dán állam megbízásából 2008. január 30-án. A dán hatóságok ezen túlmenően kiegészítő információkat nyújtottak be a 2007. és 2008. pénzügyi évekre vonatkozóan, valamint további felvilágosítást nyújtottak a hivatalos vizsgálati eljárás keretében.
- (336) A Bizottság különösen figyelembe veszi a dán hatóságok által szolgáltatott információkat, amelyek a tízéves költségvetések viszonylatában megmagyarázzák az említett fejleményeket, különösen a DSB induló költségvetésének 1999. évi kidolgozása, valamint egyes számviteli szabályok és adókulcsok módosulása tekintetében. A magyarázatok magukban foglalják többek között az amortizációra nyújtott támogatással, a pénzügyi igazgatással vagy a kamatlábakkal összefüggő fejleményeket is. A Bizottság elismeri, hogy a DSB képes volt az eredményeinek és pénzügyi helyzetének javulását lehetővé tevő hatékonyságjavulást elérni.
- (337) Mindamellett úgy véli, hogy mindezek az elemek természetüknél fogva módosították a DSB-nek a különböző közlekedési közszolgáltatási szerződésekben foglalt szállítási szolgáltatások üzemeltetésével kapcsolatos költségeit vagy terheit. Ennélfogva a DSB pénzügyi helyzetének javulása miatt a tízéves költségvetésekben foglalt várakozásokhoz képest csökkennie kellett volna a dán állam által a fenti szolgáltatások működtetéséért fizetendő költségeknek. Ez a csökkenés tehát a közszolgáltatásért járó ellentételezések átfogó csökkentését vonta volna maga után.
- (338) Mivel a szerződés szerinti kifizetéseket nem korrigálták ennek megfelelően, a Bizottság úgy véli, hogy e különböző tényezők tanúsága szerint a DSB magasabb összegű támogatásban részesült a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása kapcsán felmerülő költségek 6 %-os ésszerű haszonnal megnövelt összegénél. A Bizottság megjegyzi, hogy a szerződés szerinti kifizetések csak 2002-ben, 2003-ban és 2004-ben képezték csökkentés tárgyát, mintegy 1 018 milliárd DKK összegben.
- (339) A Bizottság mindamellett megjegyzi, hogy a dán hatóságok nem vitatják, hogy mindezen elemek figyelembevételével a DSB nyereségessége magasabb volt a közszolgáltatásért járó ellentételezések kiszámításának alapjául szolgáló tízéves költségvetésekben eredetileg előrejelzetttnél. Ez a megállapítás következik az érdekelt felek által benyújtott észrevételekből is, noha a dániai és európai vasúttársaságok teljesítményének összevethetősége a fentiekben leírtakkal összhangban korlátozott (lásd a (290)–(292) preambulumbekendést).
- (340) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a DSB S-tog a/s (a DSB SV 100 %-os tulajdonú leányvállalata) eredményeit az anyavállalatnál könyvelték el, és a két társaság esetében azonos mértékű ésszerű haszonnal számoltak. Következésképpen a Bizottság a DSB szintjén átfogóan vizsgálja a különféle közlekedési közszolgáltatási szerződésekkel összefüggő eredménytöbbletet.
- (341) A Bizottság így megállapítja, hogy a DSB mérlege az előzetes költségvetéshez képest 2,715 milliárd DKK adózás utáni eredménynövekedést mutat az 1999 és 2006 közötti időszakban. A dán hatóságok által benyújtott adatokból kiderül, hogy a DSB 2007-ben 670 millió DKK, 2008-ban 542 millió DKK adózás utáni eredményt könyvelhetett el, azaz 227, illetve 97 millió DKK-val többet az előzetes költségvetésben e két év tekintetében tervezettnél⁽⁴⁴⁾. Az 1999–2008 közötti időszak egészét tekintve ezért a Bizottság 3,039 milliárd DKK-ra becsüli a DSB eredeti költségvetésekhez viszonyított eredménytöbbletet.
- (342) A Bizottság megítélése szerint ezek a többletek arról tanúskodnak, hogy a szerződés szerinti kifizetések összege meghaladta a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerült, az ésszerű haszonnal megnövelt költségek fedezéséhez szükséges mértéket.
- (343) A Bizottság mindamellett emlékeztet arra, hogy a dán hatóságok szerint ezek az eredménytöbbletek nem vezettek a DSB esetében az előzetes költségvetésben eredetileg tervezettnél nagyobb mértékű tőkefelhalmozódáshoz. A dán hatóságok érvelése szerint az eredménytöbblet egy részét osztalék formájában visszafizették a dán államnak.
- (344) A Bizottság megjegyzi, hogy a DSB 1999 és 2007 között valóban 4,826 milliárd DKK osztalékot folyósított a dán államnak. Ez az összeg az 1999–2007 közötti időszakban több mint 3,5 milliárd DKK-val magasabb osztalékösszegnek felel meg az előzetes költségvetésekben előrejelzetttnél. Ezen túlmenően a DSB 2008-ban 359 millió DKK-t fizetett ki a dán államnak, mintegy 150 millióval többet az előzetes költségvetésekben tervezett összegnél.⁽⁴⁵⁾ A Bizottság megjegyzi, hogy a dán állam 1999 és 2008 között összesen mintegy 3,65 milliárd DKK összegű kiegészítő osztalékot vett ki a társaságból.

⁽⁴⁴⁾ A számításokat a dán hatóságok által a Bizottsághoz benyújtott KPMG-jelentés alapján végezték (a 2.4., valamint a naprakésszé tett 2.2., 2.3. és 2.28. táblázat).

⁽⁴⁵⁾ Ezen összeg értékelésekor az előzetes költségvetésben a 2008. évre 399 millió DKK-ra becsült adózás utáni eredményt és azt az – e határozat (102) preambulumbekendésében említett – szabályt vették figyelembe, amely szerint a DSB adózás utáni többletének felét fizeti ki osztalék formájában.

(345) A dán hatóságok állításával ellentétben a Bizottság úgy véli, hogy az osztalékpolitika nem feleltethető meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért járó ellentételezés kiigazítását és a túlkompensáció elkerülését lehetővé tevő visszafizetettési záradéknak. Az osztalékfizetés szerkezeti szempontból nem felel meg az 1370/2007/EK rendeletben és különösen annak mellékletében meghatározott követelményeknek. Az osztalékfizetés voltaképpen a társaság részvénytulajdonosainak döntésétől függ, és nem képez kellőképpen automatikus eljárást a túlkompensáció elkerülésére. Ezen túlmenően az osztalékot rendszerint az év során később veszik ki az ellentételezés kiigazításának időpontjánál, amelyet a pénzügyi év végén el kell végezni.

(346) A jelen körülmények között a Bizottság elismeri, hogy a dán állam (az előzetes költségvetésben tervezetthez képest) kiegészítő osztalékot is kivett az 1999–2008 közötti időszakban, mégpedig olyan végösszeget,

amely egyértelműen meghaladja a DSB eredménytöbbletét. A Bizottság megjegyzi, hogy a Dániának kifizetett kiegészítő osztalék mértéke mintegy 20 %-kal meghaladja a DSB eredménytöbbletét.

(347) A Bizottság általában megjegyzi, hogy a számvitel tekintetében az osztalékfizetésre az eredmény megállapítása után kerül sor, ezért általánosságban nem teszi lehetővé a túlkompensáció elkerülését. Mindamellett a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy a gyakorlatban a dán állam a 100 %-os tulajdonában lévő társaság általi osztalékfizetés útján teljes mértékben kiigazította a DSB nyereségességét, oly módon, hogy ez utóbbi a gyakorlatban nem részesült túlkompensációban. Az eredetileg tervezett 6 %-os eredménytöbbleten felüli nyereséghányad gazdasági hatását az osztalékfizetés semlegesítette, és a DSB nem tudta azt felhasználni saját tőkéjének vagy vagyonának növelésére.

(millió DKK)

A DSB SV eredménye	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Összesen
Utasforgalomból származó bevétel	3 278	3 550	3 789	3 895	3 888	4 052	4 164	4 264	4 391	4 541	
Szerződés szerinti kifizetések	3 296	3 460	3 820	3 642	4 147	3 968	4 326	4 342	4 247	4 130	
Valós költség	(6 728)	(6 869)	(6 304)	(6 362)	(7 362)	(7 182)	(7 647)	(7 792)	(7 940)	(8 326)	
Adózás utáni valós működési eredmény	595	777	846	774	697	664	745	726	767	558	
Kifizetett osztalék	135	268	103	610	649	736	895	775	655	364	5 190
Eredetileg tervezett osztalék	50	51	53	183	188	192	212	205	222	223	1 579
Valós kiegészítő osztalékfizetés	85	217	50	427	461	544	683	570	433	141	3 611

(348) A Bizottság hangsúlyozza, hogy ez a következtetés a DSB SV-re vonatkozik, amennyiben a DSB S-tog a/s eredményeit az anyavállalat szintjén számfejtették és az osztalékpolitikát ezen egység szintjén határozták meg.

(349) A Bizottság mindamellett kiemeli, hogy ez az érvelés nem teszi lehetővé a túlkompensáció kizárásának tartós biztosítását a közlekedési közszolgáltatási szerződések teljes időtartama tekintetében. Az érvelés a DSB múltbeli számvitelének empirikus és részletes vizsgálatán alapul, de nem biztosít strukturális megoldást a közszolgáltatással járó ellentételezés mértékének szükséges évenkénti kiigazítására.

(350) Ebben a tekintetben a Bizottság rámutat arra, hogy a dán hatóságok tervezik a folyamatban lévő közlekedési közszolgáltatási szerződések olyan irányú módosítását, hogy azok visszafizetettési mechanizmusról rendelkezzenek. A fent leírt visszafizetettési mechanizmus (lásd a (222)–(240) preambulumbekendéseket) lehetővé teszi a

szerződés szerinti kifizetések összegének egy számviteli egyenlet alapján történő kiigazítását. Egy ilyen mechanizmus keretében az esetleges többletet a pénzügyi év végén végzett elszámolás alapján fizetnék vissza az államnak annak biztosítása érdekében, hogy a DSB tőkearányos jövedelmezősége az állam által meghatározott keretek között maradjon.

(351) A visszafizetettési mechanizmus lehetővé teszi a szerződés szerinti kifizetések pénzügyi év végén történő kiigazítását (lásd a (227) preambulumbekendést). Alkalmazása eredményeképpen olyan nettó csökkentés eszközölhető a szerződés szerinti kifizetésekben, amely biztosítja az ésszerű haszon – a tőkearányos jövedelmezőség 6 %-ában meghatározott – szintjének fenntartását, az alábbi egyenlet szerint:

Összes bevétel – ésszerű haszon – összes kiadás = nettó csökkentés

(352) A Bizottság véleménye szerint ez a visszafizetési mechanizmus megfelel úgy az 1370/2007/EK rendelet mellékletében, mint a közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabályban ⁽⁴⁶⁾ meghatározott követelményeknek. A Bizottság megjegyzi, hogy az ilyen rendszer összeegyeztethető az e keretszabály III. szakaszában leírt ellenőrzési mechanizmusokkal. Rámutat arra is, hogy az ésszerű haszon alapvető szintjét továbbra is a tőkearányos jövedelmezőség 6 %-ában határoznák meg; a Bizottság ezt ésszerű mértéknek ítéli e tevékenységtípus tekintetében, figyelemmel a DSB jelenlegi (a DKT által felsorolt) belföldi versenytársai által elért szintekre.

(353) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a mechanizmus a hatékonysággal és a minőségjavulással összefüggő korrekciókat is tartalmaz. A tervezett mechanizmus valójában a bruttó csökkentés modulációjáról rendelkezik annak érdekében, hogy a DSB megtarthassa annak egy részét az utaskilométerenkénti költségek csökkentése, illetve az utaskilométerben mért utasszám-növekedés eredményeképpen (lásd a (228) preambulumbekendést). Ezt a korrekciót az alábbi egyenlet szerint állapítanák meg:

$$\text{Visszafizetési mechanizmus} = \text{bruttó csökkentés} - \text{korrekció} \\ (\Delta\kappa_{\text{ölség}} + \Delta_{\text{utaskm}}) = \text{nettó csökkentés}$$

(354) A Bizottság szintén megjegyzi, hogy a nettó csökkentés megállapítását, ezáltal e korrekciók figyelembevételét lehetővé tevő paramétereket minőségi és mennyiségi szempontból előre meghatározták (lásd a (229) preambulumbekendést). A visszafizetési mechanizmus modulációja az alábbi módon történne:

— $\Delta\kappa_{\text{ölség}}$: ha a DSB csökkenti (utaskilométerenkénti) költségeit az elmúlt négy év átlagos költségéhez képest, ennek a javulásnak a mértékét a következőképpen számítják ki: az elmúlt négy év átlagköltségéhez viszonyított, százalékos értékben kifejezett utaskilométerenkénti költségkülönbség szorozva a teljes költségappal; valamint

— Δ_{utaskm} : ha nő az utasszám, az utaskilométerben kifejezett utasforgalom növekedését 0,80 DKK-val

szorozzák meg és ezzel az összeggel csökkentik a bruttó csökkentés mértékét. ⁽⁴⁷⁾

(355) A Bizottság megállapítja, hogy ezek a korrekciók összhangban vannak az 1370/2007/EK rendelet mellékletének 7. pontjával, amely a következőképpen rendelkezik:

„Az ellentételezési módszernek ösztönöznie kell a következők fenntartását vagy fejlesztését: a közszolgáltató által végzett hatékony gazdálkodás, amelyet objektíven lehet értékelni, és megfelelően magas minőségű személyszállítási szolgáltatások nyújtása.”

(356) Jelen esetben az utasszám növekedésén és az egységenkénti ár csökkenésén alapuló tervezett korrekció megfelelően leképezi a hatékony gazdálkodás és a nyújtott szolgáltatások minőségének fejlesztését. A Bizottság mindamellett úgy véli, hogy az egyes korrekciókat csak azzal a feltétellel lehet elvégezni, hogy a figyelembe vett paraméterek az azok tekintetében már előzőleg elért eredményekhez viszonyított javulást is tükrözzenek. Erre a korlátozásra szükség van annak a helyzetnek az elkerüléséhez, hogy az egyik paraméter jelentős javulása esetén a másik paraméter jogcímén is jóváírást lehessen érvényesíteni abban az esetben is, ha az utóbbi paraméterben bekövetkezett javulás alatta marad az elvárt szintnek.

(357) Végül a visszafizetési mechanizmust felső határ kijelölése egészíti ki annak biztosítása érdekében, hogy a haszon szintje ne haladja meg az ésszerű mértéket, a következő egyenlet szerint (lásd a (233)–(237) preambulumbekendést):

$$\frac{\text{Ésszerű haszon (6 \%)} + \text{korrekció } (\Delta\kappa_{\text{ölség}} + \Delta_{\text{utaskm}})}{\text{Saját tőke}} < 12 \%$$

(358) Ily módon a hatékonyságjavulás és/vagy a szolgáltatás minősége javulásának figyelembevétele céljából alkalmazott korrekcióknak köszönhetően az ésszerű haszon mértéke – három évre vetítve 10 %-ban maximált felső határ mellett – 6 % és 12 % között ingadozhat, objektív kritériumok alapján (lásd a (235)–(237) preambulumbekendést).

(359) A Bizottság megítélése szerint e sáv esetében a Dánia által a DSB-nek a társaság közszolgáltatási tevékenysége keretében engedményezett haszon ésszerű mértékű marad, különösen mivel azt három évre vetítve 10 %-ban maximálják. A Bizottság következtetését egy sor, a rendelkezésére álló információkból nyert mutatószámra alapozta, amelyek alapján a haszon mértékének ésszerű voltát értékelte.

⁽⁴⁶⁾ HL C 297., 2005.11.29., 4 o. Noha ez a keretszabály alapvetően nem alkalmazandó a szállítási ágazatra, az abban foglalt elvek analógiai alapon felhasználhatók különösen az 1370/2007/EK rendelet pontosítására. Ebben az összefüggésben lásd az eljárás megindításáról szóló fent említett határozatot és a 2009/325/EK határozatot, a 2009/845/EK határozatot; a 2007. július 18. – a Córas Iompair Éireann buszvállalatainak (Dublin Bus és Irish Bus) nyújtott C 31/07. számú állami támogatás – Írország (HL C 217., 2007.9.15., 44. o.); a 2007. október 23. – C 47/07: közszolgáltatási szerződés a Deutsche Bahn Regio, valamint Berlin és Brandenburg tartományok (Länder) között – Németország (HL C 35., 2008.2.8., 13. o.)

⁽⁴⁷⁾ Lásd a 30. lábjegyzetet.

- (360) Így a Bizottság értékelése különösen az európai vasúttársaságok helyzetéről szóló tanulmányon⁽⁴⁸⁾ nyugszik, amely összehasonlítja a vasúttársaságok gazdasági jövedelmezőségét⁽⁴⁹⁾ a 2004. év tekintetében. Ezen elemzés szerint a DSB 2004-re megállapított tőkearányos jövedelmezősége (ROE) (9 %) a társaság számára 3 %-os eszközarányos jövedelmezőségnek (ROA) felel meg; meg kell jegyezni, hogy a 9 %-os ROE a DSB számára a szerződés értelmében nyújtható sáv átlagával egyezik meg. Az elemzésből kiderül továbbá, hogy az adott időszakban bizonyos vasúttársaságok (PKP, Eurostar, NSB) gazdasági jövedelmezősége igen alacsony, sőt akár negatív volt. A tanulmány szerint ezzel ellentétben több társaság a DSB 3 %-os ROA-szintjéhez hasonló (SNCF: 2 %, SNCV: 2 %, Trenitalia 3 %), sőt annál jóval magasabb (Arriva Tog a/s 21,3 %, Chiltern Railways 16,1 %, Arriva Trains Wales 16 %, Great North Eastern Railway 12,2 %, DB Regio AG 12 %) értékeket realizált.
- (361) A Bizottság ezenfelül az általános gazdasági érdekű szolgáltatások terén alkalmazott határozathozatali gyakorlatából indul ki.⁽⁵⁰⁾
- (362) Ezen túlmenően a Bizottság értékelésében figyelembe veszi azt is, hogy a DSB részben viseli a tevékenységgel összefüggő kockázatokat, mivel a szerződés szerinti kifizetéseket előzetesen rögzítették és azok nem növelhetők a várakozásokhoz viszonyított negatív irányú eltérés esetén (amennyiben a DSB teljesítménye például a társaság költségeinek növekedése vagy bevételeinek csökkenése miatt romlana). A Bizottság megjegyzi, hogy mivel a társaság – jövedelmezőségét illetően – viseli ezt a negatív kockázatot, ami folytán nem garantált számára a tervezett 6 %-os szerződés szerinti hozam elérése, megfelelő eljárásnak tűnik hatékonyságjavulásra ösztönözni a társaságot, ami lehetővé teszi számára az így elért jövedelmezőség egy részének megtartását abban az esetben is, ha meghaladná ezt a szerződés szerinti mértéket, mindezt a fent bemutatott sávon belül.
- (363) Végül a Bizottság a dán hatóságok által végzett empirikus bizonyítás alapján megjegyzi, hogy e visszafizetési mechanizmus múltbeli alkalmazása 8,8 % és 11,9 % közötti tőkearányos jövedelmezőséget eredményezett volna a DSB számára a 2004-2008 közötti időszakra vonatkozóan, és 38 millió DKK visszavételét vonta volna maga után a 2006. év tekintetében, figyelemmel a három évre vetített 10 %-os szabályra (lásd a (238)–(240) preambulumbekendést).
- (364) Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a DSB eredménytöbbletei arról tanúskodnak, hogy a szerződés szerinti kifizetések összege meghaladta a közszolgáltatási

szerződések összessége keretében meglévő kötelezettségek végrehajtása során felmerült, az ésszerű nyereséggel megnövelt költségek fedezéséhez szükséges mértéket. A gyakorlatban a Bizottság úgy véli, hogy az e többletek összegét jóval meghaladó mértékű kiegészítő osztalékfizetés lehetővé tette a DSB túlkompenzációjának elkerülését. A Bizottság jelen esetben azt a következtetést vonja le, hogy nem történt túlkompenzáció; mindamellett ezt a következtetést feltételként az e határozatban leírt és a fenti (356) preambulumbekendésben pontosított visszafizetési mechanizmus végrehajtásához köti.

ii. A gördülőállomány átadása során tapasztalt késedelmek

- (365) A Bizottság megállapítja: nem vitatott, hogy a gördülőállományok közlekedési közszolgáltatási szerződések keretében tervezett, az Ansaldo Breda gyártó általi átadása jelentős késedelmet szenvedett. Kötelezettségei teljesítése érdekében a DSB eszközök bérléséhez folyamodott, ami miatt kiegészítő szerződéseket kellett kötnie a dán közlekedési minisztériummal.
- (366) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a dán közlekedési minisztérium és a DSB között létrejött közszolgáltatási szerződések értelmében ez utóbbinak kellett viselnie a vonatok amortizációjához és a kamatokhoz kapcsolódó költségeket, amelyeket szerződés szerinti kifizetések fedeztek.
- (367) A Bizottság mindamellett megjegyzi, hogy a késedelem pénzügyi következményeiről és a szerződés szerinti kifizetésekre gyakorolt hatásairól a 2000–2004 közötti időszakra vonatkozó közlekedési közszolgáltatási szerződés nem rendelkezett. Ezzel ellentétben a 2005–2014 közötti időszakra szóló szerződésben ezeket a tényezőket már figyelembe vették.
- (368) Következésképpen a Bizottság szerint három szempontot kell megkülönböztetni.
- (369) Először is a 2000–2004 közötti időszakra szóló közlekedési közszolgáltatási szerződést illetően a Bizottság megállapítja, hogy a késedelmek következményeit nem vették teljes mértékben figyelembe a szerződés szerinti kifizetések kiszámítása során. A dán hatóságok elismerték, hogy ez 154 millió DKK pozitív hatással járt. Ebből az összegből 50 milliót a szerződés szerinti kifizetések önkéntes csökkentése formájában visszafizettek az államnak. Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy a DSB 104 millió DKK összegű szerződés szerinti kifizetésben részesült olyan költségekről, amelyeket nem viselt.
- (370) Ebben a tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy nem hozható fel érvként az a tény, miszerint ez az összeg (részben) ellentételezte a DSB által a késedelem miatt viselt gazdasági kárt. A DSB által elszenvedett kár a DSB és beszállítója közötti szerződés végrehajtásának hatókörébe tartozik és különféle vitarendezési eljárások tárgyát képezheti (békés úton, választott bíróság bevonásával vagy peres úton történő rendezés). A Bizottság megjegyzi, hogy ezt a kérdést még nem rendezték véglegesen, bár átmeneti kártérítések folyósítására már sor került.

⁽⁴⁸⁾ *Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union*. Készítette az ECORYS az Európai Bizottság megbízásából. 2006. február. http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006_financial_situation_railway_undertakings.zip

⁽⁴⁹⁾ A Bizottság különösen a gazdasági jövedelmezőség (ROA – *return on assets*) alapján végzi az összehasonlításait, hogy elkerülje az összehasonlítás tekintetében a vasúttársaságok adósság- és saját-tőke-szerkezete közötti túlságos eltérésekből adódó nehézségeket.

⁽⁵⁰⁾ A Bizottság 2007. november 28-i határozata az N388/2007. számú állami támogatásról – *Egyesült Királyság – Post Office Limited (POL) transformation programme*. (HL C 14., 2008.1.19., 19. o.), különösen a határozat (53) preambulumbekendése.

- (371) Másodszor, a 2005–2014 közötti időszakra szóló közlekedési közszolgáltatási szerződést illetően a Bizottság megállapítja, hogy az előző esettel ellentétben a késedelmek következményeit figyelembe vették a szerződés szerinti kifizetések kiszámítása során. A dán hatóságok bemutatták, hogyan működött a szerződés szerinti kifizetéseknek az átadás késedelmére és az érintett eszközök típusa függvényében történő kiigazításának mechanizmusa. A Bizottság megjegyzi, hogy a szerződés szerinti kifizetések összegét 645 millió DKK-val csökkentették a szerződéses időszak első két évében. Ezért úgy véli, hogy a gördülőállomány átadásának késedelmére e közlekedési közszolgáltatási szerződés keretében nem vont maga után túlkompenzációt.
- (372) Harmadszor, a Bizottság megállapítja, hogy a bérelt helyettesítő gördülőállomány kiegészítő szerződések tárgyát képezte a dán közlekedési minisztérium és a DSB között. Rámutat arra, hogy a DSB a közlekedési közszolgáltatási szerződések értelmében nem volt köteles helyettesítő eszközöket igénybe venni. A Bizottság megjegyzi, hogy ezek a kiegészítő szerződések új, a szerződések időpontjában figyelembe nem vett helyzetnek – nevezetesen az új vonatok késedelmes átadása következményeinek – a kezelésére irányultak. Ezért úgy véli, hogy a DSB-nek nyújtott ellentételezések a vasút-üzemeltető új kötelezettségeivel függték össze, ennél fogva nem vontak maguk után túlkompenzációt a közlekedési közszolgáltatási szerződések keretében.
- (373) A Bizottság e tekintetben rámutat arra, hogy ha a DSB és az Ansaldo Breda között a késedelmes átadás miatt folytatott vitarendezési eljárások (békés úton, választott bíróság bevonásával vagy peres úton történő rendezés) eredményeképpen elismerik, hogy a DSB-nek bizonyos kára keletkezett, és amennyiben ezek a károk a bérelt helyettesítő gördülőállomány igénybevételével függenek össze, és ha erre tekintettel az Ansaldo Bredát kártérítés megfizetésére kötelezik, akkor ezeket az ellentételezéseket a dán állam részére vissza kell fizetni, mivel a kiegészítő szerződések útján az viselte az azzal összefüggő költségeket. A Bizottság szükségesnek ítéli egy ilyen értelmű feltétel kikötését a dán állam számára.
- (374) A fentiek fényében a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a DSB 104 millió DKK összegű túlkompenzációban részesült a közlekedési közszolgáltatási szerződésekben tervezett gördülőállomány átadásának késedelmére kapcsán. A Bizottság mindamellett úgy ítéli meg, hogy a túlkompenzáció hatását az előzőekben leírt osztalékfizetés útján semlegesítették. A dán állam által kivett kiegészítő osztalék összege ugyanis összességében magasabb az eredménytöbbletnél a gördülőállomány késedelmes átadásához kapcsolódó összeggel megnövelt összegénél. A Bizottság így megállapítja, hogy a gyakorlatban a DSB nem részesült túlkompenzációban.
- iii. A Koppenhága–Ystad összeköttetés sajátos esete**
- (375) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság különös kétélyeinek adott hangot azzal kapcsolatban, hogy a DSB esetleg előnyben részesült e sajátos vonal üzemeltetése kapcsán. E tekintetben a Bizottság két szempontot vizsgált.
- (376) Egyfelől ellenőrizte, hogy a 2000–2004 közötti időszakban a DSB nem kapott-e pénzügyi támogatást a közlekedési közszolgáltatási szerződéssel összefüggésben nyújtott támogatás formájában, holott a viszonylat üzemeltetésére nem vonatkozott közszolgáltatási kötelezettség.
- (377) A Bizottság ebben az összefüggésben megjegyzi, hogy a dán hatóságok kifejtették a Koppenhága–Ystad vonal üzemeltetési feltételeit a 2000 utáni időszak tekintetében. Ezen belül rámutattak arra, hogy a vonalat csak 2002-ben foglalták bele egy szerződés útján a „tömegközlekedés” rendszerébe, miután egyértelművé vált, hogy a vonal nem lehet nyereséges. Szintén rámutattak arra, hogy ez a különös szerződés nem rendelkezett arról, hogy a dán állam bármiféle kiegészítő ellentételezést folyósítsa a DSB-nek a 2002 és 2004 közötti időszakban. A dán hatóságok így megállapították, hogy a Koppenhága és Ystad közötti vasútvonal üzemeltetéséhez 2005 előtt nem nyújtottak állami támogatást.
- (378) A Bizottság rámutat arra, hogy az a tény, hogy ezt a vonalat 2002 és 2004 között – a DSB-nek a 2002–2004 közötti időszakban a közlekedési közszolgáltatási szerződések keretében folyósított ellentételezésen felüli kiegészítő ellentételezés nélkül – befoglalták a „tömegközlekedés” rendszerébe, nem vonja maga után túlkompensáció meglétét. Ellenkezőleg, a vonalnak az állami szállítási forgalmi rendszerbe történő bevonása a DSB kötelezettségeinek növekedését eredményezte, a szerződés szerinti kifizetések emelkedése nélkül. Másik következménye az volt, hogy e vonal bevételeit is beszámították a DSB közszolgáltatási tevékenységből származó teljes bevételeibe. Mindamellett a Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy e vonal 2002-ben veszteséges volt, hiszen éppen ezért foglalták bele a „tömegközlekedés” rendszerébe. Ennél fogva a vonal integrációja nem vont maga után túlkompenzációt.
- (379) Mindenesetre ha a vonal nyereséges lett volna, a Bizottság úgy véli, hogy az e vonallal összefüggő sajátos bevételek növelték volna a DSB közszolgáltatási tevékenységből származó teljes bevételét. Ennél fogva az esetleges túlkompensáció értékelésére a DSB 2000–2004 közötti időszakra vonatkozó közlekedési közszolgáltatási szerződés végrehajtása keretében realizált eredménytöbblet kapcsán a társaság számára nyújtott esetleges túlkompensáció átfogó vizsgálata vonatkozna. A Bizottság ezért visszautal a jelen határozat (324)–(353) preambulumbekzdésében leírt érvelésére.
- (380) Másfelől a Bizottság megvizsgálta a DSB által a Koppenhága–Bornholm útvonal egésze kapcsán viselt költségeket és különösen az Ystad és Rønne⁽⁵¹⁾ közötti összeköttetés befoglalását az utasainak nyújtott kombinált jegyekbe.
- (381) A Bizottság emlékeztet arra, hogy az e két kikötő közötti tengeri összeköttetést a Bornholmtrafikken A/S, egy közvállalkozás üzemelteti a dán állammal pályázati eljárás eredményeképpen kötött szerződés keretében. A dán hatóságok részletesen leírták a Bornholmtrafikken A/S e szerződés értelmében fennálló kötelezettségeit a menetrendek autóbusz- vagy vasút-üzemeltetővel történő összehangolása tekintetében. Szintén rámutattak arra, hogy a díjszábsási politika tekintetében a minimáldíjak előírásától eltekintve semmiféle kötelezettségről nem rendelkeztek.

(51) A komp érkezési kikötője Bornholmon.

(382) A dán hatóságok által benyújtott információk fényében a Bizottság megállapítja, hogy a Bornholmtrafikken A/S azonos díjszabást alkalmaz a DSB-vel és a Gråhund-busszal szemben. Az egyetlen, kizárólag a DSB esetében alkalmazható díj a „DSB Orange” elnevezésű kedvezményes ár, amely magában foglalja a Nagy-Bæltén történő átkelést. Ez a díjszabás mindamellett sajátos kereskedelmi célkitűzéseket szolgál a Bornholmtrafikken A/S részéről, amennyiben a DSB Orange program segítségével Jyllandról érkező utasokat vonzhat Bornholmra. A különös díjszabás igénybevétele pontos feltételek függvénye (csak bizonyos vonatokon, internetes foglalás útján és korlátozott számú jegy esetében vehető igénybe stb.), és az ugyanezen a vonalon az autóbusz-üzemeltetők által kínáltaktól eltérő szolgáltatással függ össze. A Bizottság megjegyzi, hogy ez az ajánlat csak igen korlátozott számú utast érintett, és azt 2009 óta már nem kínálják.

(383) Ennélfogva a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Bornholmtrafikken A/S által biztosított kompátkelésért szabott ár nem biztosított előnyt a DSB-nek versenytársai kárára, akik autóbusz-összeköttetést működtetnek és szintén integrált számlázást alkalmaznak. A Bizottság véleménye ezért az, hogy a kompösszeköttetés számlázása nem biztosított túlkompenzációt a DSB számára.

(384) A Bizottság összességében tehát úgy véli, hogy a szóban forgó közszolgáltatással járó ellentételezéseket az 1370/2007/EK rendelet mellékletében meghatározott szabályokkal összhangban számították ki.

(385) Következésképpen a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a dán közlekedési minisztérium és a DSB között létrejött közlekedési közszolgáltatási szerződések keretében nyújtott szerződés szerinti kifizetésekben foglalt állami támogatások az EUMSZ 93. cikkét végrehajtó 1370/2007/EK rendelet értelmében a belső piaccal összeegyeztethetők.

8.3.3. BIZONYOS PÉNZÜGYI INTÉZKEDÉSEK HATÁSA A KÖZSZOLGÁLTATÁSSAL JÁRÓ ELLENTÉTELEZÉSEK ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGÉRE

(386) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság megállapította, hogy a héa-mentességet élvező ágazatokban (ilyen többek között a tömegközlekedési ágazat) tevékenykedő dán magánvállalkozások különleges munkáltatói hozzájárulás („lønsumsafgift”) fizetésére kötelezettek. Mindamellett megjegyezte, hogy a közvállalkozásokra – mint a DSB – nem terjed ki ezen adó hatálya.

(387) A második panaszos, a DKT azt állította, hogy a DSB e munkáltatói hozzájárulás alóli mentessége annak versenylőnyt biztosít; a Bizottság mindazonáltal nem elemezte a munkáltatói hozzájárulás kérdését, mivel az egy külön eljárás keretében folytatott átfogó bizottsági vizsgálat tárgyát képezte.⁽⁵²⁾ Maga a panaszos is idézett egy parlamenti kérdést és a Bizottság részéről Kroes asszony válaszát.⁽⁵³⁾

(388) A Bizottság 2009. június 9-én kelt levelében tájékoztatta a DKT-t arról, hogy a szóban forgó intézkedések vizs-

gálatát követően a fent említett eljárás megszüntetése mellett határozott. A Bizottság jelezte, hogy megbeszélésekre és levélváltásokra került sor közötté és a dán hatóságok között azért, hogy felvilágosítást kaphasson az e mentesség kapcsán az állami támogatással kapcsolatos szabályok tekintetében felmerülő lehetséges problémákat és egyértelműsítendő kérdéseket illetően. Ebben a helyzetben a dán hatóságok hajlandók voltak módosítani a jogszabályaikon.

(389) Így a Bizottság hangsúlyozza, hogy Dánia elfogadta a 2008. június 25-i 526. törvényt, amely a munkáltatói hozzájárulás végrehajtásával összefüggésben kizár mindennemű versenytorzulást a köz- és magánvállalkozások között. Rámutat továbbá arra, hogy ez a törvény 2009. január 1-jén lépett hatályba, és azóta a DSB szintén kötelezett a munkáltatói hozzájárulás megfizetésére.

(390) A jelen vizsgálat tekintetében a Bizottság megállapítja, hogy – amint azt e határozat (88) preambulumbekkezdése is leírja – a DSB ilyen adómentessége részét képezte azoknak a paramétereknek, amelyek alapján a közlekedési közszolgáltatási szerződések keretében meghatározták a DSB szerződés szerinti kifizetéseinek mértékét. A Bizottság megjegyzi, hogy az adómentesség csökkentette a DSB-nek a közlekedési közszolgáltatási szerződésekben foglalt szállítási szolgáltatások üzemeltetéséhez kapcsolódó működési költségeit. Ennélfogva megállapítja, hogy a mentesség hiányában a dán államnak ugyanakkora összeggel növelnie kellett volna a szerződés szerinti kifizetéseinek összegét.

(391) Ennélfogva a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ha a DSB munkáltatói hozzájárulás alóli mentessége állami támogatásnak minősül, azt a meg nem fizetendő adó összegével megegyező mértékű „kiegészítő szerződés szerinti kifizetéseknek” lehet tekinteni. E feltevés értelmében a Bizottság megállapítja, hogy ezek a „kiegészítő szerződés szerinti kifizetések” nem eredményezték volna a DSB túlkompenzációját.

(392) A Bizottság egyébként megjegyzi, hogy a DSB 2009. január 1-től kezdve köteles a munkáltatói hozzájárulás megfizetésére. Következésképpen a DSB-nek nőnek az adóterhei, ami hatást gyakorol a közlekedési közszolgáltatási szerződésekben foglalt szállítási szolgáltatások működtetéséhez szükséges működési költségeire. A dán hatóságok jelezték, hogy ellentételezik a DSB ebből fakadó többletköltségeit, és a változásokat figyelembe veszik a szerződés szerinti kifizetések kiszámításához használt paraméterekben.

(393) Ebben a tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy a DSB mentességének megszűnésével összefüggő adókölség-növekedés ellentételezése beleilleszkedik a közlekedési közszolgáltatási szerződések ellentételezésének általános gazdasági rendszerébe. A Bizottság ellenőrzése szerint ez az ellentételezés pontosan megfelelt a DSB által – kizárólag közszolgáltatási tevékenységével összefüggésben – viselt adókölség-növekedésnek.

⁽⁵²⁾ A Bizottság panaszt vett nyilvántartásba e tárgyban. Az ügy hivatkozási száma CP78/2006.

⁽⁵³⁾ Neelie Kroes Karin Riis-Jørgensenhez intézett 2009. január 19-i, D(09)6. számú levele.

- (394) Ennélfogva a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a DSB által immár fizetendő munkáltatói hozzájárulás dán állam általi ellentételezése nem von maga után túlkompenzációt, ezért azt az 1370/2007/EK rendelet értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek kell tekinteni.

9. KÖVETKEZTETÉS

- (395) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a dán közlekedési minisztérium és a DSB között létrejött közlekedési közszolgáltatási szerződések az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek.
- (396) Mindemellett a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy ezek a támogatások az 1370/2007/EK rendelet alapján a belső piaccal összeegyeztethetők feltéve, hogy Dánia az érvényben lévő közlekedési közszolgáltatási szerződésekbe bevezeti az e határozat (222)–(240) és (356) preambulumbekkezdésében leírt visszafizetési mechanizmust. Ily módon a szóban forgó támogatások az érvényben lévő közlekedési közszolgáltatási szerződések lejártáig összeegyeztethetők maradnak.
- (397) Az e határozat tárgyát képező támogatások összeegyeztethetőségének értékelését a Bizottság a határozathozatala időpontjában alkalmazandó 1370/2007/EK rendelet alapján végezte el.
- (398) A Bizottság megjegyzi, hogy az 1370/2007/EK rendelet értékelési szabályai lényegükben hasonlóak az 1191/69/EGK rendeletben foglalt, az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság által bemutatott és értelmezett szabályokkal. Megállapítja, hogy jelen esetben az 1191/69/EGK rendelet alkalmazása nem vezetett volna eltérő következtetéshez.
- (399) Végezetül a szóban forgó támogatások az érvényben lévő közlekedési közszolgáltatási szerződések lejártáig összeegyeztethetők maradnak. Ezeket a szerződéseket 2004-ben – azaz 2000. július 26. után és 2009. december 3. előtt – kötötték tíz évre, méltányos versenytárgyalási eljárás nélkül. Ezért a támogatások az 1370/2007/EK rendelet 8. cikke (3) bekezdésének d) pontja, valamint a (3) bekezdés utolsó és utolsó előtti mondata hatálya alá tartoznak. A Bizottság mindamellett emlékeztet arra, hogy az 1370/2007/EK rendelet 8. cikke (2) bekezdésének megfelelően a tagállamok intézkedéseket hoznak annak érdekében, hogy 2019. december 3-ig az 5. cikkben foglalt szabályokkal összhangban fokozatosan megfeleljenek az említett szerződések odaítélésével kapcsolatos szabályoknak.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A dán közlekedési minisztérium és a Danske Statsbaner között létrejött közlekedési közszolgáltatási szerződések az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSz) 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek.

Ezek az állami támogatások az EUMSz 93. cikke értelmében a belső piaccal összeegyeztethetők, amennyiben megfelelnek e határozat 2. és 3. cikkeiben foglalt rendelkezéseknek.

2. cikk

Dánia a Danske Statsbanerrel létrejött, valamennyi érvényben lévő közlekedési közszolgáltatási szerződésében bevezeti az e határozat (222)–(240) és (356) preambulumbekkezdésében leírt visszafizetési mechanizmust, amelynek fő jellemzői az alábbiak:

- A szerződés szerinti kifizetéseknek a pénzügyi év végén történő évenkénti kiigazítása a következő egyenlet alapján kiszámított bruttó csökkentés meghatározása útján:

$$\text{Összes bevétel} - \text{ésszerű haszon} - \text{összes kiadás} = \text{bruttó csökkentés}$$

- A bruttó csökkentés modulációja a hatékonyságnövekedés és a szolgáltatás minősége javulásának figyelembevétele érdekében a következő egyenlet és paraméterek szerint:

$$\text{Visszafizetési mechanizmus} = \text{bruttó csökkentés} - \text{korrekciók} \\ (\Delta_{\text{öltség}} + \Delta_{\text{utaskm}}) = \text{nettó csökkentés}$$

- $\Delta_{\text{öltség}}$: az (utaskilométerenkénti) költségek csökkenése az elmúlt négy év átlagos költségéhez képest, a következő számítás alapján: az elmúlt négy év átlagköltségéhez viszonyított, százalékos értékben kifejezett utaskilométerenkénti költségkülönbség szorozva a teljes költségalappal, valamint

- Δ_{utaskm} : az utaskilométerben mért utasforgalom-növekedés (utaskilométerenként 0,80 DKK),

- a teljesítményjavulással kapcsolatos összes csökkentés nem haladhatja meg az adott év bruttó csökkentését. Ennélfogva a nettó csökkentés nulla és a bruttó csökkentés közé esik.

- A visszafizetési mechanizmus felső határának megállapítása az alábbi képlet és jellemzők szerint, amely garantálja a haszon ésszerű szinten tartását:

$$\frac{\text{Ésszerű haszon (6 \%)} + \text{korrekciók } (\Delta\kappa_{\text{öltség}} + \Delta u_{\text{taskm}})}{\text{Sajáttőke}} < 12 \%$$

- A számítás csak a DSB közszolgáltatási tevékenységéhez kapcsolódó sajáttőke-hányadot veszi figyelembe.
- Az ésszerű haszon felső határát 12 %-os, három évre vetítve 10 %-os tőkearányos jövedelmezőségben állapítják meg.

3. cikk

A DSB számára az Ansaldo Breda vállalkozás által a gördülőállomány átadásának késedelme miatt nyújtandó esetleges kártérítést a dán állam részére kell megfizetni.

4. cikk

Dánia az e határozat 2. és 3. cikkének való megfelelés érdekében tett intézkedésekről a jelen határozatról szóló értesítést követő két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot.

5. cikk

Ennek a határozatnak a Dán Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2010. február 24-én.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök