

II

(Nelegislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS

(2010. gada 24. februāris)

par sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem starp Dānijas transporta ministriju un *Danske Statsbaner* (lieta C 41/08 (ex NN 35/08))

(izziņots ar dokumenta numuru C(2010) 975)

(Autentisks ir tikai teksts dāņu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2011/3/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

izmeklēšanas procedūru. Tiesa 2009. gada 25. novembra rīkojumā noraidīja šo prasību kā nepieņemamu ⁽⁴⁾.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu ⁽¹⁾,

- (3) Komisija 2009. gada 17. decembra vēstulē aicināja Dāniju un ieinteresētās personas nosūtīt tai savas piezīmes par juridisko pamatu, kas būtu atbilstīgs sadarbības izskatīšanai šajā lietā, ņemot vērā to, ka spēkā stājusies Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 ⁽⁵⁾.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc ieinteresēto personu uzaicināšanas iesniegt savas piezīmes saskaņā ar minētajiem pantiem ⁽²⁾, un

tā kā:

2. ATBALSTA SAŅĒMĒJA UN SŪDZĪBU IESNIEDZĒJU APRAKSTS

1. PROCEDŪRA

2.1. ATBALSTA SAŅĒMĒJS: DANSKE STATSبانER

- (1) Pēc divu sūdzību saņemšanas un vairākkārtējas sarakstes starp Komisiju un abiem sūdzības iesniedzējiem, no vienas puses, un Komisiju un Dānijas valsts iestādēm, no otras puses, Komisija 2008. gada 10. septembrī nolēma uzsākt formālu izmeklēšanas procedūru par šo lietu un, publicējot lēmumu par procedūras uzsākšanu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽³⁾, aicināja Dāniju un ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes.
- (2) Viens no sūdzības iesniedzējiem iesniedza prasību Eiropas Savienības Tiesā atcelt Komisijas lēmumu uzsākt formālu

2.1.1. BIJUŠAIS DĀNIJAS DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU MONOPOLUZŅĒMUMS

- (4) *Danske Statsbaner SV (DSB)* ir bijušais dzelzceļa pārvadājumu monopoluzņēmums Dānijā.
- (5) DSB pilnībā pieder Dānijas valstij ⁽⁶⁾. DSB nodrošina tikai pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu un saistītus pakalpojumus ⁽⁷⁾. Vēl DSB savu darbību veic ar savu filiāļu starpniecību, proti, Zviedrijā, Norvēģijā un Apvienotajā Karalistē.

⁽¹⁾ Sākot ar 2009. gada 1. decembri, EK līguma 87. un 88. pants ir kļuvis attiecīgi par Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 107. un 108. pantu. Abos gadījumos to noteikumi būtībā ir identiski iepriekšējiem. Šā lēmuma ietvaros atsaucies uz LESD 107. un 108. pantu ir uzskatāmas par atsaucēm attiecīgi uz EK līguma 87. un 88. pantu.

⁽²⁾ OV C 309, 4.12.2008., 14. lpp.

⁽³⁾ Sk. 2. zemsvītras piezīmi.

⁽⁴⁾ Tiesas 2009. gada 25. novembra rīkojums lietā T-87/09 *Jørgen Andersen* pret Komisiju.

⁽⁵⁾ OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.

⁽⁶⁾ 1998. gada 1. jūlija Likums Nr. 485 par neatkarīga valsts uzņēmuma DSB SV un DSB Cargo izveidi, kas stājās spēkā 1999. gada 1. janvārī ("DSB likums").

⁽⁷⁾ DSB kravas pārvadājumu darbības 2001. gadā tika pārdotas *Deutsche Bahn*.

- (6) Dānijas Parlaments 1998. gadā pieņēma likumu, saskaņā ar kuru tika nošķirta DSB dzelzceļa infrastruktūra un dzelzceļa pārvadājumu darbības ⁽⁸⁾.
- (7) DSB 2008. gadā bija aptuveni 9 200 darbinieku. Tā apgrozījums 2008. gadā bija aptuveni 9,85 miljardi Dānijas kronu (1,32 miljardi euro).

2.1.2. DSB KĀ NEATKARĪGA VALSTS UZŅĒMUMA IZVEIDE

- (8) DSB 1999. gadā tika pārveidots par neatkarīgu valsts uzņēmumu ⁽⁹⁾.
- (9) Šajā saistībā tika izveidots jauns uzņēmuma finanšu pārvaldības modelis. Uzņēmuma sākuma bilance tika sastādīta, balstoties uz aktīvu un pasīvu novērtējumu. Dānijas iestādes informēja, ka attiecībā uz visām svarīgākajām pozīcijām DSB papildus saņēma neatkarīgu ekspertu veiktu novērtējumu.
- (10) Dānijas iestādes paskaidroja, ka DSB pašu kapitāls tika noteikts, veicot salīdzinājumu ar līdzīgiem uzņēmumiem, kuru rīcībā ir ievērojami pamatlīdzekļi. Uzņēmuma galīgās sākuma bilances pamatā bija pašu kapitāla proporcija 36 % apmērā un sākuma dotācija.
- (11) Turklāt jāpiebilst, ka DSB piemērojamo tiesisko regulējumu papildināja grāmatvedības standarti un valsts pamatnostādnes konkurences jomā, saskaņā ar kurām uzņēmuma pienākums ir veikt atsevišķu grāmatvedību savām svarīgākajām darbībām un tādējādi izvairīties no dotāciju pārklāšanās. Tādējādi līgumsaistību maksājumi uzņēmumam DSB, pamatojoties uz sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem, tiek uzskaitīti grāmatvedībā atsevišķi no citām darbībām, kuras īsteno, pamatojoties uz komercizdevīgumu.
- (12) DSB nodrošina aprēķinus par katru darbību, un to pamatā ir detalizēta izmaksu uzskaitē, kurā tiek izmantots izmaksu un produktu sadalījuma princips ⁽¹⁰⁾.

2.1.3. DSB GRUPA

i. DSB S-tog a/s

- (13) DBS grupai ir arī filiāle DSB S-tog a/s, kurā 100 % akciju pieder DSB SV un kas sniedz piepilsētas dzelzceļa pakalpojumus Lielajā Kopenhāgenā.
- (14) DSB S-tog a/s grāmatvedība ir nošķirta no DSB SV grāmatvedības, jo tā ir neatkarīga sabiedrība. Tāpat DSB grāmatvedības regulējums paredz, ka, slēdzot darījumus starp DSB un DSB S-tog a/s, ir jāievēro tirgus nosacījumi.

⁽⁸⁾ Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un uzturēšanu nodrošina atsevišķs valsts uzņēmums *Banedanmark*.

⁽⁹⁾ Sk. 5. zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁰⁾ Dānijas iestādes precizēja, ka dažādi produktu aprēķini tiek sagatavoti, balstoties uz sadalījumu, nevis grāmatvedības sistēmu. Katrai darbībai atsevišķi izveidoto bilanci nevar atdalīt no aprēķiniem.

- (15) Filiāles DSB S-tog a/s pārpalikums pēc nodokļu atvilkšanas tiek iekļauts DSB SV konsolidētajā rezultātā. Dānijas valsts politika dividenžu jautājumā ir noteikta attiecībā pret mātesuzņēmumu DSB SV, proti, dividendes izmaksā DSB SV.

ii. Citas īpašumtiesības

- (16) DSB pieder 100 % DSB Sverige AB, DSB Norge un DSB UK Ltd AS, kuras – kā jau iepriekš bija minēts – nodarbojas ar pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu un citām saistītām darbībām attiecīgi Zviedrijā, Norvēģijā un Apvienotajā Karalistē.
- (17) Vēl DSB pieder 60 % Roslagståg AB, kas apkalpo Roslag maršrutu Stokholmas reģionā. DSB pieder privāto tiesību sabiedrība BSD ApS, kas atbild par intelektuālā īpašuma tiesību aizsardzību.
- (18) Vēl DSB un DSB S-tog a/s kopīgi pieder kontrolāciju sabiedrība DSB Rejsekort A/S, kurai savukārt pieder 52 % sabiedriskā transporta elektronisko biļešu tirgotāja Rejsekort A/S.
- (19) Visbeidzot, DSB pieder 100 % stacijās izvietoto veikalu ķēdes Kort & Godt.

2.2. SŪDZĪBAS IESNIEDZĒJI

2.2.1. PIRMAIS SŪDZĪBAS IESNIEDZĒJS

- (20) Pirmais sūdzības iesniedzējs ir privāts uzņēmums *Gråhundbus*, kas nodarbojas ar pasažieru pārvadāšanu ar autobusu (turpmāk tekstā – *Gråhundbus*).

2.2.2. OTRAIS SŪDZĪBAS IESNIEDZĒJS

- (21) Otrais sūdzības iesniedzējs ir profesionālā apvienība *Dansk Kollektiv Trafik*, kas pārstāv vairākus Dānijas pārvadātājus (turpmāk tekstā – *DKT*).

3. STARP DĀNIJAS TRANSPORTA MINISTRIJU UN DSB NOSLĒGTO SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU LĪGUMU DETALIZĒTS APRAKSTS

3.1. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU LĪGUMU TIESISKAIS REGULĒJUMS DĀNIJĀ

- (22) Līdz 2000. gada 1. janvārim DSB piederēja dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu monopols valsts mērogā. Pēc tam Dānijas likumdevējs atcēla minēto monopolu un paredzēja divas alternatīvas shēmas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojuma sniegšanai ⁽¹¹⁾ :

⁽¹¹⁾ *Lov om jernbaneverksamhed m.v.*, 1998. gada 18. maija Likums Nr. 289 ar grozījumiem. Jaunākā konsolidētā likuma versija ir 2004. gada 2. decembra Likums Nr. 1171.

- no vienas puses, dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sniegšanu komercpakalpojumu veidā, nesāņemot nekādu kompensāciju no valsts iestādēm ("brīvā satiksme"),
 - no otras puses, satiksmes nodrošināšanu sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu ietvaros, sāņemot kompensāciju no valsts iestādēm ("sabiedriskā transporta satiksme").
- (23) Dānijas iestādes ziņo, ka patlaban brīvās satiksmes shēmas ietvaros regulāri netiek sniegts nevienas pasažieru pārvadājumu pakalpojums.
- (24) Sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu gadījumā Dānijas tiesību aktos ir paredzēti divi līgumu veidi:
- sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi, par kuriem Dānijas kompetentās iestādes un komersants vienojas, neizsludinot iepriekšēju konkursa procedūru. Transporta ministrija ir Dānijas kompetentā iestāde attiecībā uz sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu slēgšanu, izņemot attiecībā uz maršrutiem, kuros pakalpojumus nodrošina dažī reģionālie mazie komersanti,
 - sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi, kuri tiek piešķirti konkursa procedūras rezultātā. Kompetentā iestāde, kas atbild par līgumiem par sabiedriskā transporta pakalpojumiem, kuri tiek noslēgti konkursa procedūras rezultātā, ir Transporta ministrijas izveidotā regulējošā iestāde *Trafikstyrelsen*.
- (25) Šajā saistībā DSB sniedz tālsatiksmes maršrutu, reģionālo un vietējo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu ietvaros, kas noslēgti ar Transporta ministriju pēc savstarpējas vienošanās.
- (26) Gadu gaitā aizvien biežāk tiek izmantota konkursa procedūra. 2002. gadā *Arriva* ieguva tiesības uz daļu no reģionālā sabiedriskā transporta Dānijas rietumos. 2007. gadā DSB un *First Group (DSB First)* kopuzņēmums arī ieguva tiesības sniegt daļu no reģionālā sabiedriskā transporta pakalpojumiem Dānijas austrumos un Zviedrijas dienvidos, tostarp sabiedriskā transporta pakalpojumu reģionālajām starpvalstu līnijām.
- (27) Vēl Dānijas iestādes norādīja uz apņemšanos arvien vairāk līgumiem piemērot konkursa procedūru.
- 3.2. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU LĪGUMS LAIKPOSMAM NO 2000. LĪDZ 2004. GADAM**
- (28) Šā līguma priekšmets ir tālsatiksmes pārvadājumi un reģionālie pārvadājumi, kurus DSB sniedza kā sabiedriskā transporta pakalpojumus laikposmā no 2000. līdz 2004. gadam.
- (29) Līguma 1. sadaļā ir paredzēts, ka "šā Līguma mērķis ir veicināt pozitīvu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu attī-

tību, par pamatu ņemot stabilu Dānijas valsts dzelzceļa uzņēmuma DSB B finansiālo situāciju".

- (30) Nākamajos apsvērumos ir apkopoti svarīgākie noteikumi, kas jāaplūko, analizējot šo sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu.

3.2.1. LĪGUMA SATURS ⁽¹²⁾

- (31) 3. pantā ir noteikta līguma piemērošanas joma. Tā ir saistīta ar dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu un pakalpojumu izmantotājiem sniegšanu. Līgums nav attiecināms uz sabiedriskā transporta pakalpojumiem, kas piešķirti konkursa rezultātā, vai brīvās satiksmes pārvadājumiem, tostarp preču pārvadājumiem.
- (32) Noteikumi par transporta pakalpojumiem, kuri jāsniedz DSB, ir detalizēti noteikti līguma 7. pantā. DSB pienākums ir līguma darbības laikā sniegt noteiktu pakalpojumu apjomu (ko mēra vilcienkilometros).

Nobrauktie vilcienkilometri līguma darbības laikā

Gads	2000. g.	2001. g.	2002. g.	2003. g.	2004. g.
vilcienkm (miljoni)	41,0	41,7	41,9	42,1	43,3

- (33) Līguma 7.1. panta a) apakšpunktā ir noteikts, ka no 2006. gada 1. janvāra mērķis ir 51 miljons vilcienkilometru gadā.
- (34) Tomēr līguma 8. pantā ir noteikts, ka Dānijas Transporta ministrija var pieņemt lēmumu rīkot konkursu par noteiktu nobraucamo vilcienkilometru daļu, kas nozīmētu līguma izbeigšanu. Līguma 8. pantā ir detalizēti aprakstīti konkursiem piemērojamais tiesiskais regulējums. Vēl tajā ir noteiktas sekas, jo īpaši attiecībā uz kompensāciju samazinājumu un ietekmi uz ritošo sastāvu.
- (35) Papildus 7. pantā ir paredzēti noteikumi attiecībā uz pārvadājumu pakalpojumu grafiku un biežumu. 9. pantā ir paredzēta minēto grafiku koordinēšana. Vairāki noteikumi ir izstrādāti tā, lai DSB varētu ieviest integrētu sabiedriskā transporta sistēmu, nodrošinot autobusu un vilcienu grafika koordinēšanu.
- (36) Līguma 10. pantā ir ietverti noteikumi par jauna ritošā sastāva ekspluatāciju un iegādi laikposmā līdz 2006. gadam par kopējo summu DKK 5,6 miljardi. Ar jauno ritošo sastāvu ir domāts jaunais dieselvilcienu modelis IC4. Līguma 10. pantā ir noteikti šo jauno vilcienu tehniskie parametri, piemēram, ātrums, sēdvietu skaits un komforta līmenis, kā arī minēto vilcienu ekspluatācijas nosacījumi noteiktos maršrutos. Šos ieguldījumus kompensē, veicot tālāk tekstā aprakstītos līgumsaistību maksājumus.

⁽¹²⁾ Līgumam ir ievaddaļa, 22. panti un 5 pielikumi.

(37) Vēl ir jāpiemin šādi līguma noteikumi:

- 11. pants, kurā ir precizēti ar infrastruktūru saistītie nosacījumi un noteiktas attiecības ar *Banedanmark*,
- 12. pants, kas ietver noteikumus par klientu apkalpošanu,
- 13. pants, kurā noteiktas sankcijas punktualitātes neievērošanas gadījumā,
- 14. pants, kas paredz pārvadājumu cenu noteikšanas nosacījumus.

3.2.2. LĪGUMSAISTĪBU MAKSĀJUMI

(38) DSB paredzētās finansālās kompensācijas ir noteiktas līguma 4. pantā.

(39) No biļešu tirdzniecības gūtos ieņēmumus ieskaita DSB budžetā. Turklāt DSB saņem Dānijas Transporta ministrijas līgumsaistību maksājumu par līguma paredzētajiem pakalpojumiem.

(40) Līgumsaistību maksājumi ir norādīti tabulā.

Līgumsaistību maksājumi laikposmā no 2000. līdz 2004. gadam

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

(41) Šie maksājumi tiek indeksēti katru gadu, ņemot vērā neto cenu indeksa pieaugumu.

(42) Līgumsaistību maksājumu summas pamatā ir DSB budžeta projekts desmit gadiem, kas tika pieņemts 1999. gada 11. jūnijā un kurā ir noteikta DSB ilgtermiņa finanšu stratēģija.

(43) Līguma 4. pantā ir paredzētas vairākas izmaiņas saistībā ar 1999. gada 26. novembra pamatlīgumu pieciem gadiem, ko piemēro dzelzceļa pārvadājumu nozarē. Minētā pamatlīguma ietekmē tika pieņemti vairāki specifiski attiecīgā līguma papildinājumi par:

- jauna ritošā sastāva iegādi un nodošanu ekspluatācijā (līguma 10. pants),
- piepilsētas dzelzceļa transporta kopfonda (*pools*) izveidi un staciju modernizāciju,

— dzelzceļa līnijas Odense–Svendborga kvalitātes uzlabošanu,

— finansiālu atbalstu ar mērķi veicināt sociālekonomiskajā ziņā saprātīgu satiksmi.

(44) Līgumsaistību maksājumi sedz saskaņā ar līguma 10. pantu iegādātā ritošā sastāva amortizācijas un procentu izmaksas. Tomēr citi papildinājumi var nozīmēt līgumsaistību maksājumu palielināšanos.

(45) Līguma 5. pants attiecas uz sliežu ceļu piekļuves maksu. Līgumsaistību maksājumi ietver DSB izdevumus, kas saistīti ar sliežu ceļu piekļuves maksu par līgumā paredzētajiem vilcieniem. Vēl 5. pantā ir paredzēts ikgadējs sliežu ceļu piekļuves maksas pielāgošanas mehānisms.

3.2.3. PILSĒTAS TRANSPORTS

(46) Vēl tika noslēgts līgums starp Dānijas Transporta ministriju un DSB *S-tog a/s* par satiksmi elektrificētajā metropolītēna dzelzceļa tīklā laikposmā no 2000. līdz 2004. gadam, ko īstenoja kā sabiedriskā transporta pakalpojumus.

(47) Minētais līgums bija veidots pēc tāda paša principa un ietvēra noteikumus, kas bija līdzīgi noteikumiem līgumā par sabiedriskā transporta pakalpojumiem tālsatiksmes un reģionālajos maršrutos. Tajā ir detalizēti aprakstīti DSB *S-tog a/s* sniedzamie sabiedriskā metropolītēna transporta pakalpojumi un noteikts pienākums nodrošināt konkrētu pakalpojumu apjomu (ko mēra vilcienkilometros) līguma darbības laikā. Tajā ir noteikti pienākumi attiecībā uz pārvadājumu pakalpojumu grafiku un biežumu, kā arī noteikumi par jauna ritošā sastāva ekspluatāciju un iegādi.

(48) Līgumā noteiktā kompensācijas sistēma atbilst arī līgumam par transporta pakalpojumiem tālsatiksmes un reģionālajos maršrutos, kurus īsteno kā sabiedriskā transporta pakalpojumus. Līgumsaistību maksājumi tiek noteikti, pamatojoties uz tiem pašiem aprēķiniem (pašu kapitāla ienesīgums 6 % apmērā pēc nodokļu atvilkšanas).

(49) Līgumsaistību maksājumi ir apkopoti tabulā, un tiem ir piemērojami tie paši noteikumi kā līgumam par transporta pakalpojumiem tālsatiksmes un reģionālajos maršrutos, kurus īsteno kā sabiedriskā transporta pakalpojumus.

Līgumsaistību maksājumi laikposmā no 2000. līdz 2004. gadam

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

3.3. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU LĪGUMS LAIKPOSMAM NO 2005. LĪDZ 2014. GADAM

(50) Otrais līgums, kas noslēgts starp Dānijas Transporta ministriju un DSB, attiecas uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu tālsatiksmes un reģionālajos maršrutos laikposmā no 2005. gada 1. janvāra līdz 2014. gada 31. decembrim.

(51) Ievadā ir norādīts šāds līguma mērķis: "noteikt skaidru struktūru uzdevuma izpildei tādā veidā, lai valstij nodrošinātu labāko iespējamo rezultātu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu attīstības ziņā, izmantojot pieejamos līdzekļus dzelzceļa satiksmes pakalpojumu iegādei, un nodrošinātu DSB finansiālās situācijas stabilitāti".

3.3.1. LĪGUMA SATURS ⁽¹³⁾

(52) 1.1. pantā ir noteikta līguma piemērošanas joma. Tajā minētas konkrētas dzelzceļa tīkla daļas, kurā pārvadājumi tiek veikti kā sabiedriskā transporta pakalpojums saskaņā ar noslēgto līgumu.

(53) Jāpiebilst, ka divos konkrētos maršrutos DSB neiekasē ieņēmumus no biļešu pārdošanas. Līgums attiecas arī uz diviem starptautiskiem maršrutiem ar Vāciju un uz maršrutu Kopenhāgena–Īstade, kas iepriekš tika pārvaldīts pēc brīvās satiksmes principa.

(54) DSB sniedzami pārvadājumu pakalpojumi ir konkretizēti satiksmes plānā (vilcienu skaits un izvietojums), pieturu plānā (pieturu apkalpošana) un maršrutu plānā (savienojumu vajadzības). Pirmajā pantā ir noteikts, ka minētie trīs plāni ir uzskatāmi par noteikumiem, kas regulē sēdvietu daudzumu, biežumu, drošību, pasažieru apmierinātību, traucējumus pakalpojumu sniegšanā un citus specifiskus nosacījumus.

(55) 2. pantā ir paredzēta cenu noteikšanas kārtība, tostarp īpaši noteikumi attiecībā uz maršrutiem, kas šķērso Ēresundu.

(56) 3. pants attiecas uz konkrēto pārvadājumu pakalpojumu piemērošanas jomu attiecībā uz pakalpojumu sniegšanu brīvajā satismē. Īpaši 3. panta 3. punktā ir noteikts, ka ir iespējams pievienot papildu sabiedriskā transporta pakalpojumus, nepalielinot līgumsaistību maksājumus.

(57) 4. pantā ir paredzēti noteikumi, atbildība un pienākumi attiecībā uz staciju modernizāciju. DSB ir jāizstrādā un jāiesniedz Dānijas Transporta ministrijai plāns staciju modernizācijai informatīviem nolūkiem.

(58) Līguma 5. pantā ir uzskaitītas DSB īpašās saistības attiecībā uz pārvadājumu darbību veikšanu. Cita starpā šīs saistības ietver informēšanu, aprikojuma pārbaudes, pienākumu nodot ritošo sastāvu komersantu rīcībā konkursu gadījumā noteiktos maršrutos vai konkrētus nosacījumus biļešu vai brīvbiļešu izsniegšanai noteiktām pasažieru grupām.

(59) Visbeidzot 6. pantā ir paredzēta konkursa rīkošanas iespēja un nosacījumi attiecībā uz noteiktiem maršrutiem un līgumsaistību maksājumu samazināšana atbilstīgi rezultātā sniegtajiem pakalpojumiem.

3.3.2. LĪGUMSAISTĪBU MAKSĀJUMI

(60) DSB paredzētās finansiālās kompensācijas ir noteiktas līguma 7. pantā.

(61) Gandrīz visi ieņēmumi no biļešu tirdzniecības tiek ieskaitīti DSB budžetā ⁽¹⁴⁾. Turklāt DSB saņem Dānijas Transporta ministrijas līgumsaistību maksājumu par līguma paredzētajiem pakalpojumiem.

(62) Līgumsaistību maksājumi ir norādīti tabulā.

Līgumsaistību maksājumi laikposmā no 2005. līdz 2014. gadam

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

(63) Šie maksājumi ir fiksēti un nav automātiski pielāgojumi, ja vien līgumā nav skaidri norādīts pretējais. Tomēr tos pārskata ik gadu, pamatojoties uz Finanšu likumā paredzēto neto cenu indeksa pieaugumu.

(64) Līgumā nav paskaidrots, kā tika aprēķināta līgumsaistību maksājumu summa. Dānijas Transporta ministrija norādīja, ka maksājumu pamatā ir budžets desmit gadiem un izmaksu un ieņēmumu aprēķini.

(65) Cita starpā līgumsaistību maksājumi sedz jaunā ritošā sastāva amortizāciju un procentu maksājumus saskaņā ar tabulā norādīto.

⁽¹³⁾ Līgumam ir ievaddaļa, 10. panti un 9 pielikumi.

⁽¹⁴⁾ Sk. iepriekš minētos izņēmumus.

Jauna ritošā sastāva amortizācija laikposmā no 2005. līdz 2014. gadam

(miljonos DKK)

Gads	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
Vietējie vilcieni						15	44	74	89	89

- (66) Piegādes plāns ikgadējiem ieguldījumiem jaunā ritošajā sastāvā ir apkopots tabulā.

Jauna ritošā sastāva piegāde

Gads	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.
IC4	1	31	44	7					
IC2		1	22						
Vietējie vilcieni							14 (*)	14 (*)	14 (*)

(*) Līguma slēgšanas brīdī paredzētie dati.

- (67) Līgumā ir ietverti vairāki noteikumi, lai ņemtu vērā aizkavēšanos ritošā sastāva piegādē, kas bija paredzēta līgumā laikposmam no 2000. līdz 2004. gadam.
- (68) 7.1.2. pantā ir paredzēta iespēja katru gadu koriģēt līgumsaistību maksājumus, balstoties uz jauna ritošā sastāva piegādi. Minētās korekcijas nenozīmē, ka DSB saņems lielāku kompensāciju. Šīs korekcijas netiks veiktas, kamēr samazinājums nepārsniedz 8 miljonus Dānijas kronu.

3.3.3. PILSĒTAS TRANSPORTS

- (69) Otrs līgums starp Dānijas Transporta ministriju un DSB S-tog a/s attiecas uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu elektrificētajā metropolitēna dzelzceļa tīklā laikposmā no 2005. gada 1. janvāra līdz 2014. gada 31. decembrim.
- (70) Minētā līguma pamatā ir līdzīga noteikumu sistēma kā līgumā par transporta pakalpojumiem tālsatiksmes un reģionālajos maršrutos, kurus īsteno kā sabiedriskā transporta pakalpojumu. Tajā ir paredzēti DSB S-tog a/s veikspējas pienākumi attiecībā uz konkrētām līnijām, transporta pakalpojumiem, prasībām sēdvietu daudzuma, pakalpojuma regularitātes un drošības ziņā, kā arī pasažieru apmierinātības līmeni un arī traucējumiem pakalpojumu sniegšanā. Līgumā ir konkretizēti arī cenu noteikšanas, staciju modernizācijas un pārskatu sagatavošanas nosacījumi. Tajā ir paredzētas sankcijas līguma neievērošanas gadījumā.
- (71) Arī līgumā noteiktā kompensācijas sistēma ir identiska tai, kas noteikta līgumā par transporta pakalpojumiem tālsatiksmes un reģionālajos maršrutos, kurus īsteno kā sabiedriskā transporta pakalpojumu. Līgumsaistību maksājumi tiek noteikti, pamatojoties uz tiem pašiem aprēķiniem (pašu kapitāla peļņa 6 % apmērā pēc nodokļu atvilkšanas).
- (72) Līgumsaistību maksājumi ir apkopoti tabulā.

Līgumsaistību maksājumi laikposmā no 2005. līdz 2014. gadam

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

- (73) Šajā līgumā, tāpat kā līgumā par transporta pakalpojumiem tālsatiksmes un reģionālajos maršrutos kurus īsteno kā sabiedriskā transporta pakalpojumu, ir paredzēti minēto maksājumu, kā arī līgumsaistību maksājumu par ritošā sastāva amortizāciju pārskatīšanas nosacījumi.

4. IEMESLI LĒMUMA PIENĒMŠANAI PAR PROCEDŪRAS UZSĀKŠĀNU

- (74) Komisija lēmumā par procedūras uzsākšanu pauda šaubas par DSB piešķirto kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem saderību ar iekšējo tirgu. Komisija pieminēja, ka procedūras mērķis ir noteikt, vai attiecīgie sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi ietver valsts atbalsta piešķiršanu DSB un vai piešķirtie līgumsaistību maksājumi nozīmē DSB izmaksu pārmērīgu kompensāciju, lai izpildītu līgumos noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu uzdevumus.
- (75) Pirmkārt, Komisija apšaubīja ekonomisko priekšrocību esību par labu DSB. Šā iemesla dēļ tā piemēroja kritērijus, kurus Tiesa bija noteikusi spriedumā *Altmark* lietā⁽¹⁵⁾.
- (76) Komisija piekrita, ka saņēmējam uzņēmumam bija uzdota skaidri definētu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas saistību izpilde (lēmuma par procedūras uzsākšanu 69. līdz 76. apsvērumš), tomēr tā pauda šaubas par iepriekš objektīvi un pārredzami noteiktu parametru esību, uz kuru pamata bija aprēķināta kompensācija par laikposmu no 2009. līdz 2014. gadam (minētā Lēmuma 77. līdz 80. apsvērumš).
- (77) Vēl Komisija apšaubā to, ka kompensācijas nepārsniedz summu, kas ir nepieciešama, lai pilnībā vai daļēji segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildes radītās izmaksas, ņemot vērā ar to saistītos ieņēmumus, kā arī saprātīgu peļņu šo saistību izpildei. Šajā saistībā Komisija vēlējās īpaši izpētīt DSB peļņas pārpalikumu (lēmuma par procedūras uzsākšanu 83. līdz 90. apsvērumš), aizkavējumus ritošā sastāva piegādē (minētā lēmuma 91. līdz 100. apsvērumš) un līnijas Kopenhāģena-Īstade īpašo gadījumu (minētā lēmuma 101. līdz 103. apsvērumš).
- (78) Turklāt Komisija konstatēja, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi netika piešķirti konkursa procedūras

rezultātā. Tāpēc tā pauda šaubas par to, vai nepieciešamais kompensācijas līmenis tika noteikts uz izmaksu analīzes pamata, kuras labi pārvaldītam vidējam uzņēmumam, kas ir atbilstīgi aprīkots ar transportlīdzekļiem, lai varētu apmierināt attiecīgās sabiedrisko pakalpojumu prasības, radīšies minēto saistību izpildē, ņemot vērā ar to saistītos ieņēmumus, kā arī saprātīgu peļņu šo saistību izpildei (minētā lēmuma 104. līdz 107. apsvērumš).

- (79) Tā kā sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas, ko veido valsts līdzekļi, var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, Komisijai radās jautājums par to, cik lielā mērā sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi ietver valsts atbalstu DSB.
- (80) Pēc tam Komisija uzdeva jautājumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu saderību ar iekšējo tirgu, balstoties uz Regulas (EEK) Nr. 1191/69⁽¹⁶⁾ 14. pantu.
- (81) Vēl Komisija izteica šaubas par to, vai kompensācijas summa, tas ir, Dānijas valdības maksātā cena, nav lielāka par summu, kas nepieciešama, lai segtu izmaksas, kas rodas, pildot sabiedrisko pakalpojumu saistības, to iemeslu dēļ, kas iepriekš tekstā minēti sprieduma *Altmark* lietā noteiktā trešā kritērija izpildes novērtējumā. Īpaši Komisija pauda šaubas par to, vai Dānijas valsts veiktā dividenžu atskaitīšana no DSB peļņas, kā arī ikgadējo līgumsaistību maksājumu samazināšana deva iespēju izvairīties no jebkāda pārmērīgas kompensācijas riska (minētā lēmuma 129. līdz 131. apsvērumš).

5. DĀNIJAS IESTĀŽU ARGUMENTI PĒC PROCEDŪRAS UZSĀKŠANAS

Sākotnējās piezīmes

- (82) Dānijas iestādes 2008. gada 12. decembra vēstulē pauž uzskatu, ka Komisijas iepriekšējo informācijas pieprasījumu ietvaros tā jau ir norādījusi faktus un juridisko informāciju, kas Komisijai nepieciešama, lai noteiktu, vai līgumsaistību maksājumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu, vai vismaz to, vai iespējama valsts atbalsts būs saderīgs ar līgumu. Tādēļ Dānijas iestādes atgādināja par Komisijai norādītajiem faktiem un juridisko informāciju. Turklāt tā izteica argumentus par labu tam, ka ir

⁽¹⁵⁾ Eiropas Kopienų Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums, lieta C-280/00, *Altmark Trans GmbH* un *Regierungspräsidium Magdeburg* pret *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* ("Altmark"), Rec. 2003, I-7747. lpp.

⁽¹⁶⁾ Padomes 1969. gada 26. jūnija Regula (EEK) Nr. 1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (OV L 156, 28.6.1969., 1. lpp.). Labojums publicēts OV L 169, 29.6.1991., 1. lpp.

jāveic precizējumi faktos un juridiskajā argumentācijā, jo tajā ir notikušas izmaiņas kopš to izstrādes brīža, kā arī lai ņemtu vērā apsvērumus, kuras Komisija izteikusi lēmumā par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu.

(83) Turklāt Dānijas iestādes norāda, ka principā tās atbalsta Komisijas izstrādāto argumentāciju, kuras uzmanības centrā, no vienas puses, ir valsts atbalsta esības pārbaude, piemērojot spriedumā *Altmark* lietā noteiktos kritērijus, un, no otras puses, juridiskais pamats saderības ar līgumu izvērtēšanai.

(84) Savukārt Dānijas iestādes nepiekrīt Komisijas interpretācijai attiecībā uz spriedumu *Danske Busvognmænd* lietā (pazīstams arī kā spriedums *Combust* lietā) ⁽¹⁷⁾. Komisija uzskata, ka gadījumā, ja sabiedriskā transporta pakalpojumu līgums ietver valsts atbalstu, par to būtu bijis jāsniedz attiecīgs paziņojums. Savukārt Dānijas iestādes uzskata, ka gadījumā, ja ir piemērojama Regula Nr. 1191/69 un sabiedriskā transporta pakalpojumu līguma ietvaros paredzētās kompensācijas atbilst regulai, minētajām kompensācijām nav piemērojams informēšanas pienākums saskaņā ar Regulas Nr. 1191/69 17. panta 2. punktu.

(85) Visbeidzot, Dānija uzsver, ka saskaņā ar jaunāko judikatūru un īpaši Eiropas Savienības Tiesas spriedumu lietā T-289/03 *BUPA* ir precizēts, ka spriedumā *Altmark* lietā noteiktie kritēriji ir jāpiemēro, ņemot vērā situāciju attiecīgajā nozarē, un dalībvalstīm ir plašas novērtējuma iespējas.

Par otro spriedumā *Altmark* lietā noteikto kritēriju

(86) Dānijas iestādes uzsver, ka Komisija ir atzinusi, ka otrs spriedumā *Altmark* lietā noteiktais kritērijs bija izpildīts attiecībā uz laikposmā no 1998. līdz 2008. gadam piešķirto kompensāciju, tomēr tai ir šaubas par laikposmu no 2009. līdz 2014. gadam.

(87) Dānijas iestādes uzskata, ka šo šaubu pamatā ir pārpratumus, jo – tāpat kā iepriekšēja laikposma gadījumā – kompensācija tika aprēķināta, balstoties uz budžetu desmit gadiem laikposmam no 2005. līdz 2014. gadam.

(88) Tās pārsūtīja minēto budžetu Komisijai, kā arī izklāstīja prognozes un pieņēmumus, kas ir tā pamatā, proti:

— vispārējā gada inflācija 2,5 %,

— biļešu cenu pieaugums par 2,5 % atbilstīgi inflācijai,

— vidējais produktivitātes pieaugums 2,5 % gadā,

— gada procentu likme 5,15 %,

— pašu kapitāla peļņa pēc nodokļu atvilkšanas 6 %,

— ieguldījumi ritošajā sastāvā vidēji DKK 10 miljardu apmērā,

— nobraukto kilometru skaita pieaugums par vidēji 20 %,

— pasažieru pieaugums par vidēji 20 %,

— atbrīvojums no algu nodokļa attiecībā uz DSB personālu.

(89) Turklāt Dānija piebilst, ka sākotnēji šā budžeta pamatā bija ar infrastruktūru saistītu maksājumu saistības 2003. gadā. Pirms līguma parakstīšanas tajā tika iestrādātas minētajās saistībās veiktās izmaiņas, kā arī attiecīgais DSB piešķirto kompensāciju samazinājums. Transporta ministrija publicēja līguma saturu un budžetu 2004. gada Likumā Nr. 112, un šie dati tika izmantoti Finanšu likumā.

Par trešo kritēriju, kas noteikts spriedumā *Altmark* lietā

(90) Dānijas iestādes norādīja argumentus un informāciju par visiem trīs aspektiem, attiecībā uz kuriem Komisija bija izteikusi šaubas par pārmērīgas kompensācijas risku.

⁽¹⁷⁾ Tiesas 2004. gada 16. marta spriedums lietā T-157/01 *Danske Busvognmænd*, Rec. 2004, II-917, 77. līdz 79. punkts.

i. DSB rezultātu uzlabojums

- (91) Pirmkārt, Dānijas iestādes uzskata, ka DSB rezultātu uzlabojums nav saistīts ar pārmērīgu kompensāciju. Dānija pauž uzskatu, ka kompensācijas aprēķina pamats bija pareizs, līdz ar to iegūtais rezultātu uzlabojums nav piedēvējams iespējamai pārmērīgai kompensācijai, bet ir saistīts ar citiem apstākļiem.

Pašu kapitāls

- (92) Dānija sniedza detalizētu analīzi par DSB pašu kapitāla attīstību, kura summa laikposmā no 1999. līdz 2004. gadam mainījās no DKK 4,797 miljardiem līdz DKK 7,701 miljardiem (jeb pieaugums DKK 2,852 miljardu apmērā). Pašu kapitāla pieaugumam bija vairāki iemesli, kas nebija ņemti vērā budžeta izstrādes laikā, starp tiem būtiska un negaidīta DSB efektivitātes uzlabošanās un neparasti, augstāki ieņēmumi, kas tika gūti, piemēram, no nekustamo īpašumu pārdošanas. Tie nav apstākļi, kurus Dānijas valdība būtu varējusi pamatoti ņemt vērā budžeta izstrādē un līdz ar to kompensācijas summas noteikšanā.
- (93) Dānijas iestādes paskaidro, ka pašu kapitāla pieaugums nebija saistīts ar ļoti lielajām valsts pārskaitītajām dotācijām, bet ar pieciem citiem faktoriem, daži no kuriem bija neparedzēti:

— no vienas puses ļoti ievērojams DSB pašu kapitāla palielinājums ir paredzēts izveidošanas budžetā (DKK 1,709 miljardi). No likuma Nr. 249/1999 izriet, ka bija nepārprotams politisks un ekonomisks priekšnosacījums saistībā ar DSB pārveidošanu par neatkarīgu ilgtspējīgu valsts uzņēmumu, saskaņā ar kuru DSB pēc dažiem gadiem būtu jāsasniedz maksātpējas koeficients vismaz 30 % apmērā. Minētā priekšnosacījuma pamatā bija ekonomisks novērtējums par nepieciešamo maksātpējas koeficientu DSB mēroga uzņēmumam,

— šā perioda noslēgumā 2005. gadā tika izmaksātas dividendes valstij (DKK 736 miljoni), un tas nozīmē, ka 2004. gada beigās DSB nevarēja reāli rīkoties ar pašu kapitālu,

— daļa pašu kapitāla pieauguma ir saistīta ar izmaiņām grāmatvedības praksē 1999. un 2001. gadā saistībā ar 1999. gada izveidošanas budžeta nosacījumiem (pašu kapitāla pārvērtēšana DKK 594 miljonu apmērā). Minētajām izmaiņām grāmatvedības praksē nebija nekādas reālas komerciālas ietekmes uz uzņēmumu,

tāpēc ir vajadzīga arī šāda korekcija. Dānijas iestādes arī uzsver, ka, ņemot vērā grāmatvedības prakses izmaiņu ietekmi, var konstatēt, ka pašu kapitāla attīstība faktiski bija negatīva ar samazinājumu DKK 135 miljonu apmērā,

— sabiedrībām piemērojamo nodokļu likme budžeta izstrādes laikā 1999. gadā bija 32 %, bet pēc tam (2002., 2003. un 2004. gadā) tika samazināta līdz 30 %. Nodokļu samazinājuma rezultātā konkrētajā laikposmā tika gūta neparedzēta peļņa DKK 43 miljonu apmērā. Ja tas nebūtu noticis, būtu novērojama negatīva ietekme uz pašu kapitālu DKK 178 miljonu apmērā,

— pašu kapitāla pārskatīšana, samazinot to 1999. gada sākuma bilanci par DKK 36 miljoniem.

- (94) Dānija uzskata, ka šie elementi parāda, ka DSB pašu kapitāla pieaugumu neizraisīja valsts pārskaitītās darbības dotācijas un uz to ir jāraugās relatīvi, ņemot par pamatu iepriekšminēto informāciju par finansēm, grāmatvedību un nodokļiem. Tātad DSB neizmantoja no valsts saņemtās dotācijas pašu kapitāla palielināšanai par summām, kas ir augstākas nekā izveides budžetā paredzētās summas.

Darbības rezultāti

- (95) Attiecībā uz budžetā paredzētajiem rezultātiem pirms dividenžu izmaksas Dānijas iestādes uzsver, ka novērojamais rezultātu uzlabojums nav norāde uz to, ka DSB ir saņēmis pārmērīgu kompensāciju. Šis uzlabojums drīzāk ir saistīts ar virkni faktoru, kuriem ir gan pozitīva, gan negatīva ietekme un kurus nebija iespējams ņemt vērā kompensācijas līmeņa noteikšanas laikā.

- (96) Dānija uzskata, ka šādas izmaiņas attiecībā uz sākotnējo budžetu ir neizbēgamas, jo runa ir par daudzgadīgiem līgumiem, kas attiecas uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi. Tāpēc šajos gadījumos nav iespējams noteikt kompensācijas summu tā, lai pēc noslēguma (*ex post*) novērtēšanas varētu apstiprināt, ka tā precīzi atbilst reālajām izmaksām, atskaitot ieņēmumus un saprātīgu peļņu.

- (97) Dānijas iestādes uzskata, ka pat tādā gadījumā, ja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir piešķirtas konkursa rezultātā, var notikt izmaiņas tirgū un attiecīgā uzņēmuma situācijā, kā ietekmē gūtais rezultāts neatbilst rezultātam, ko saņēmējs uzņēmums bija prognozējis līguma noslēgšanas brīdī.

- (98) Tāpēc Dānija uzskata, ka negaidītus rezultātu uzlabojumus vai pasliktinājumus nevar saistīt ar šāda veida neparedzamiem faktoriem, lai apstiprinātu, ka kompensācijas noteikšanas process rosina uzskatīt, ka ir piešķirta pārmērīga vai nepietiekama kompensācija.
- (99) Konkrētajā gadījumā konstatēto rezultātu uzlabojumu iemesls ir vairāku faktoru vienlaicīga iedarbība, piemēram, vispārēja konjunktūras attīstība, jauninājumi attiecīgajā tirgū, produktivitātes pieaugums (piemēram, darba izmaksu vai infrastruktūras pieejamības samazinājums pēc kravas nozares nodošanas, amortizācijas samazinājums vai finanšu pārvaldības uzlabojums).
- (100) Dānija piebilst, ka līgumiem, kas noslēgti ar DSB, ir raksturīgs tas, ka līguma partneri ir vienojušies par maksājumu, balstoties uz tradicionāliem tirgus ekonomikas apsvērumiem un nosakot maksājuma līmeni tā, lai tiktu segtas DSB izmaksas, ņemot vērā gaidāmos ieņēmumus un saprātīgu peļņu. Tas, ka DSB galu galā ir sasniegusi labākus rezultātus, nekā bija prognozēts budžetā, nenozīmē, ka līgumos noteiktās kompensācijas summa ir pārāk augsta.

Kompensācijas samazināšana un dividenžu sadalījums

- (101) Dānijas valdība piebilst, ka, kaut gan valdība uzskata, ka pārmērīga kompensācija nav notikusi, šādas pārmērīgas kompensēšanas risku jebkurā gadījumā ir izslēgusi Dānijas valdības politika dividenžu jomā, kas ir apkopota Finanšu likumā Nr. 249/1999, un kompensācijas apjoma samazinājums saskaņā ar vienošanos, kas tika noslēgta ar DSB.
- (102) Dānija uzskata, ka, piemērojot iepriekšminēto dividenžu politiku, tā ir nodrošinājusi pašu kapitāla nepalielināšanu virs paredzētā līmeņa un līdz ar to virs nepieciešamā līmeņa. Lai gan nebija noteikts neviens tiesiski saistošs noteikums, minētā dividenžu politika nodrošināja divu aspektu saskaņu:
- tradicionālie tirgus ekonomikas apsvērumi, kas izmantojami ekonomiskās pamatotības noteikšanai, ņemot vērā uzņēmuma ekonomisko situāciju,
 - sociālekonomiskie un konkurences politikas apsvērumi saistībā ar DSB pašu kapitāla un darbības dotāciju apmēru.
- (103) Dānijas iestādes precizē, ka dividenžu maksājumi valstij ir jāizmanto kā DSB pašu kapitāla apmēra korekcijas līdzeklis nākamajos gados pēc projekta izstrādes un kā līdzeklis apsaimniekošanas pārpalikuma atdošanai, ja pēc tam tiks secināts, ka DSB ir guvis labākus rezultātus nekā iepriekš cerēts. Šis princips izriet no Finanšu likuma Nr. 249/1999. Dividenžu maksājums ir jāizmanto, lai pastāvīgi regulētu DSB kapitāla struktūru un līdz ar to reālo neto darbības dotāciju. Dividenžu politika paredz arī to, ka DSB tiks dots stimuls uzlabot efektivitāti, jo būs uzstādīts mērķis, ka dividendēm jāatbilst pusei no pārpalikuma summas pēc DSB nodokļu atvilkšanas. Minētie efektivitātes uzlabojumi zināmā mērā nesīs labumu arī DSB un neizpaužies tikai kā sekojoša apsaimniekošanas dotācijas atdošana.
- (104) Dānijas iestādes uzskata, ka tas atbilst vispārējiem tirgus ekonomikas principiem, saskaņā ar kuriem stimulējošus instrumentus var izmantot, lai noteiktu, kas ir uzskatāms par saprātīgu peļņu atbilstīgi Komisijas ieteikumiem ⁽¹⁸⁾.
- (105) Dānija piebilst, ka, piemērojot šo politiku dividenžu jomā, laikposmā no 1999. līdz 2006. gadam saistībā ar līgumā paredzēto uzdevumu izpildi valstij tika pārskaitīts par gandrīz DKK 3 miljardiem vairāk, nekā sākotnēji paredzēts.
- (106) Dānijas iestādes uzskata, ka tādējādi dividenžu politika funkcionēja kā "atdošanas mehānisms", ļaujot kompensēt iespējamo pārmērīgo kompensāciju. Tās uzsvēr, ka daļa no DSB kompensācijas, kas tika atdota valstij dividenžu veidā, ir ievērojami lielāka nekā starpība starp DSB budžetā paredzēto un reālo pārpalikumu. Tādējādi dividenžu politika deva iespēju garantēt, ka DSB nevar izmantot valsts darbības dotāciju, lai iegūtu priekšrocību konkurences ziņā, piemēram, palielinot pašu kapitālu tik lielā mērā, kas pārsniedz paredzēto līmeni, vai izmantojot ikgadējo peļņu.
- (107) Turklāt Dānijas valdība uzskata, ka ir ļoti grūti izstrādāt līguma noteikumus par *a posteriori* korekcijām darbības dotācijā. Savukārt valsts, pateicoties dividenžu politikai un saskaņā ar Dānijas sabiedrību tiesībām, var nodrošināt neto darbības dotācijas koriģēšanu, ja gada rezultāts ir augstāks nekā gaidīts vai ir paredzēts līguma noslēgšanas brīdī. Valdība uzskata, ka praksē dividenžu sadale ir ārkārtīgi efektīvs instruments, lai nodrošinātos pret pārmērīgu kompensāciju.

⁽¹⁸⁾ Komisijas 2005. gada 28. novembra Lēmums 2005/842/EK par EK Līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.); sk. īpaši 5. panta 4. punktu.

- (108) Dānijas iestādes piemin, ka Pirmās instances tiesa arī pieņēma lēmumu, ka dalībvalstu rīcībā var būt plašas novērtējuma iespējas attiecībā uz kompensācijas noteikšanu, ja tā ir atkarīga no kompleksu ekonomisko faktu novērtēšanas.⁽¹⁹⁾ Vēl tās atgādina, ka Kopienas tiesību aktos nav ietverts tāds pienākums, kas paredzētu, ka, pārskatot neto apsaimniekošanas dotācijas samazinājumu, ir jāievēro noteikta kārtība, piemēram, jāpiemēro līguma noteikumi vai tamlīdzīgi. Saskaņā ar spriedumā *Altmark* lietā norādītajiem kritērijiem ir svarīgi, ka valsts reāli nodrošina, ka nerodas pārmērīga kompensācija. Tomēr lēmuma pieņemšana par konkrēto rīcības veidu ir dalībvalstu ziņā.

ii. Ritošā sastāva piegādes aizkavēšanās

- (109) Dānijas iestādes uzskata, ka IC4 un IC2 vilcienu piegādes aizkavēšanās neradīja DSB ekonomiskas priekšrocības.

- (110) Tās apliecina, ka aizkavēšanās jaunu IC4 un IC2 vilcienu piegādē, kuri bija pasūtīti pirms līguma par pārvadājumiem noslēgšanas laikposmam no 2005. līdz 2014. gadam un kuri bija jāpiegādā, sākot ar 2003. gadu, notika būvētāja (*AnsaldoBreda*) dēļ. Dānijas iestādes norāda, ka gadījumā, ja piegāde būtu notikusi saskaņā ar paredzēto grafiku, DSB būtu segusi attiecīgās vilcienu amortizācijas un procentu izmaksas, kas ietilpa līgumsaistību maksājumos.

Līgums par pārvadājumiem laikposmam no 2005. līdz 2014. gadam

- (111) Tā kā DSB nesedza šos izdevumus, līgumsaistību maksājumi tika samazināti līguma par pārvadājumiem laikposmam no 2005. līdz 2014. gadam ietvaros. Precīza neīstenoto izdevumu summa tika aprēķināta, balstoties uz aizņēmumiem, kurus DSB bija reāli paņēmusi, un amortizācijas periodu 20 gadu garumā, saskaņā ar DSB piemērojamo grāmatvedības praksi (ietaupījums DKK 4 miljonu apmērā par aizkavēšanos viena gada garumā vilcienam IC4 un DKK 2,7 miljonu apmērā par aizkavēšanos viena gada garumā vilcienam IC2).
- (112) Līdz ar to DSB maksājumi līguma ietvaros tika samazināti par DKK 645 miljoniem (DKK 252 miljoni 2005. gadā un DKK 393 miljoni 2006. gadā).
- (113) Ņemot vērā šos elementus, Dānija uzskata, ka nevar pieņemt, ka vilcienu IC4 un IC2 piegādes aizkavēšanās dēļ DSB ir saņēmis pārmērīgu kompensāciju attiecībā uz

līgumu par pārvadājumiem laikposmam no 2005. līdz 2014. gadam.

Papildu līgumi

- (114) Lai DSB rīcībā būtu pietiekami moderns aprīkojums, DSB kopš 2001. gada nomāja to, noslēdzot papildu līgumus, un pēc 2006. gada tie bija jāpagarina, jo ražotāja *AnsaldoBreda* dēļ ievērojami tika aizkavēts piegādes process (pagarinājums par 4 papildu gadiem).

- (115) Dānijas iestādes precizē, ka saskaņā ar līguma noteikumiem DSB piešķirtais līgumsaistību maksājums nesedza izdevumus, kas saistīti ar vilcienu nodošanu ekspluatācijā (amortizācija un procenti) gadījumā, ja vilcieni netiek reāli nodoti ekspluatācijā, un līguma noteikumi neparedzēja DSB pienākumu nodot ekspluatācijā aizvietoējuma sastāvu iepriekšminētajos maršrutos.

- (116) Vēl Dānijas iestādes uzskata, ka papildu līgumi uzliek DSB papildu sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas saistības (moderna aizvietoējuma sastāva nodošana ekspluatācijā noteiktos maršrutos), piešķirot kompensāciju nomas izmaksu segšanai.

Līgums par pārvadājumiem laikposmam no 2000. līdz 2004. gadam

- (117) Dānijas iestādes uzskata, ka pozitīva neto ekonomiskā ietekme, kas saistīta ar aizkavēšanos, ir saistāma ar to, ka līgumā par pirmajiem 5 gadiem, tāpat kā papildu līgumā laikposmam no 2001. līdz 2004. gadam, nav paredzēti noteikumi par kompensācijas samazināšanu vilcienu IC4 piegādes aizkavēšanās gadījumā. Savukārt spēkā esošajā līgumā par pārvadājumiem laikposmā no 2005. līdz 2014. gadam ir ietverti noteikumi par kompensācijas samazinājumu aizkavēšanās gadījumā.
- (118) Saskaņā ar iestāžu aprēķiniem, pozitīvā neto ietekme laikposmā no 2001. līdz 2004. gadam, kurai par iemeslu bija vilcienu piegādes aizkavēšanās, bija DKK 104 miljoni. Tomēr minētā tiešā ietekme neaptvēra reālās aizkavēšanās izraisītās ekonomiskās sekas attiecībā uz DSB, kam nebija iespējas ekspluatēt jaunus vilcienus (vecāku vilcienu uzturēšana, kaitējums tēlam, zaudēti ieņēmumi).

- (119) Tāpēc Dānija precizē, ka kompensācijas, kuras DSB saņēma no *AnsaldoBreda*, ir uzskatāmas tikai par pagaidu kompensāciju par ekonomiskajiem zaudējumiem, kas izrietēja no vilcienu piegādes aizkavēšanās. Piegādes brīdī tiks noteikta galīgā DSB radīto zaudējumu summa, un tad varēs noteikt arī kopējo *AnsaldoBreda* kompensācijas summu.

⁽¹⁹⁾ Sk. Tiesas 2008. gada 12. februāra lēmumu, *BUPA/Komisija*, T-289/03, Rec. 2008, 214. punkts.

(120) Dānijas iestādes uzskata, ka minētā kompensācija precīzi atbilst DSB ekonomiskajiem zaudējumiem un neietekmēs DSB grāmatvedības rēķinus. Šā paša iemesla dēļ *AnsaldoBreda* kompensācijas neto ietekme neveido daļu no pārmērīgas kompensācijas DSB. Tāpēc vilcienu piegādes aizkavēšanās nerada un neradīs ekonomiskas priekšrocības DSB.

(121) Visbeidzot Dānijas iestādes atgādina, ka jebkurā gadījumā, ņemot vērā Dānijas iestāžu dividenžu politiku, jebkāda iespējamā DSB saņemto kompensāciju pozitīvā ietekme tiks likvidēta dividenžu izmaksas laikā.

iii. Līnijas Kopenhāgena–Īstade īpašais gadījums

Sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas

(122) Dānijas valdība precizē, ka kompensācija tika piešķirta tikai par to, ka DSB laikposmā no 2005. līdz 2014. gadam apkalpoja maršrutu.

(123) Turklāt attiecībā uz minētās līnijas apkalpošanu ir jānodala trīs periodi:

— līdz 2002. gadam līnija tika apkalpota kā “brīvā satiksme”, proti, ar atklātu konkurenci un bez valsts kompensācijas vai saistībām. DSB bija jāizstrādā atsevišķa grāmatvedība minētajai līnijai, kā rezultātā bija jārodas pārpalikumam visā laikposmā, ņemot vērā tikai šīs līnijas ieņēmumus,

— 2002. gadā DSB nolēma dot rīkojumu par līnijas apkalpošanu “brīvā satiksmē”, un starp Transporta ministriju un DSB tika noslēgts līgums par līnijas apkalpošanu kā “sabiedrisko satiksmi” no 2002. gada līdz 2004. gada 31. decembrim ieskaitot. Savukārt līgumā nebija paredzēta atsevišķa vai papildu maksājuma piešķiršana DSB sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildei,

— noslēdzot līgumu par pārvaļājumiem laikposmam no 2005. līdz 2014. gadam, radās iespēja DSB piešķirto kompensāciju piemērot arī līnijai Kopenhāgena–Īstade.

(124) Dānija precizē, ka līdz 2005. gadam līnijas apkalpošanai netika piešķirti nekādi valsts līdzekļi.

(125) Turklāt Dānijas iestādes atgādina, ka šī līnija nesa zaudējumus, kamēr tā darbojās brīvajā satiksmē, un nebija iespējams pierādīt, ka neliela daļa no gūtajiem ieņēmumiem varētu būt saistīta ar netiešām sekām, kuras izraisīja tas, ka DSB sāka apkalpot līniju Kopenhāgena–Īstade,

lai apliecinātu, ka DSB pienākas pārmērīga kompensācija. Katrā ziņā DSB bija pamatotas tiesības gūt saprātīgu peļņu no ieguldītā kapitāla veidā. Tās uzskata, ka ar to nepietiek, lai pierādītu, ka gūto ieņēmumu rezultātā DSB saņēma pārmērīgu kompensāciju, ja ņem vērā saprātīgas peļņas gūšanu.

Prāmju satiksme

(126) Attiecībā uz jautājumu par DSB izmaksām saistībā ar tādu bilešu tirdzniecību, kas ietver pārcelšanos ar prāmi starp Īstadi un Rennes ostu, kurā notiek ierašanās Bornholmas salā, Dānijas iestādes iesniedza prāmju sabiedrības *Bornholmstrafikken* izmantotās cenas. Dānijas iestādes uzskata, ka no tā izriet, ka DSB un *Gråhundbus* nav piemēroti atšķirīgi tarifi.

(127) Dānijas iestādes sniedza arī informāciju par sabiedrības *Bornholmstrafikken A/S* piemērotajiem prāmju līnijas Renne–Īstade apkalpošanas nosacījumiem. Pamatojoties uz līgumu, kas noslēgts ar valdību pēc konkursa izsludināšanas:

— līgumā starp valdību un *Bornholmstrafikken* ir noteikts vispārējs pienākums, atbilstīgi kuram *Bornholmstrafikken* ir jānodrošina prāmju pienākšanas un atiešanas grafiks ar autobusu vai vilcienu līniju, kas savieno Kopenhāgenu un Īstadi, pārvaldītājiem,

— tas ietver arī punktus, kas uzliek *Bornholmstrafikken* par pienākumu veidot sadarbību ar autobusu vai vilcienu līniju pārvaldītājiem, kuri līguma darbības laikā nodrošina vilcienu vai autobusu satiksmi starp Kopenhāgenu un Īstadi, attiecībā uz biļetēm tā, lai pasažieriem būtu iespēja iegādāties kombinētu prāmju un vilciena/autobusa biļeti ar atlaidi,

— maksimālie tarifi, kurus *Bornholmstrafikken* ir tiesības pieprasīt, ir noteikti līgumā,

— nav paredzēts neviens cits noteikums attiecībā uz prasību par tarifiem vai atlaizi ieviešanu, un valdībai nebija iemesla izvirzīt jaunas prasības šajā saistībā.

(128) Dānijas iestādes uzskata, ka līdz ar to valdībai nebija iespējas ietekmēt *Bornholmstrafikken* darbību, izņemot attiecībā uz to, lai nodrošinātu, ka *Bornholmstrafikken* ievēro līguma noteikumus. *Bornholmstrafikken* nosaka un aizvien attiecīgajā laikposmā no 2000. gada ir noteikusi vienādas cenas gan DSB, gan *Gråhundbus*, līdz ar to DSB nebija radītas nekādas priekšrocības.

- (129) Tomēr Dānijas iestādes informē, ka vienīgā cena, kas ir piemērojama tikai DSB, ir īpašā cena DSB *Orange*, kas ietver Lielā Belta šķērsošanu. Šajā gadījumā runa ir par īpaša DSB biļetes veida cenu, kuru var izmantot tikai tie klienti, kas iegādājas DSB *Orange* biļeti no Jitlandes uz Bornholmu. Dānijas iestādes norāda, ka *Bornholmstrafikken* piešķir atlaidi konkrētajam biļetes veidam, jo īpaši vēlas piesaistīt Jitlandes klientu uzmanību Bornholmai. Minētā īpašā atlaide nav noteikta līgumā starp Dānijas valsti un prāmju operatoru. Tā ir saistīta ar komerciālu vēlmi izveidot klientu loku Jitlandē un šādā veidā paplašināt klientu loku.
- (130) Šajā saistībā Dānijas iestādes uzskata, ka runa ir par vispārēju komerciālu pasākumu, kura mērķis ir piešķirt atlaides, lai iegūtu jaunus klientus. Tās piebilst, ka *Gråhundbus* apkalpo līniju Kopenhāgena-Īstade un līdz ar to nešķērso Lielo Beltu. Tāpēc tās uzskata, ka konkrētajā maršrutā piemērotā atlaide pamatoti nav norādīta *Gråhundbus* cenrādī.
- (131) Vēl Dānijas iestādes precizē, ka šis piedāvājums skāra tikai aptuveni [...] (*) pasažierus laikposmā no 2003. līdz 2008. gadam. Pēc operatoru iniciatīvas šo piedāvājumu varētu atvērt arī autobusa uzņēmumiem, kas izrādītu vēlmi sniegt tādu pašu pakalpojumu. Turklāt tās norāda, ka kopš 2009. gada minētais pakalpojums vairs netiek piedāvāts.
- (132) Līdz ar to Dānija uzskata, ka DSB nesaņēma priekšrocības, kas būtu saistītas ar līnijas Kopenhāgena – Īstade apkalpošanu, nedz pārmērīgas kompensācijas, nedz īpaši zemu cenu veidā, lai pārceltos ar prāmi starp Renni un Īstadi.

Par ceturto kritēriju, kas noteikts spriedumā *Altmark* lietā

- (133) Attiecībā uz jautājumu par to, vai kompensācija tika noteikta, pamatojoties uz izmaksu analīzi, kuras labi pārvaldītam vidējam uzņēmumam vajadzētu spēt segt, Dānijas iestādes uzskata, ka laikā, kad DSB tika veidots par neatkarīgu uzņēmumu, tika veiktas visas nepieciešamās un praktiski iespējamās analīzes.
- (134) Turklāt tās piebilst, ka DSB nošķiršanas no valsts pamatā bija *Bernstein* ziņojums, kura ietvaros bija veikta padziļināta analīze par DSB efektivitātes paaugstināšanas iespējām ⁽²⁰⁾ un kas pēc tam tika izmantots liela mēroga restrukturizācijas plānā 1996. gadā. Šo pasākumu rezul-
- tātā tika uzlabota DSB efektivitāte, un par 32 % palielinājas produktivitāte.
- (135) Saistībā uz DSB izveidi Dānijas iestādes bija izstrādājušas budžetu desmit gadiem, balstoties uz virkni sākotnēju pieņēmumu, tostarp paredzamo produktivitātes kāpumu, uz kā pamata tika noteikta darbības dotācija DSB laikposmam no 1999. līdz 2004. gadam.
- (136) Minētā budžeta, kas bija iekļauts 1999. gada 11. jūnija Likumā Nr. 249, pamatā bija pieņēmums, ka pašu kapitāla peļņa pēc nodokļu atvilkšanas būs 6 %, un Dānijas iestādes uzskata, ka tā ir saprātīga peļņa.
- (137) Dānijas iestādes uzskata, ka līdz ar to apsaimniekošanas dotācija izrietēja no vispārēja izmaksu, ieņēmumu un saprātīgas peļņas novērtējuma, kas bija veikts, balstoties uz 1999. gadā pieejamajiem elementiem un saskaņā ar tirgus ekonomikas principiem. Tādējādi budžeta izstrāde desmit gadiem, kā arī DSB piešķirto līgumsaistību maksājumu galīgais aprēķins tika veikts saskaņā ar ceturto kritēriju, kas noteikts spriedumā *Altmark* lietā.
- (138) Turklāt Dānijas iestādes atgādina par Savienības judikatūru ⁽²¹⁾ un uzsver šajā lietā radušās grūtības veikt konkrētu salīdzinājumu ar citu komersantu.

Par saderību

- (139) Ja Komisija tomēr nonāks pie secinājuma, ka DSB tika piešķirts valsts atbalsts, Dānijas iestādes uzskata, ka minētā kompensācija jebkurā gadījumā ir saderīga ar iekšējo tirgu.
- (140) Tās uzskata, ka līgumu pārrunāšanas un noslēgšanas laikā tika veiktas tik padziļinātas analīzes un aprēķini, cik vien iespējams, lai garantētu pareizu kompensācijas aprēķinu.
- (141) Dānijas iestādes piekrīt Komisijas argumentācijai lēmumā par procedūras uzsākšanu, saskaņā ar kuru, ņemot vērā attiecīgos faktus, kompensāciju var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu ar nosacījumu, ka ir ievērots trešais kritērijs, kas noteikts spriedumā *Altmark* lietā.
- (142) Saskaņā ar iepriekš norādīto, Dānijas iestādes uzskata, ka bija darīts viss iespējamais, lai garantētu, ka DSB nesaņem pārmērīgu kompensāciju, un ir vismaz jāsecina, ka līgumsaistību maksājums, ko DSB saņēma, piemērojot līgumus, ir ar iekšējo tirgu saderīgs atbalsts.

(*) Konfidenciāla informācija.

⁽²⁰⁾ *Bernstein* ziņojums tika izstrādāts 1993. gadā pēc tam, kad Dānijas Transporta ministrija pieprasīja atzinumu.

⁽²¹⁾ Īpaši Tiesas 2008. gada 12. februāra lēmums lietā T-289/03 *BUPA/Komisija*, krājums II, 2008. gads, 81. lpp., un 2008. gada 22. oktobra lēmums lietā TV 2/Dānija/KomisijaTV2, apvienotās lietas T-309/04, T-317/04, T-329/04 un T-336/04, krājums II, 2008. gads, 2935. lpp.

(143) Savukārt, kā bija norādīts iepriekš, Dānijas iestādes nepiekrīt Komisijas argumentācijai par to, ka ir attiecīgi jānoskaidro līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumiem un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām un attiecībā uz atbalsta likumību. Konkrētajā situācijā tās uzskata, ka gadījumā, ja DSB būtu saņēmis valsts atbalstu, par minēto atbalstu nebūtu jāziņo. Ja Komisija neatkāpsies no savas argumentācijas, tiks radīta būtiska un nepamatoti diskriminējoša situācija atkarībā no tā, vai dalībvalsts, kas uzliek uzņēmumam, kas tai 100 % pieder, par pienākumu veikt pārvadājumu uzdevumus, norāda vai nenorāda līgumā apjoma, kvalitātes un pakalpojumu sniegšanas cenu aprakstu.

(144) Ņemot to vērā, Dānijas iestādes uzskata, ka nav nekāda iemesla pieprasīt tāda valsts atbalsts atmaksu, ko varētu uzskatīt par nesaderīgu ar iekšējo tirgu.

Par algas nodokli

(145) Dānijas iestādes piebilst, ka, pamatojoties uz informāciju par algas nodokļa atcelšanas prognozi, Komisija šajā procedūrā nav aplūkojusi minētā nodokļa jautājumu.

(146) Visiem nepieciešamajiem gadījumiem Dānijas iestādes precizē, ka grozījumi algas nodokli tika ieviesti ar 2008. gada 25. jūnija Likumu Nr. 526 un tie stājās spēkā 2009. gada 1. janvārī.

Par saderības izskatīšanas tiesisko pamatu

(147) Dānijas iestādes 2010. gada 8. janvāra vēstulē norādīja, ka tām nav īpašu apsvērumu par Komisijas noteikto juridisko pamatu Regulā (EEK) Nr. 1191/69 un Regulā (EK) Nr. 1370/2007.

6. IEINTERESĒTO PUŠU APSVĒRUMI PĒC PROCEDŪRAS UZSĀKŠANAS

(148) DSB, attiecīgo pasākumu saņēmējs uzņēmums un otrais sūdzības iesniedzējs DKT nosūtīja apsvērumus. Jāuzsver, ka pirmais sūdzības iesniedzējs *Gråhundbus* nenosūtīja komentārus.

6.1. DSB APSVĒRUMI

(149) DSB 2008. gada 30. decembra vēstulē nosūtīja savus apsvērumus par Komisijas lēmumu par procedūras uzsākšanu.

(150) DSB norāda, ka pilnībā piekrīt Dānijas iestāžu apsvērumiem un analizēs tikai to, vai Komisija var pieprasīt atbalsta atmaksu, ja tā secinās, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi ietver valsts atbalstu, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

(151) DSB uzskata, ka konkrētajā gadījumā šāda atbalsta atmaksa būs pretrunā ar tiesiskās palāpības principu, tādējādi radot šķēršļus Padomes 1999. gada 22. marta Regulas (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai, 14. panta 1. punkta ⁽²²⁾ piemērošanai.

(152) Pirmkārt, DSB uzskata, ka tai bija likumīgs iemesls pieņemt, ka Dānijas valdības līgumsaistību maksājumi attiecībā uz līgumiem 5 un 10 gadiem nav valsts atbalsts. Uzņēmums uzskata, ka nebija īstas skaidrības par kontroli, kas jāveic, lai novērtētu valsts atbalsta esamību iekšzemes transporta nozarē.

(153) Turklāt DSB uzskata, ka, lai novērtētu, vai valdība piešķir priekšrocību DSB, par izejas punktu jāņem laiks, kad notika darījums. Fakts, ka varēja pastāvēt zināmas šaubas par pakalpojumu izmaksām un citiem iespējamajiem ieņēmumu avotiem, nedrīkstēja kavēt valsti noslēgt vienošanos par cenu, kas atspoguļo tirgus nosacījumus. DSB uzskata, ka visas vienošanās ietver kādu šaubu elementu un tradicionāli līgumattiecībās šo risku uzņemas uzņēmums. Sistēma, kurā tikai un vienīgi DSB uzņemas neparedzētu bilešu tirdzniecības vai izdevumu svārstību risku, labāk nekā jebkāda cita kārtība motivē DSB uzlabot pakalpojumus un piesaistīt vairāk pasažieru ⁽²³⁾, kas valstij ļauj gūt maksimālu labumu no līgumsaistību maksājumiem DSB, kas uzņemas risku gadījumā, ja pasliktinās veikspējas rādītāji, piemēram, sliktas pārvaldības vai zaudētu ieņēmumu dēļ. Tāpēc DSB uzskata, ka valsts abu līgumu noslēgšanas brīdī rīkojās kā racionāls ieguldītājs, kas optimizēja savas iespējas, lai panāktu maksimāli labu minēto līgumu darbību.

(154) Otrkārt, DSB uzskata, tam ir bijis pamatoti uzskatīt, ka līgumsaistību maksājumi visādā ziņā atbilst Regulā (EEK) Nr. 1191/69 noteiktajiem kritērijiem un saskaņā ar šo regulu tiem ir piemērojams atbrīvojums atbilstoši kategorijai. Tā pauž šaubas par to, kā Komisija ir interpretējusi minētās regulas 14. pantu.

(155) DSB atgādina, ka regulas V iedaļa, kas neietver noteikumus par kompensāciju summu, ir pretstatā tās pašas regulas II līdz IV iedaļai, kurās ir paredzēti detalizēti noteikumi attiecībā uz kompensācijas summu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām. DSB uzskata, ka regulas mērķis bija vēlme nodrošināt komersantiem saprātīgu kompensāciju. Attiecībā uz saistībām, kuru uzņemšanās notikusi labprātīgi, pārvadātāji, kuriem ir

⁽²²⁾ OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.

⁽²³⁾ Sk. īpaši Komisijas 2006. gada 25. janvāra lēmumu Nr. 604/2005 – Vācija – Valsts atbalsts autobusu satiksmes pakalpojumu sniedzējiem Vitenbergas lauku apvidū, OV C 209, 31.8.2006., 7. lpp., 78. un nākamie punkti.

saistoši sabiedrisko pakalpojumu līgumi, atrodas ļoti atšķirīgā situācijā nekā tie komersanti, kuriem valsts ir vienpusēji uzlikusi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, un tas ir atspoguļots minētajā regulā. Ņemot vērā minētos nosacījumus, Komisija nevar interpretēt Regulu (EEK) Nr. 1191/69 atbilstoši LESD 106. panta 2. punktam. ⁽²⁴⁾

- (156) Visbeidzot DSB nepiekrīt tam, kā Komisija interpretē regulas 17. pantu, saskaņā ar kuru no iepriekšējas informēšanas procedūras atbrīvota tikai tās kompensācijas, kas attiecas uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, nevis sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem.

Par saderības izskatīšanas juridisko pamatu

- (157) DSB nosūtīja savus apsvērumus 2010. gada 8. janvāra vēstulē. DSB principā iebilst pret to, kā Komisija konkrētajā gadījumā piemēro Regulu (EK) Nr. 1370/2007.
- (158) DSB atgādina, ka attiecīgie pārvadājumu līgumi starp DSB un Dānijas valsti tika noslēgti pirms regulas pieņemšanas un spēkā stāšanās. Ja regula būtu piemērojama, runa būtu par tiesību aktu ar atpakaļejošu spēku, un DSB uzskata, ka tas ir pretrunā ar tiesiskiem pamatprincipiem – gan tiesiskās noteiktības, gan tiesiskās palāvības aizsardzības principu. Vēl DSB piebilst, ka nekas neliecina par to, ka ES likumdevējs vēlējas piešķirt Regulai Nr. 1370/2007 atpakaļejošu spēku.
- (159) Gluži pretēji DSB uzskata, ka regula paredz pakāpenisku jaunu noteikumu ieviešanu, jo regulas noteikumi kopumā nav attiecināmi uz jau noslēgtajiem līgumiem, ja tie ir noslēgti uz noteiktu laiku. Tā kā attiecīgo līgumu darbības termiņš atbilst pārejas noteikumos minētajam termiņam, DSB uzskata, ka to darbību regulē tikai tie tiesību akti, kas bija spēkā to noslēgšanas brīdī, proti, Regula (EEK) Nr. 1191/69 un Regula (EEK) Nr. 1107/70.
- (160) Vēl DSB atsaucas uz Komisijas nesen pieņemto lēmumu praksi, saskaņā ar kuru Komisija uzskatīja, ka Regulu (EK) Nr. 1370/2007 nevar piemērot līgumiem, kas noslēgti pirms regulas spēkā stāšanās 2009. gada 3. decembrī. ⁽²⁵⁾

⁽²⁴⁾ No 2009. gada 1. decembra EK līguma 86. pants ir kļuvis par Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 106. pantu. Abi noteikumi būtībā ir identiski. Šā lēmuma ietvaros atsaucē uz LESD 106. pantu attiecīgā gadījumā ir jāuzskata par atsauci uz EK līguma 86. pantu.

⁽²⁵⁾ Šajā saistībā sk. Komisijas 2008. gada 26. novembra Lēmumu par valsts atbalstu C 3/08 (ex NN 102/05) – Čehija attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu kompensācijām Dienvidmorāvijas autobusu uzņēmumiem, OV L 97, 16.4.2009., 14. lpp. (111. apsvērums); Komisijas 2008. gada 26. novembra Lēmumu par valsts atbalstu, ko Austrija piešķirusi uzņēmumam Postbus Lienz rajonā C 16/07 (ex NN 55/06), OV L 306, 20.11.2009., 26. lpp. (104. apsvērums).

- (161) Papildus DSB ir iesniegusi informāciju, lai apstiprinātu, ka līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumiem visos gadījumos atbilst Regulā (EK) Nr. 1370/2007 ietvertajiem noteikumiem.

6.2. DKT APSVĒRUMI

- (162) DKT 2009. gada 16. februāra vēstulē nosūtīja savus apsvērumus par Komisijas lēmumu par procedūras uzsākšanu. Minētie apsvērumi ir apkopoti tālāk tekstā.

Sākotnējie komentāri

- (163) DKT atsaucas uz visiem elementiem, kas tika nosūtīti Komisijai sūdzības ietvaros, un līgumiem, kuru dēļ tika uzsākta procedūra.
- (164) DKT piebilst, ka Komisijas lēmums par procedūras uzsākšanu šķiet ir saistīts tikai ar DSB sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem par tradicionālajām dzelzceļa pārvadājumu darbībām un neattiecas uz pilsētas transporta darbībām, kuras veic tā filiāle DSB S-tog a/s un kuras tomēr ir pieminētas sākotnējā sūdzībā.
- (165) DKT piebilst, ka līgumiem par pilsētas transportu ir tāda pati būtība un tie rada tos pašus jautājumus. Šajos apstākļos DKT uzstāj uz to, ka Komisijas pašreizējā izpētē ir jāietver arī sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi pilsētas transporta jomā.
- (166) Visumā DKT uzskata, ka konkrētajā gadījumā spriedumā *Altmark* lietā noteiktie kritēriji nav izpildīti un līdz ar to saistībā ar attiecīgajiem līgumiem ir sniegts valsts atbalsts. DKT uzskata, ka šis atbalsts ir nesaderīgs un nelikumīgs un Komisijai vajadzētu pieprasīt tā atmaksāšanu.

Par pirmo kritēriju, kas noteikts spriedumā *Altmark* lietā

- (167) Lai gan Komisija nav paudusi šaubas par spriedumā *Altmark* lietā noteiktā pirmā kritērija ievērošanu, DKT tomēr ir iesniegusi savas piezīmes par šo jautājumu.
- (168) DKT uzskata, ka dalībvalstīm pieejamās plašās iespējas attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām nedrīkst radīt strīdīgas situācijas, kurās trešās personas nevar apšaubīt to, vai darbība tiek veikta sabiedriskā transporta pakalpojumu ietvaros. DKT uzskata, ka Komisijas pienākums ir pamatot, kādēļ ir nepieciešams noteikt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas saistības.

(169) Pamatojoties uz Tiesas judikatūru un Komisijas praksi, DKT apstrīd Komisijas analīzi, secinot, ka tajā nav ietverta acīmredzama kļūda vērtējumā. DKT jo īpaši uzskata, ka ar pakalpojuma punktualitātes, kvalitātes un regularitātes mērķu esamību nepietiek, lai noteiktu, ka pakalpojums ir uzskatāms par sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu.

(170) Drīzāk Komisijai jāveic šī analīze, ņemot vērā Regulā (EEK) Nr. 1191/69 ietvertos kritērijus, un jāpārbauda sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu samērība. DKT uzskata, ka Komisijai būtu īpaši jāpārbauda tas, vai attiecīgo pakalpojumu sniegšana saskaņā ar noteiktajiem punktualitātes, kvalitātes un regularitātes mērķiem būs izdevīga.

(171) DKT uzskata, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas ir pamatotas tikai tādā gadījumā, ja pakalpojumi nav rentabli un to darbībai noteikti ir nepieciešama kompensācija, un tas nozīmē, ka ir jāveic ikvienas attiecīgās dzelzceļa līnijas atsevišķa pārbaude.

Par otro kritēriju, kas noteikts spriedumā *Altmark* lietā

(172) DKT iebilst pret Komisijas argumentāciju, saskaņā ar kuru budžeti desmit gadiem, uz kuriem ir balstīts DSB kompensāciju aprēķins, nodrošinās atbilstību spriedumā *Altmark* lietā noteiktajam kritērijam. Tas uzskata, ka minētajos budžetos nav norādīti ne parametri, ne detalizēta izmaksu analīze, kas ļautu noteikt ikvienai attiecīgajai dzelzceļa līnijai nepieciešamās kompensācijas apjomu.

Par trešo kritēriju, kas noteikts spriedumā *Altmark* lietā

(173) DKT uzskata, ka minētais trešais kritērijs būtu jāanalizē saistībā ar spriedumā *Altmark* lietā noteikto ceturto kritēriju, jo gadījumā, ja uzņēmumu nevar uzskatīt par vidēju labi pārvaldītu uzņēmumu, trešā kritērija pārbaude kļūst virspusēja, jo tās pamatā nebūs minētā uzņēmuma izmaksu analīze.

Par ceturto kritēriju, kas noteikts spriedumā *Altmark* lietā

(174) DKT atgādina, ka attiecīgo sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu piešķiršana nenotika konkursa rezultātā. Turklāt DKT piekrīt Komisijas šaubām par to, ka budžets desmit gadiem un Dānijas valsts piemērotā metodoloģija ļauj izpildīt spriedumā *Altmark* lietā noteikto ceturto kritēriju.

(175) DKT cita starpā uzsver, ka attiecībā uz noteiktiem maršrutiem rīkoti konkursi parādīja, ka DSB konkurenti spēja veikt attiecīgos transporta pakalpojumus par samaksu,

kas ir vidēji par 27 % zemāka nekā DSB izmaksas. Vēl DKT atgādina, ka DSB nodarbina personālu, kas ir civildienesta ierēdņi, kas izslēdz spriedumā *Altmark* lietā noteiktā ceturta kritērija ievērošanu.

Par pārmērīgas kompensācijas nesaderību

(176) DKT nepiekrīt Komisijas argumentācijai attiecībā uz jautājumu par atbalsta saderību. Tas uzskata, ka Regulā (EEK) Nr. 1191/69 ir noteikta atšķirība starp pieeju, kuras pamatā ir reālās izmaksas un kas ir aplūkota Regulas (EEK) Nr. 1191/69 II, III un IV iedaļā, no vienas puses un pieeju, kuras pamatā ir pakalpojuma sniedzēja piedāvātā cena salīdzinājumā ar konkurenta piedāvāto cenu par to pašu pakalpojumu un kas ir aplūkota V iedaļā Regulā (EEK) Nr. 1191/69, no otras puses. DKT uzskata, ka minētā atšķirība parādās sabiedrisko pakalpojumu saistību un sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu, kuru pamatā ir atšķirīgas procedūras prasības, dažādajā būtībā.

(177) Līdz ar to Komisijas argumentācija, kuras pamatā ir reālo izmaksu pieeja un principi, kas saistīti ar LESD 106. panta 2. punkta īstenošanu, nav piemērojami fiksētās cenas pārbaudei sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos. DKT uzskata, ka šāda pieeja ir pretrunā ar Kopienas judikatūru (lēmums *Combust* lietā), Komisijas praksi (Kopienas nostādnēs valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ⁽²⁶⁾) un pašu lēmumu par procedūras uzsākšanu, kas apstiprina LESD 93. panta *lex specialis* raksturu.

(178) Vadoties pēc tā, ka konkrētajā gadījumā Komisija paredz tādas pieejas piemērošanu, kuras pamatā ir sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu reālās izmaksas, DKT tomēr izteica savus komentārus par šo pieeju.

(179) DKT uzskata, ka dati, kurus Dānijas iestādes norādīja, lai apstiprinātu pārmērīgas kompensācijas neesamību, ir nepareizi. DKT norāda vairākus argumentus:

— DSB bija iespēja būtiski samazināt izmaksas, piedaloties konkursa procedūrās par noteiktām līnijām,

— turklāt sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi paredz, ka DSB atrodas stabilā finansiālā situācijā, kas nozīmē, ka līgumsaistību maksājumi ir augstāki nekā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām saistīto izmaksu stingrā kompensācija,

⁽²⁶⁾ OV C 297, 29.11.2005., 4. lpp.

- līgumsaistību maksājuma līmenis nav noteikts atbilstošā pamatojuma dokumentā, un budžets desmit gadiem tiek izstrādāts, lai garantētu noteiktu DSB peļņas līmeni, un tā pamatā nav detalizēta DSB izmaksu un ieņēmumu analīze par katru attiecīgo līniju,
 - kompensācijas sistēmas mērķis ir pašu kapitāla atdeve, nevis pārmērīgu izmaksu stingra kompensācija,
 - saskaņā ar DKT aprēķiniem, galvenā dzelzceļa līnija starp Kopenhāgenu un Orhūsu būs izdevīga, ja ņem vērā pašreiz DSB noteiktās saistības un tādējādi par to netiks slēgts sabiedrisko pakalpojumu līgums,
 - turklāt iecerētie DSB produktivitātes rādītāji nesaskan ar tiem finanšu datiem, kuri rāda, ka attiecīgajā periodā personāla izmaksas salīdzinājumā ar ieņēmumiem ir pieaugušas,
 - līdzīgi DKT apšaubā, ka līgumsaistību maksājumi patiešām ir samazināti par DKK 1 miljardu, kas saskaņā ar uzņēmuma gada pārskatu drīzāk sasniegs DKK 647 miljonu atzīmi,
 - DKT piemin, ka DSB mērķi (attiecībā uz vilcieni/kilometriem) laikposmam no 2000. līdz 2004. gadam netika sasniegti, kā rezultātā tika samazināti līgumsaistību maksājumi, un DSB saņēma kompensāciju par ritošo sastāvu, kura izmaksas tam nevajadzēja segt, ņemot vērā aizkavēšanos tā piegādē,
 - visbeidzot DKT uzskata, ka DSB pats varēja segt ar ritošā sastāva piegādes aizkavēšanos un īpaši ar aizvietošanas sastāvu saistītās finanšu sekas, ņemot vērā ievērojamos rezultātus. DSB saņēma DKK 225 miljonus no *AnsaldoBreda* kā kompensāciju par aizkavēšanos, un to vajadzēja pārskaitīt Dānijas valstij, kas – saskaņā ar DKT uzskatu – tā dēļ cieš zaudējumus. DSB saņēma papildus DKK 104 miljonus līgumsaistību maksājumu par sastāvu, kas netika nodots ekspluatācijā.
- (180) DKT uzskata, ka DSB lielā peļņa turpinājumā uzskaitīto iemeslu dēļ ir apliecinājums tam, ka uzņēmums saņēma pārmērīgu kompensāciju:
- DSB peļņa pārsniedz peļņas līmeni, ar ko pamatoti varētu rēķināties līdzīgam, t. i., nelielam riskam, pakļauts uzņēmums,
 - DKT atgādina par analīzi, kas tika veikta tā sūdzības ietvaros un kas parāda, ka DSB peļņa pirms nodokļu atvilkšanas (12,3 % laikposmā no 1999. līdz 2004. gadam un 12,77 % laikposmā no 1999. līdz 2007. gadam) bija augstāka nekā citiem dzelzceļa pārvaldā-
- jumu uzņēmumiem Eiropā (2,21 %–4,47 % Apvienotajā Karalistē; 3,35 % Zviedrijā; 0,49 %–4,65 % Vācijā vai 0,8 %–3,77 % SNCF (Francijas Valsts dzelzceļa sabiedrībā)) un augstāka nekā līmenis, uz kuru Komisija atsaucās citā līdzīgā procedūrā ⁽²⁷⁾,
- DKT uzskata, ka DSB rezultāti ir ievērojami labāki nekā pārējiem vietējiem konkurentiem attiecībā uz sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem (DSB (12,77 %); DSB S-tog (10,45 %); Arriva (4,39 %); Metro Service (6,18 %)),
 - DKT uzsver, ka DSB peļņa ievērojami pārsniedz pašu kapitāla atdevi 6 % atzīmi, ko Dānijas valsts noteica kā DSB mērķi un kas saskaņā ar DKT aprēķiniem veido pārpalikumu DKK 3,678 miljardu apmērā.
- (181) Visbeidzot DKT uzskata, ka argumentu, saskaņā ar kuru dividenžu iekasēšana ir ļāvusi izvairīties no jebkādas pārmērīgas kompensācijas, atspēko šādi iemesli:
- sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos nav paredzēts līgumsaistību maksājumu atmaksāšanas mehānisms gadījumā, ja tie pārsniedz to, kas tiešām nepieciešams, lai kompensētu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izmaksas,
 - Dānijas valsts konkrētajā gadījumā samaina vietām savu ieguldītājas, valsts uzņēmuma akcionāres un valsts varas lomu, kas ļauj kompensēt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības,
 - dividenžu iekasēšana pati par sevi nevar nedz likvidēt pārmērīgas kompensācijas ekonomisko ietekmi, nedz konkurences izkropļojumus, kuru sekas ir jūtamas tirgū,
 - arguments par dividenžu iekasēšanu nozīmē, ka pastāv diskriminācija starp valsts un privātiem uzņēmumiem,
 - Komisijas nostādnes atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu paredz iespēju ziņot tikai par tādu pārpalikumu, kas sasniedz 10 % atzīmi katru gadu,
 - nav tiešas saiknes starp pārmērīgu kompensāciju un Dānijas valstij pārskaitīto dividenžu summu, kuru princips tika apstiprināts budžetā desmit gadiem pirms iespējamās pārmērīgas kompensācijas fakta konstatācijas.

⁽²⁷⁾ Komisijas 2007. gada 23. oktobra Lēmums – C47/07 – Sabiedriskā pakalpojuma līgums starp *Deutsche Bahn Regio* un Berlīnes un Brandenburgas *Länder* (OV C 35, 8.2.2008., 13. lpp.).

Par algas nodokli

- (182) DKT norāda, ka Dānijas valsts atsauc atbrīvojumu no algas nodokļa 2008. gadā. Tas atsaucas uz Dānijas likumprojektu, kurā saskaņā ar nodokļa aprēķiniem DSB būtu jāmaksā DKK 80 miljoni gadā. Pamatojoties uz to, DKT uzskata, ka atbrīvojumam no nodokļa bija būtiska negatīva ietekme uz konkurenci gandrīz DKK 800 miljonu vērtībā desmit gadu laikposmā, un Dānijas valsts pienākums būtu atgūt šo summu.
- (183) Turklāt DKT pievērš Komisijas uzmanību faktam, ka Dānijas valsts nolēma kompensēt DSB piemērojamo nodokli nākotnē, palielinot līgumsaistību maksājumus.
- (184) DKT vēlas, lai Komisija izskata šo jautājumu šīs procedūras un procedūras CP78/06 ietvaros, uz kuru tā atsaucās lēmumā par procedūras uzsākšanu un kura tika slēgta.

Par saderības izskatīšanas juridisko pamatu

- (185) DKT 2010. gada 10. janvārī nosūtīja Komisijai savus apsvērumus par attiecīgā tiesiskā pamata izvēli starp Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Regulu (EK) Nr. 1370/2007.
- (186) DKT uzskata, ka, tā kā Regula (EK) Nr. 1370/2007 stājās spēkā tikai 2009. gada 3. decembrī, attiecīgo atbalsta pasākumu saderības pārbaude, balstoties uz šo regulu, būs uzskatāma par juridisku kļūdu. Atgādinājis par konkrētiem ar ES noteikumu *ratione temporis* piemērošanu saistītiem principiem valsts atbalsta jomā, DKT uzskata, ka vajadzētu būt atšķirībai starp paziņotiem vai nepaziņotiem atbalsta pasākumiem. DKT atsaucas uz Eiropas Savienības Tiesas spriedumu *SIDE* lietā⁽²⁸⁾, lai noteiktu, ka konkrētajā gadījumā Komisijas pienākums būs pārbaudīt saderību, balstoties uz Regulu (EEK) Nr. 1191/69.
- (187) DKT secinājums ir īpaši balstīts uz to, ka attiecīgie sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi attiecas uz laikposmu no 1999. līdz 2004. gadam un no 2005. līdz 2014. gadam un atbalsta piešķiršana notiek ikmēneša līgumsaistību maksājumu brīdī. Turklāt DKT piebilst, ka Regula (EK) Nr. 1370/2007 neparedz nevienu noteikumu par jau piešķirto valsts atbalstu vai valsts atbalstu, attiecībā uz kuru ir uzsākta izmeklēšanas procedūra. Turklāt 2008. gada 10. septembra lēmumā par procedūras uzsākšanu nav pieminēta jaunā regula, kaut gan tā jau bija pieņemta. Visbeidzot DKT arī norāda uz pretrunu ar Komisijas paziņojumu par nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai piemērojamo noteikumu noteikšanu⁽²⁹⁾.

- (188) Katrā ziņā DKT uzskata, ka Regula (EK) Nr. 1370/2007 var būt atbilstīgs juridiskais pamats saderības pārbaudei tikai attiecībā uz turpmāko sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu ietekmi, proti, līgumsaistību maksājumiem pēc 2009. gada 3. decembra.

7. DĀNIJAS KOMENTĀRI PAR IEINTERESĒTO PUŠU APSVĒRUMIEM

- (189) Dānija uzskata, ka DKT apsvērumi neietver atšķirīgu attiecīgo faktu novērtējumu. Dānija pauž pārliecību, ka konkrētajā gadījumā ir izpildīti visi četri spriedumā *Altmark* lietā noteiktie kritēriji un DSB nav saņēmis pārmērīgu kompensāciju.

Par Komisijas pārbaudes apjomu

- (190) Dānija uzskata, ka līgumi par galvaspilsētas apgabala transportu nav ietverti formālajā izmeklēšanas procedūrā, tāpēc nav nepieciešams komentēt DKT uzskatus par šiem līgumiem.
- (191) Tomēr Dānija norāda, ka DSB *S-tog a/s* ir filiāle, kas 100 % pieder DSB SV, un dati par DSB *S-tog a/s* ir iekļauti DSB grupas konsolidētajos pārskatos un Dānijas valsts iestāžu nosūtītajā informācijā.
- (192) Dānijas iestādes precizē, ka plānotie un līgumsaistību maksājumi, kas attiecas uz *S-tog* veiktajiem pārvadājumiem, arī tika noteikti, pamatojoties uz pašu kapitāla peļņu 6 % pēc nodokļu atvilkšanas. DSB *S-tog a/s* peļņa tika iekļauta DSV SV budžetā, un līgumsaistību maksājumus, kas jāpiešķir sabiedrībai par tālsatiksmes un reģionālajiem pārvadājumiem, aprēķināja uz tā pamata. Turklāt filiāles DSB *S-tog a/s* darbības peļņa ir ņemta vērā DSB SV konsolidētajā peļņā. Līdz ar to DSB SV kopējā finanšu rezultātā ir ņemts vērā *S-tod* satiksmes rezultāts.
- Par kritērijiem, kas noteikti spriedumā *Altmark* lietā**
- (193) Dānija uzskata, ka DKT komentāri neliek apšaubīt to, ka konkrētajā gadījumā spriedumā *Altmark* lietā noteiktie kritēriji ir izpildīti.
- (194) Attiecībā uz pirmo kritēriju Dānijas iestādes atgādina, ka Komisija neizteica šaubas šajā saistībā. Tāpēc tālāk tekstā tiek skatīts jautājums par to, vai līnija Kopenhāgena–Orhūsa ir sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistība.
- (195) Attiecībā uz otro kritēriju Dānijas iestādes atgādina, ka Komisija neizteica šaubas par laikposmu līdz 2008. gadam, un precizē, ka DSB pārskaitāmā kompensācija laikposmā no 2009. līdz 2014. gadam arī tika aprēķināta, balstoties uz Komisijai nosūtīto budžetu desmit gadiem.

⁽²⁸⁾ Tiesas 2008. gada 15. aprīļa spriedums lietā T-348/04, *Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE)*, 2008, krājums II-625.

⁽²⁹⁾ OV C 119, 22.5.2002., 22. lpp.

(196) Attiecībā uz DKT komentāriem par trešo kritēriju un to, ka tas būtu jāizskata tikai saistībā ar to, vai ir iepriekš izpildīts ceturtais kritērijs, Dānijas iestādes nepiekrīt šim atzinumam un uzskata, ka ir pilnīgi iespējams izskatīt kritērijus atsevišķi citu no cita un tādā secībā, kā Tiesa ir to darījusi spriedumā *Altmark* lietā.

(197) Attiecībā uz ceturto kritēriju Dānijas iestādes atspēko DKT argumentus, kuru rezultātā tika secināts, ka šis kritērijs nav ievērots. Tās precizē, ka budžets desmit gadiem tika izstrādāti, balstoties uz visu pieejamo informāciju un pietiekamu izmaksu analīzi, tostarp vērtējot efektivitātes uzlabošanas iespējas ilgtermiņā. Turklāt budžets tika pārskatīts otrā līguma pārrunu laikā, un līgumsaistību maksājumus samazināja, lai ņemtu vērā efektivitātes ieguvumus. Vēl Dānijas iestādes norāda, ka tas, ka uzņēmumam vēsturisku iemeslu dēļ rodas ārkārtas finansiāli apgrūtinājumi saistībā ar darbiniekiem, kuri pieņemti darbā publiskā statusā, nav saistīts ar labu vai sliktu uzņēmuma pārvaldību. Vēl tās atgādina, ka dažādos dzelzceļa uzņēmumos pastāv ļoti būtiskas atšķirības kapitāla struktūrā, riska profilā u. tml., kā rezultātā nav iespējams veikt salīdzinājumu ar citiem uzņēmumiem. Tomēr tas, ka DSB *First* varēja piedāvāt *Kystbanen* līnijai cenu, kas sākotnēji šķita zemāka, neatspoguļo vai nenorāda to, ka DSB piešķirtie maksājumi bija pārāk lieli, jo minēto piedāvājumu iesniedza atsevišķa sabiedrība un tā pamatā ir dažādi parametri (tikai līgumdarbinieki, jaunāks aprīkojums, mazāks iesaistīto darbinieku skaits).

Par saderību

(198) Dānija atgādina par savām šaubām par Komisijas argumentāciju attiecībā uz Regulas (EEK) Nr. 1191/69 īstenošanu, kas rada ievērojumu juridisko nenoteiktību, īpaši attiecībā uz informēšanas pienākumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem.

(199) Tomēr Dānija nepiekrīt DKT interpretācijai, īpaši attiecībā uz vārda “cena” lietojumu 14. panta 2. punkta b) apakšpunktā un to, ka noteikumi par valsts atbalstu nebūtu piemērojami gadījumos, kad piemēro Regulu (EEK) Nr. 1191/69.

i. Vispārīga informācija par analīzi

(200) Dānija kategoriski nepiekrīt DKT argumentam, saskaņā ar kuru kompensācija bija jānosaka, balstoties katras attiecīgās līnijas izmaksu līmenī. Neviena tiesību akta noteikumi nepieļauj pieprasīt, ka kompensācija, kuras izmaksa notiek, piemērojot vispārēju sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildes līgumu, tiktu aprēķināta, balstoties uz “mikrolīmeni” veiktām analīzēm par katru pienākumu, ko pakalpojumu sniedzējs ir uzņēmies.

(201) Dānijas iestādes nepiekrīt DKT interpretācijai par spriedumu *Fred Olsen* lietā (lieta T-17/02) un uzsver, ka konkrētajā gadījumā runa ir par saskaņotu un integrētu tīklu, kas tiek izmantots vispārēja noslēgta līguma ietvaros. Kompensācijas summas noteikšana, balstoties

uz katras līnijas analīzi, ir virspusēja un var novest pie maldinošiem rezultātiem. Tā radīs būtiskas neskaidrības par kopējo finansiālo apgrūtinājumu sadali, kā rezultātā netiks nodrošināta apkopojosa informācija par ieņēmumiem un izdevumiem, kas saistīti ar līgumā noteikto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi.

(202) Toties tās atgādina, ka DSB grāmatvedības datus, kas attiecas uz pakalpojumiem, kuri sniegti, piemērojot līgumu, var izskatīt atsevišķi, jo to pamatā ir atsevišķa uzskaite.

ii. Līnija Kopenhāgena–Orhūsa

(203) Dānijas iestādes nepiekrīt atzinumam, saskaņā ar kuru pakalpojumi, kurus var sniegt bez finansiāla atbalsta, nevar būt uzskatāmi par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām. Patiesībā valsts var pieņemt lēmumu par to iekļaušanu liela mēroga saskaņotos sabiedriskajos pakalpojumos (prasības attiecībā uz transporta pakalpojumu grafiku, jaudu, tarifiem u. tml.), kā ir noticis konkrētajā gadījumā, jo minētā līnija ir cieši integrēta pārējās DSB pakalpojumos ar pārsēšanos uz Orhūsas ziemeļdaļu, savienojumiem ar citām līnijām, kā arī tajās braucošo vagonu sastāvu atdalīšanu vai savienošanu.

(204) Turklāt Dānijas iestādes norāda, ka DSB piešķirtās kompensācijas tika aprēķinātas, balstoties uz ieņēmumiem un finansiālajiem apgrūtinājumiem, kas saistīti ar visām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām. Ja tajos ir iekļautas līnijas vai atsevišķi pakalpojumi, kas var radīt pārpalikumu, ar tiem saistītie ieņēmumi tiek ietverti kopējā grāmatvedībā. Tāpēc atsevišķu līniju, kas varētu būt rentablas, izslēgšana tikai palielinās kopējā DSB piešķirtā atbalsta apjomu, un zaudējumus neradošas līnijas iekļaušana nenozīmēs, ka noteikti tiks izmaksāta pārmērīga kompensācija.

(205) Attiecībā uz pārējo Dānijas iestādes piebilst, ka DKT aprēķini par līniju Kopenhāgena–Orhūsa ir neprecīzi, un norāda uz konkrētiem elementiem, kas apliecina to. Tās uzsver, ka DKT pietiekami neprecizē, kā tika veikti aprēķini, un norāda, ka nav zināmi iesniegtie skaitļi. Dānija uzskata, ka optimistiskais aprēķins izriet no ieņēmumiem, kas ir par DKK [...] miljoniem mazāki šajā līnijā nekā tie [...], ko norādījis DKT.

iii. Produktivitāte

(206) Dānijas iestādes nepiekrīt argumentam, saskaņā ar kuru DSB nevarēja panākt ievērojamu produktivitātes pieaugumu laikposmā no 1999. līdz 2007. gadam. Tās apšauba DKT aprēķinu metodi, kuras pamatā ir darbinieku nominālo finansiālo apgrūtinājumu un apgrozījuma proporcija. Turklāt DSB apgrozījumu ietekmēja dažādi mikroekonomiski un makroekonomiski faktori, kuru ietekmē nebija iespējama nemainīga proporcionāla atbilstība starp ražošanu un apgrozījumu (faktori: vietējā konkurence, konjunktūras attīstība, politiskās prioritātes, inflācija, pasažieru sociālā sastāva attīstība u. c.).

(207) Dānijas iestādes piedāvā divas DSB darbību produktivitātes novērtēšanas metodes:

- DSB produktivitāte, mērot to pasažierkilometros (pieaugums par 1,8 % gadā laikposmā no 1999. līdz 2007. gadam) attiecībā pret darbinieku skaitu (pilna laika ekvivalents),
- DSB produktivitāte salīdzinājumā ar faktiskajām personāla izmaksām (t.i., izmaksām, kas koriģētas, ņemot vērā algu inflāciju).

(208) Minētās metodes rāda, ka produktivitātes pieaugums ir attiecīgi 1,9 % un 2 % gadā.

iv. Līgumsaistību maksājumu samazinājums

(209) Dānijas iestādes apstiprina, ka DKT iesniegtie skaitļi šajā saistībā ir neprecīzi. DKT izmantotie "līgumsaistību maksājumi", kas parādās DSB uzskaitē, attiecas gan uz konkrētajā gadījumā paredzēto līgumu, kas noslēgts ar valsti, gan ar citiem līgumiem saistītajiem citiem maksājumiem (DSB noslēgtajiem līgumiem Zviedrijā; līgumu, kas noslēgts ar *Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)*, un pagaidu pārvadājumu līgumu līnijā Lango-Strūera).

(210) Tās paskaidro, ka samazinājums par vienu miljardu DKK nepārprotami izriet no Finanšu likuma 2003. gadam (28.61.01. pants, 10. punkts). Turklāt Finanšu likumā 2003. un 2004. gadam ir redzams, ka tika pielāgotas un paaugstinātas tās summas, kuras bija samazinātas 2003. un 2004. gadā. Dānija nosūta apkopojošu tabulu, kurā ir parādīts, ka kopējais samazinājums gala rezultātā sasniedz DKK 1 018 miljonu atzīmi.

v. Vilcienkilometri

(211) Dānijas iestādes norāda, ka līgumā paredzētās saistības attiecībā uz vilcienkilometru daudzumu ir zemākas nekā DKT norādītais skaitlis, jo ir jāņem vērā 2003. gada novembrī rīktais konkurss par pārvadājumu pakalpojumiem Jitlandes vidusdaļā un rietumdaļā. Tās norāda precīzus skaitļus tabulā, kurā ir parādīts, ka kopumā DSB īstenoja par 1,5 miljoniem vilcienkilometru vairāk nekā paredzēts līgumā, tāpēc nevar apgalvot, ka DSB saņēma kompensāciju par pakalpojumiem, ko tas nebija sniedzis. Turklāt tās uzsver, ka DSB katru ceturksni nosūtīja Transporta ministrijai ziņojumu par līguma izpildi.

vi. DSB rezultāti

(212) Dānija apgalvo, ka DSB budžets, kura pamatā ir provizoriskā darbības peļņa 6 % apmērā, bija saprātīgs un realistisks. Tas, ka darbības peļņa ir izrādījusies augstāka nekā paredzēts budžetā, ir saistīts ar vairākiem apstākļiem, kurus nebija iespējams paredzēt un kuru ietekmi

valdība novērsa, pirmkārt, ļoti lielā apmērā samazinot līgumsaistību maksājumus un, otrkārt, atskaitot dividendes.

(213) Turklāt Dānijas iestādes apšaubā datu par Eiropas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu uzņēmumu veikspēju atbilstību. Vēl tās pievērš uzmanību grūtībām veikt šādus salīdzinājumus (atšķirīgās kapitāla struktūras un pamatkapitāla līmenis, darbības riska nosacījumi, makroekonomiskie un strukturālie faktori, kas ietekmē uzņēmumu grāmatvedības datus) un atsaucas uz Eiropas Komisijas ziņojumu, kurā DSB netiek parādīts kā uzņēmums, kas ir ienesīgāks par tā konkurentiem Eiropas tirgū.

(214) Dānija neapstrīd to, ka DSB rezultātu attīstība noritēja daudz labvēlīgākos apstākļos, nekā bija paredzēts sākotnējos budžetos. Tomēr Dānijas iestādes sniedz paskaidrojumus par izmaiņu nodokļu piemērošanā ietekmi un nosūta tabulu, kurā ir apkopoti DSB rezultāti.

(215) Visbeidzot Dānija nosūtīja jaunāko informāciju par DSB finanšu situāciju, precizējot, ka sabiedrisko pakalpojumu darbības rezultāti pēc nodokļu atvilkšanas bija attiecīgi DKK 670 miljoni 2007. gadā un DKK 542 miljoni 2008. gadā.

vii. Politika dividenžu jomā

(216) Dānija uzskata, ka politika dividenžu jomā, kas ir saistīta ar rūpīgi izstrādātu budžetu, ir ļoti efektīvs līdzeklis, lai nodrošinātos pret pārmērīgu kompensāciju, jo tā ir elastīgs rīks, kas ļauj izvairīties no jebkādas pārmērīgas kompensācijas gadījumā, ja izrādītos, ka budžeta izstrādes laikā izmantotie pieņēmumi ir nepiemēroti. Politika dividenžu jomā ir kā papildinājums rūpīgi izstrādātajam budžetam, kas ir līguma par pārvadājumiem pamatā.

(217) Dānijas iestādes atgādina, ka kompensācija sākotnēji tiek noteikta, balstoties uz labi argumentētu preču un finanšu apgrūtinājumu aprēķinu, un tā nav uzskatāma par līdzekli, ko DSB varētu izmantot bez ierobežojuma. Vēl tās piebilst, ka gadījumā, ja reālie skaitļi atspoguļo negatīvu nobīdi attiecībā ar budžeta projektu, piemēram, izmaksu novirze (klūdīga pārvaldība, algu palielinājums, finansiālie apgrūtinājumi vai pirkumi) vai ieņēmumi, kas zaudēti satiksmes intensitātes mazināšanās dēļ salīdzinājumā ar paredzēto, arī DSB nevar iegūt papildu kompensāciju no valsts. Tādējādi DSB uzņemas daļu no riska sliktu rādītāju gadījumā.

(218) Līdz ar to Dānijas iestādes uzskata, ka politika dividenžu jomā sniedz papildu drošību pret jebkādas pārmērīgas kompensācijas iespējamību gadījumā, ja rezultātam ir pozitīvākas tendences nekā paredzēts budžeta projektā. Tā ir elastīgs instruments, ar kura palīdzību valsts var nodrošināt, ka sabiedrībai netiek atņemta attiecīgā summa.

(219) Dānija precizē, ka DSB nebija iespējas izmantot savā labā iespējamo priekšrocību likvidu ziņā, lai kroplotu konkurenci tirgū, piedāvājot citus pakalpojumus u. tml., īpaši ar paaugstinātu subsīdiju.

(220) Dānijas iestādes precizē, ka kopējā dividenžu summa, kas izriet no aprēķiniem par laikposmu no 1999. līdz 2007. gadam, ir par DKK 3 469 miljoniem lielāka, nekā bija paredzēts budžetā. Vēl tās piebilst, ka DSB pārskaitīja Dānijas valstij dividendes DKK 607 miljonu apmērā 2007. gadā un DKK 359 miljonu apmērā 2008. gadā.

(221) Dānija uzskata, ka, pat ja dividenžu izmaksa patiešām netika veikta, pamatojoties tikai uz tādu aprēķinu, kas paredz noteikt iespējamo pārmērīgo kompensāciju, atskaitīto dividenžu summa ievērojami pārsniedz starpību starp provizoriskajiem un reālajiem rezultātiem. Ņemot vērā DSB publiskotos rezultātus, kas pārsniedz provizoriskos skaitļus, sabiedrība izmaksāja minēto pārpalikumu dividenžu veidā. Līdz ar to Dānija uzskata, ka nav notikusi pārmērīgas kompensācijas izmaksa.

viii. Atmaksāšanas mehānisma ieviešana

(222) Dānija savu piezīmju formulēšanas un apspriežu ar Komisiju ietvaros norādīja, ka bija paredzēts ieviest atmaksāšanas mehānismu attiecīgajos ar DSB noslēgtajos sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos.

(223) Paredzētajam mehānismam ir šādas iezīmes.

Atmaksāšanas mehānisma darbība

(224) Dānijas iestādes informē, ka gadījumā, ja to rīcībā sākotnēji būtu bijusi pilnīga informācija par DSB darbības rādītājiem, kompensācijas mehānismu varētu izteikt šādā vienādojumā:

$$\text{Kopējie ieņēmumi (pasažieri + līgumsaistību maksājumi)} - \text{saprātīga peļņa} - \text{kopējie izdevumi} = 0$$

(225) Tomēr Dānijas iestādes piebilst, ka to rīcībā nav pilnīga informācija par visu daudzgadu līguma darbības laiku un līdz ar to praksē minētā vienādojuma iznākums reti kad ir vienāds ar 0.

(226) Faktiskajā sistēmā vienādojums tiek pielāgots rezultātam (vienādojuma labā puse), izmantojot dividenžu politiku. Vēl viens Dānijas iestāžu apsvērtais risinājums ir pielāgot kopējos ieņēmumus (vienādojuma kreisā puse), ik gadu koriģējot līgumsaistību maksājumus, šajā nolūkā izmantojot atmaksāšanas mehānismu.

(227) Pielāgojuma apjomam būs jāatbilst bruto samazinājumam, kas izteikts tālāk norādītajā vienādojumā.

$$\text{Kopējie ieņēmumi} - \text{saprātīga peļņa} - \text{kopējie izdevumi} = \text{bruto samazinājums}$$

$$\text{Korekcijas attiecībā uz efektivitāti un kvalitātes uzlabojumu (neto samazinājums)}$$

(228) Lai nodrošinātu motivāciju DSB turpināt savas efektivitātes uzlabošanu un jaunu pasažieru piesaistīšanu, Dānijas iestādes uzskata, ka pants par atmaksāšanu ļaus atlīdzināt uzņēmuma veikspējas uzlabojumus attiecībā uz iepriekš noteiktiem kritērijiem. Tādējādi DSB varēs saglabāt daļu no bruto samazinājuma tik lielā mērā, ka bruto samazinājumam (kas ir līdzvērtīgs saprātīgai peļņai/pašu kapitāla peļņai, kas ir augstāka nekā vienādojumā noteiktā) būs šādas sekas:

— izmaksu samazinājums, ko mēra pasažierkilometros un/vai

— pasažieru skaita palielinājums, ko mēra pasažierkilometros.

(229) Līdz ar to Dānijas iestādes paredz veidot atmaksāšanas mehānismu šādi:

— ja DSB samazina savas izmaksas (uz pasažierierkilometru) attiecībā pret vidējām izmaksām pēdējos četros gados, minētais uzlabojums tiks aprēķināts (izmaksu starpība procentos reizināta ar kopējām pamatizmaksām), un

— ja palielinās pasažieru skaits, pasažieru satiksmes palielinājumu, ko mēra pasažieros-kilometros, reizinās ar DKK 0,80 un no bruto samazinājuma atņems attiecīgo summu ⁽³⁰⁾.

(230) Dānijas iestādes precizēja, ka kopējais samazinājums veikspējas uzlabojuma rezultātā nedrīkst pārsniegt bruto samazinājumu konkrētajā gadā. Līdz ar to neto samazinājums būs robežās starp nulli un bruto samazinājumu.

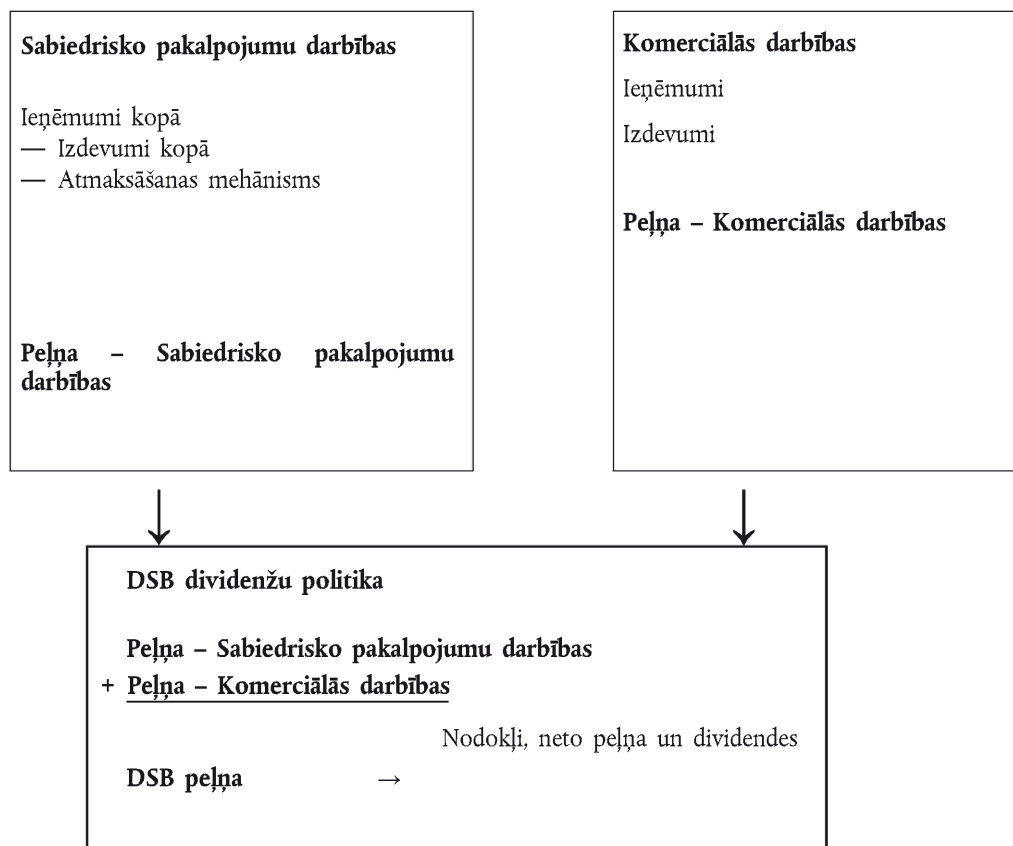
(231) Tāpēc atmaksāšanas mehānismā jāizmanto šāds vienādojums:

$$\text{Atmaksāšanas mehānisms} = \text{bruto samazinājums} - \text{mainīgais } (\Delta + \text{pas.km } \Delta) = \text{neto samazinājums}$$

⁽³⁰⁾ Summa DKK 0,80 atbilst aptuveni vienotiem ieņēmumiem uz pasažieri-kilometru reģionālajos un starpreģionālajos dzelzceļa pārvadājumos.

Ietekme uz dividenžu politiku

- (232) Dānijas iestādes uzsvēra, ka šāda atmaksāšanas mehānisma ieviešana būtiski ietekmēs Dānijas valsts dividenžu politiku, un apkopoja informāciju tabulā.

*Atmaksāšanas mehānisms un saprātīgas peļņas maksimālais līmenis*

- (233) Vēl Dānijas iestādes ir norādījušas, ka minēto atmaksāšanas mehānismu papildinās augstākās robežvērtības noteikšana, kas ļaus nodrošināt, ka DSB netiek piešķirta peļņa, kuras pārsniedz summu, kas tiek uzskatīta par saprātīgu peļņu.
- (234) Dānijas iestādes ir paredzējušas noteikt šo augstāko robežvērtību attiecībā pret DSB pašu kapitāla atdevi, kas, pārsniedzot līgumos noteikto 6 % atzīmi, ņems vērā papildu ienākumus, kas gūti efektivitātes ieguvumu vai pasažieru skaita pieauguma rezultātā. Minēto augstāko vērtību noteiks atbilstoši šādam vienādojumam:

$$\frac{\text{Saprātīga peļņa (6 \%)} + \text{mainīgais } (\Delta. \text{ pas.km } \Delta +)}{\text{Pašu kapitāls}} < 12 \%$$

- (235) Tādējādi atmaksāšanas mehānismā ietvertie motivācijas faktori var nest DSB saprātīgu peļņu, ja sabiedrība uzlabos savu finansiālo apgrūtinājumu struktūru vai arī ja palielināsies pasažieru skaits ($\Delta. + \text{ pas.km } \Delta$).
- (236) Dānijas iestādes precizēja, ka aprēķinos ir ņemta vērā tikai tā DSB pašu kapitāla daļa, kas atbilst tā sabiedrisko pakalpojumu darbībai, balstoties uz atsevišķu grāmatvedību.

- (237) Saskaņā ar šo mehānismu, saprātīgās peļņas augstāko robežvērtību varēs noteikt pašu kapitāla atdeve 12 % apmērā. Dānijas iestādes precizē, ka gada robežvērtība nedrīkst pārsniegt uz 3 gadiem sadalītos 10 %.

Empīrisks izklāsts

- (238) Dānijas iestādes nosūtīja Komisijai empīrisku analīzi par to, kāda ir šāda atmaksāšanas mehānisma ietekme laikposmā no 2004. līdz 2008. gadam, apkopojot informāciju tabulā:

Sabiedrisko pakalpojumu darbības (miljoni DKK)	Peļņa pirms nodokļu atvilkšanas	Saprātīgā peļņa (6 % pirms nodokļu atvilkšanas)	Bruto samazinājums	Pašu kapitāla novērtējums	Pasažierkm (milj.)	Izmaksas uz pasažieri km (DKK/km)	Izmaksu atšķirība uz pasažierkm (4 gadi)	DSB efektivitātes ieguvumi	Uzlābojuma ieguvumi attiecībā uz pasažierkm	Kopējais DSB ieguvums	Atmaksāšana – neto samazinājums	DSB rezultāti	Pašu kapitāla atdeve pēc atmaksāšanas mehānisma (%)	Vidējā PKA pēc atmaksāšanas (%)
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) Tādējādi atmaksāšanas mehānisma piemērošana būtu nozīmējusi, ka DSB pašu kapitāla atdeve laikposmā no 2004. līdz 2008. gadam būtu svārstījusies robežās no 8,8 % līdz 11,9 %.

- (242) Dānijas iestādes uzskata, ka minētais atbrīvojums nav radījis nekādas ekonomiskas priekšrocības uzņēmumiem, uz kuriem tas attiecas, tostarp DSB. Atbrīvojums tika ņemts vērā līgumā, tāpat arī konkursā par pārvadājumu līgumiem u. c. tā, lai pretendentiem būtu pieejami vienādi nosacījumi.

- (240) Ņemot vērā noteikumu par vidēji 10 % 3 gados, kas tika pārsniegts par 0,2 % 2006. gadā, atmaksāšanas mehānisms ietvertu DKK 38 miljonu atmaksāšanu minētajā finanšu gadā.

- (243) Attiecībā uz iespējamo kompensāciju DSB tāpēc, ka tas vairs nav atbrīvots no algas nodokļa, Dānijas iestādes piebilst, ka DSB līgumsaistību maksājumi sākotnēji tika aprēķināti, pamatojoties uz to, ka DSB nebija jāmaksā algu nodoklis. Tādējādi kompensācija ir "samazināta" par attiecīgo summu. Pēc tam, kad DSB tika piemērots algu nodoklis, kompensācijas aprēķina priekšnosacījums vairs nav spēkā, tāpēc DSB saņem kompensāciju atbilstoši notikušajām izmaiņām. Šī kompensācija ir aptuveni DKK 80 miljoni gadā un ir attiecas tikai uz DSB sabiedrisko pakalpojumu darbībām.

Algas nodoklis

- (241) Dānija atgādina, ka atbrīvojums no algas nodokļa tika atcelts.

- (244) Dānija uzskata, ka atbrīvojumam no algas nodokļa un minētā atbrīvojuma atcelšanai ir bijusi neitrāla ietekme uz DSB finansēm.

8. SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PAKALPOJUMU LĪGUMOS IETVERTO NOSACĪJUMU NOVĒRTĒJUMS

8.1. LĒMUMA DARBĪBAS JOMA

- (245) Šis lēmums attiecas uz sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu, kas noslēgti starp Dānijas Transporta ministriju un *Danske Statsbaner*, saderību ar Kopienas noteikumiem par valsts atbalstu.
- (246) Procedūras uzsākšana 2008. gada 10. septembrī un īpaši Dānijas valsts iestāžu komentāri un ieinteresēto personu piezīmes ļāva Komisijai precizēt dažādo attiecīgo sabiedrisko pakalpojumu līgumu apjomu un piemērošanas jomu, sabiedriskā transporta pakalpojumu kompensāciju noteikšanas noteikumus, kā arī apstākļus, kuru rezultātā būtu iespējama pārmērīgas kompensācijas izmaksa *Danske Statsbaner*.
- (247) Attiecīgi Komisija ir identificējusi četrus sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumus, kas attiecās uz laikposmu no 2000. līdz 2004. gadam un no 2005. līdz 2014. gadam par transporta pakalpojumiem tālsatiksmes, reģionālajos un vietējos maršrutos, kuriem varēja piemist valsts atbalsta iezīmes (sk. 28., 46., 50. un 69. apsvērumu iepriekš tekstā). Vēl ir pieskaitāmi papildu līgumi, kas noslēgti, lai risinātu situāciju, kas saistīta ar ritošā sastāva piegādes aizkavēšanos (sk. 114. apsvērumu).
- (248) Šajā ziņā Komisija piebilst, ka ieinteresētās personas nosūtīja savas piezīmes par dažādiem diskusijas punktiem un Komisijas izteiktām šaubām, ko Komisijas izteica lēmumā par procedūras uzsākšanu attiecībā uz visiem līgumiem.
- (249) Vēl Komisija analizē citu nodokļu pasākumu ietekmi uz attiecīgajām sabiedrisko pakalpojumu kompensācijām.⁽³¹⁾

8.2. VAI TAS IR VALSTS ATBALSTS?

- (250) Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktu, "ja vien Līgumi neparedz ko citu, ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkro-

ņojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

8.2.1. VALSTS LĪDZEKĻI

- (251) Sabiedriskā transporta pakalpojumu līgums paredz kompensācijas maksājumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu līguma izpildi par labu DSB no Dānijas valsts budžeta. Tādējādi minēto kompensāciju izmaksā no valsts līdzekļiem.

8.2.2. SELEKTIVITĀTE

- (252) DSB, kas ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, ir vienīgais līgumos paredzēto sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju saņēmējs. Tātad LESD 107. panta 1. punkta izpratnē pasākums ir selektīvs.

8.2.3. EKONOMISKĀ PRIEKŠROCĪBA

- (253) Eiropas Kopienas Tiesa uzskata, ka uzņēmums nesaņem ekonomisku priekšrocību, ja sabiedrisko pakalpojumu kompensācija atbilst četriem spriedumā *Altmark* lietā noteiktajiem kritērijiem. Tāpēc ir jāizskata, vai sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi, kas ir noslēgti starp Dānijas valdību un DSB, kumulatīvi atbilst minētajiem četriem kritērijiem.
- (254) Tā kā spriedumā *Altmark* lietā noteiktie četri kritēriji ir kumulatīvi, ar viena kritērija neievērošanu pietiek, lai secinātu, ka izskatāmie pasākumi rada selektīvu priekšrocību. Tāpēc skaidrības un lietas konkrēto apstākļu labad Komisija vispirms analizēs to, vai konkrētajā gadījumā runa patiešām ir par uzņēmumu, kam ir uzdotas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un kas šajā saistībā saņem objektīvi un pārrēdzami noteiktu kompensāciju (divi pirmie spriedumā *Altmark* lietā noteiktie kritēriji), un pēc tam pievērsīs uzmanību tam, vai konkrēti minētā uzņēmuma izvēle tika vai netika izdarīta publiskā iepirkuma procedūras ietvaros un vai kompensācija, kas uzņēmumam tika piešķirta šim nolūkam, ir balstīta uz vidēja labi pārvaldīta uzņēmuma izmaksu analīzi (ceturtais spriedumā *Altmark* lietā noteiktais kritērijs).

Pirmais kritērijs: vai saņēmējam uzņēmumam ir uzdots izpildīt skaidri definētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības?

- (255) Lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija secināja, ka DSB patiešām bija uzdots izpildīt skaidri definētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un līdz ar to bija izpildīts pirmais spriedumā *Altmark* lietā noteiktais kritērijs.

- (256) Pat ja Komisija nebija paudusi šaubas par šo kritēriju, DKT iebilda pret šo argumentāciju, norādot, ka Komisijas pienākums būtu bijis izpētīt sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu nepieciešamību un samērību.

⁽³¹⁾ Turklāt Komisija atgādina par savu lēmumu par procedūras uzsākšanu, kas ļāva konstatēt, ka DSB nesaņem nekādu vārdos neizteiktu vai izteiktu Dānijas valsts garantiju, kas ļautu tai iegūt kredīta nosacījumus, kas būtu labvēlīgāki nekā privātajiem uzņēmumiem piedāvātie nosacījumi. Līdzīgu situāciju un secinājumu skatīt Tiesas 2008. gada 26. jūnija spriedumā lietā T-442/03, 121. līdz 127. punkts.

- (257) Vēl DKT uzskata, ka ir jāizskata nepieciešamība attiecībā uz katru līniju un ir jānovērtē samērība attiecībā uz katras attiecīgās līnijas rentabilitāti, ņemot vērā iestādes noteiktos ierobežojumus un prasības. Lai pamatotu savu argumentāciju, DKT atsaucas uz dzelzceļa līnijas Kopenhāgena–Orhūsa piemēru, kas ir iekļauta sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos, kaut gan saskaņā ar paša DKT veiktu analīzi tā būtu atbalsta saņēmēja.
- (258) Dānijas iestādes noraidīja šos argumentus un DKT veiktos aprēķinus par dzelzceļa līniju Kopenhāgena–Orhūsa, piebilstot, ka tie nav pietiekami detalizēti un neatbilst to rīcībā esošajiem skaitļiem. Dānijas iestādes uzskata, ka attiecīgā līnija nesīs zaudējumus.
- (259) Komisija atgādina, ka iekšzemes pasažieru transporta nozarē pakalpojuma ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi nepieciešamība ir jānovērtē, balstoties uz LESD 93. pantu un tiesību aktiem, konkrētajā gadījumā Regulu (EEK) Nr. 1191/69 līdz 2009. gada 3. decembrim un pēc tam Regulu (EK) Nr. 1370/2007.
- (260) Regulas Nr. 1191/69 1. panta 4. punkts paredzēja, ka:
- “Lai nodrošinātu pietiekamus transporta pakalpojumus, ko sniedz, lai īpaši ievērotu sociālus faktorus, vides faktorus un pilsētu un lauku teritoriju plānošanu, vai arī lai dažām pasažieru kategorijām piedāvātu īpašas braukšanas likmes, dalībvalstu kompetentas iestādes var slēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumus ar transporta uzņēmumu.”
- (261) Iepriekšminētās regulas 14. panta 1. punktā ir noteikts sabiedrisko pakalpojumu līgumu saturs un iezīmes – nepārtrauktības, regularitātes, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standarti.
- (262) Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir definētas Regulas (EK) Nr. 1370/2007 2. panta e) apakšpunktā šādi:
- “kompetentās iestādes definēta vai noteikta prasība, lai nodrošinātu vispārējas nozīmes sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, ko tirgus dalībnieks, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, nesaņemot papildu atlīdzību.”
- (263) Komisija piebilst, ka spēkā esošie specifiskie tiesību akti neierobežo iespēju uzticēt pakalpojumu uzdevumus attiecībā uz līniju kopumu, lai izveidotu saskaņotu transporta sistēmu, īpaši ar mērķi nodrošināt zināmu pārvadājumu nepārtrauktību. Nav noteikts neviens kritērijs attiecībā uz jautājumu par atsevišķu attiecīgo līniju rentabilitāti vai nerentabilitāti. Visbeidzot šo iespēju neierobežo arī līdzīgu transporta pakalpojumu esamība, kā apgalvoja pirmais sūdzības iesniedzējs konkrēti līnijas Kopenhāgena–Īstade gadījumā.
- (264) Vēl Komisija uzskata, ka DKT argumenti par citiem transporta veidiem nav attiecināmi uz šo gadījumu, jo likumdevējs ir noteicis atšķirīgus noteikumus katram no šiem transporta veidiem, kas ir īpaši izskaidrojams ar tirgu dažādo atvēršanas līmeni konkurencei un atšķirīgajām iezīmēm attiecībā uz izmantotāju un valsts iestādēm.
- (265) Visbeidzot tas, ka transporta pakalpojums attiecas uz pārrobežu vai starptautisku līniju, neietekmē to, ka to var īstenot kā sabiedrisku pakalpojumu. Šajā saistībā Komisija uzsver, ka pat tādu nozaru gadījumā, kas ir skaidri atvērtas konkurencei, starptautiskajos maršrutos eksistē pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi. ⁽³²⁾
- (266) Komisija uzskata, ka Dānija nepieļauj acīmredzamu kļūdu vērtējumā, iekļaujot sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumā vienu vai vairākas rentablas līnijas, ja minētās līnijas iekļaujas saskaņotā transporta sistēmā un neskar tādu līniju esamību, ko Dānija konkrētajā gadījumā atspēko. Komisija arī piebilst, ka gadījumā, ja šīs sistēmas līnija būs saņēmēja, minētie ieņēmumi būs jāņem vērā vispārējā ar attiecīgo pakalpojumu saistīto finansiālo apgrūtinājumu un ieņēmumu aprēķinā un kompensāciju līmeņa noteikšanā. No tā izriet, ka galu galā rentablas līnijas rezultāti ļaus samazināt finanšu kompensāciju, kas nepieciešama citu nerentablu šīs sistēmas līniju apkalpošanai. Gadījumā, ja nav precīzu pretēju noteikumu, dalībvalsts var pēc saviem ieskatiem novērtēt sabiedrisko pakalpojumu uzdevuma apjomu, ko tā vēlas uzticēt uzņēmumam pietiekama transporta sistēmas izveidei.
- (267) Komisija uzskata, ka iepriekš paustos spriedumus apstiprina pastāvīga judikatūra, saskaņā ar kuru:
- “Attiecībā uz pakalpojuma ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (PVTN) uzdevuma būtības un apjoma noteikšanas kompetenci līgumā izpratnē, kā arī Kopienas iestāžu īstenotās kontroles pakāpi šajā kontekstā no Tiesas jurisprudences [...] izriet, ka dalībvalstīm ir plašas novērtējuma iespējas attiecībā uz to, lai noteiktu, ko tās uzskata par PVTN, un Komisija drīkst apšaubīt dalībvalsts pakalpojumu definīciju tikai acīmredzamas kļūdas gadījumā.” ⁽³³⁾.
- ⁽³²⁾ Šajā saistībā sk. Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā un jo īpaši tās 16. pantu (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.); sk. arī Kopienas nostādnes par valsts atbalstu kuģniecībā un jo īpaši to 9. punkta 2. apakšpunktu (OV C 013, 17.1.2004., 3. lpp.).
- ⁽³³⁾ Sk. Tiesas 2008. gada 26. jūnija spriedumu lietā T-442/03 SIC/Komisija, vēl npublicēts, 195.–196. punkts, kā arī 2008. gada 12. februāra spriedumu lietā T-289/03, BUPA/Komisija, krājums 2008, 166. punkts, un 2005. gada 15. jūnija spriedumu lietā T-17/02 Olsen/Komisija, krājuma II-2031. lpp., 216. punkts.

- (268) Tādējādi Komisijas loma aprobežojas tikai ar izpēti attiecībā uz to, vai Dānija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, nosakot attiecīgajos līgumos paredzēto sabiedrisko pakalpojumu apjomu.
- (269) Līdz ar to Komisija uzskata, ka no līguma publisko tiesību juridiskā pamata, proti, Dānijas Dzelzceļa transporta likuma, izriet, ka DSB pienākums ir izpildīt sabiedriskos pakalpojumus uz līgumu pamata, kuri noslēgti ar Dānijas Transporta ministriju. Vēl tā atgādina, ka līgumos ir detalizēti noteiktas DSB saistības attiecībā uz apkalpojamām līnijām, sniedzamo vilciena pakalpojumu punktualitāti, kvalitāti un biežumu noteiktā laikposmā (līgumi noslēgti uz laikposmu no 2000. līdz 2004. gadam un attiecīgi no 2005. līdz 2014. gadam).
- (270) Komisija piebilst, ka Dānija pierādīja, ka attiecīgo sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu mērķis ir izveidot saskanīgu transporta sistēmu, kuras mērogs nodrošinātu kvalitatīvu pakalpojumu pasažieriem un atbilstu teritorijas apkalpošanas mērķiem.
- (271) Attiecībā uz konkrēto līnijas Kopenhāgena – Īstade gadījumu Komisija piebilst, ka Dānijas iestādes sniedza paskaidrojumus par apstākļiem un dažādajiem posmiem, kā rezultātā tā tika iekļauta sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos atrunātajā transporta sistēmā. Dānijas iestādes paskaidroja, kā šī līnija tika apkalpota kā “brīvā satiksme” līdz 2002. gadam, pēc tam kā “sabiedriskā transporta satiksme” – tomēr bez papildu kompensācijas – līdz 2004. gada 31. decembrim un visbeidzot tika iekļauta sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumā laikposmam no 2005. līdz 2014. gadam (šajā saistībā sk. 122. apsvērumu). Tās atgādina, ka šī līnija nesa zaudējumus, kamēr tā tika apkalpota kā “brīvā satiksme”, un pirms 2005. gada šīs līnijas apkalpošanai netika piešķirti nekādi valsts līdzekļi.
- (272) Vēl Komisija pievērš uzmanību Dānijas iestāžu noteiktajam mērķim savienot Bornholmas salu ne tikai ar Kopenhāgenu, bet arī ar pārējo Dānijas teritoriju; to apliecina tarifa piedāvājums, kas īpaši iedrošināja izveidot līnijas starp Jitlandi un Bornholmu (*DSB Orange*). Turklāt Dānijas iestādes uzskatīja, ka dzelzceļa pakalpojuma esamībā tika ņemti vērā noteikti īpaši problēmjautājumi, kuriem esošie autobusu pakalpojumi nesniedza risinājumu, piemēram, transporta pakalpojumi Zviedrijas kaimiņpilsētās, izmantojot vilcienu un apstājoties trīs pieturvietās Zviedrijas pilsētās *Fosieby* (Malmē), Svēdālā un Skūrupā. Minētie transporta pakalpojumi arī apliecina vēlmi uzlabot piekļuves iespējas Bornholmas salai. Saskaņā ar 263. apsvērumā norādīto, Komisija uzskata, ka tas, ka minētā līnija šķērso un tajā ir pieturvietas citā dalībvalstī, neliek apšaubīt sabiedriskā pakalpojuma vai pakalpojuma ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi sniegšanas saistību esamību. Šajā ziņā ir īpaši jāņem vērā interese, ko Dānijas pilsoņi varētu izrādīt par labākiem transporta pakalpojumiem attiecīgajās Zviedrijas pilsētās.
- (273) Šie elementi papildina tos elementus, kas bija aplūkoti lēmumā par procedūras uzsākšanu, un apstiprina Komisijas secinājumu par to, ka Dānijas valdība nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, izveidojot līniju Kopenhāgena – Īstade, kura ietverta sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu shēmā.
- (274) Visumā Komisija apstiprina savu sākotnējo secinājumu un uzskata, ka pirmais Tiesas spriedumā *Altmark* lietā noteiktais kritērijs ir izpildīts.
- Otrais kritērijs: vai pastāv parametri, uz kuru pamata tika objektīvi un pārredzami aprēķināta sākotnēji noteiktā kompensācija?**
- (275) Komisija lēmumā par procedūras uzsākšanu konstatēja, ka DSB kompensāciju līmenis nepieciešamo sabiedrisko pakalpojumu prasību apmierināšanai tika noteikts, balstoties uz budžeta projektu desmit gadiem. Šajā stadijā Komisijas rīcībā bija tikai budžets desmit gadiem laikposmam no 1999. līdz 2008. gadam. Vēl tā izteica šaubas par laikposmu no 2009. līdz 2014. gadam, kas arī ir aptverts sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos.
- (276) Dānijas iestādes savās piezīmēs precizēja minētajam otrajam laikposmam piemērojamus parametrus un nosūtīja Komisijai budžetu desmit gadu laikposmam, kas tiek īstenots laikposmā no 2005. līdz 2014. gadam un ir sagatavots atkarībā no DSB darbības attīstības perspektīvām konkrētajā laikposmā. Vēl tās apstiprināja, ka abos sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos paredzēto kompensāciju pamatā bija budžeta projekts desmit gadu laikposmam.
- (277) Tomēr DKT nepiekrīt tam, ka ar budžeta projektiem varētu būt pietiekami, lai nodrošinātu spriedumā *Altmark* lietā noteiktās prasības, ņemot vērā to, ka tajos nebija pietiekami detalizēti ņemti vērā konkrētie parametri, un ka kompensāciju pamatā bija jābūt katras līnijas izmaksu analīzei.
- (278) Pirmais budžets laikposmam no 1999. līdz 2008. gadam tika izstrādāts, pamatojoties uz detalizētu DSB ekonomisko prognožu analīzi. Sākotnēji to izstrādāja kā pamatu, lai sagatavotu likumu, kas nosaka DSB kā neatkarīga uzņēmuma izveidi (sk. 8. apsvērumu). Tas tika atjaunināts 1999. gada pavasarī, iesniegts Dānijas Parlamenta Finanšu komisijai un apstiprināts, pieņemot to 1999. gada 11. jūnija Likumā Nr. 249.
- (279) Tas bija balstīts uz šādiem pieņēmumiem:
- bilešu cenu pieaugums atbilstīgi inflācijai (neto cenu indekss),
 - vidējais produktivitātes pieaugums 2 % gadā,

- gada procentu likme 5 %,
 - pašu kapitāla peļņa pēc nodokļu atvilkšanas 6 %,
 - ieguldījumi ritošajā sastāvā vidēji DKK 10 miljardu apmērā,
 - ražošanas (vilcienkm) un pārdošanas (pasažierkm) līmenis, kas ir konkrētizēts vairākās tabulās un tiek uzskatīts par atskaites līmeni 1999. gadā: 41 miljoni vilcienkm un 4 023 miljardi pasažierkm reģionālajā, starppilsētu un starptautiskajā satiksmē un attiecīgi 15,6 miljoni vilcienkm un 1 208 miljardi pasažierkm vietējā dzelzceļa satiksmē.
- (280) Dānijas iestādes precizēja, ka otrais budžeta projekts laikposmam no 2005. līdz 2014. gadam tika īstenots uz šādu datu un pieņēmumu pamata:
- vispārējā gada inflācija 2,5 %,
 - biļešu cenu pieaugums par 2,5 % atbilstīgi inflācijai,
 - vidējais produktivitātes pieaugums 2,5 % gadā,
 - gada procentu likme 5,15 %,
 - pašu kapitāla peļņa pēc nodokļu atvilkšanas 6 %,
 - ieguldījumi ritošajā sastāvā vidēji DKK 10 miljardu apmērā,
 - nobraukto kilometru skaita pieaugums par vidēji 20 %,
 - pasažieru pieaugums par vidēji 20 %,
 - atbrīvojums no algas nodokļa attiecībā uz DSB personālu.
- (281) Balstoties uz šiem elementiem, Komisija uzskata, ka budžetu projektu pamatā ir saprātīgi un pietiekami detalizēti dati un pieņēmumi kompensāciju aprēķina parametru noteikšanai. Turklāt Komisija piebilst, ka tika veikti pielāgojumi, lai ņemtu vērā nomas maksas līmeņa pārskatīšanu 2003. gadā, un Dānijas Transporta ministrija ir iestrādājusi visus minētos parametrus attiecīgajos tiesību aktos.⁽³⁴⁾ Komisija secina, ka līgumsaistību
- maksājumi tika noteikti iepriekš, jo to summa jau bija noteikta līgumos (katram gadam visa līgumu darbības perioda laikā).
- (282) Kā minēts iepriekš, Komisija uzskata, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu ietvaros, kuros ir paredzēta kombinēta vairāku savstarpēji atkarīgu līniju transporta sistēma, dalībvalstij nav obligāti jānosaka kompensācijas summa katrai līnijai atsevišķi. Atbilstīgi otrajam spriedumā *Altmark* lietā noteiktajam kritērijam dalībvalsts pienākums ir iepriekš paredzamā un objektīvā veidā noteikt parametrus, kas ļauj noteikt vispārēju maksājumu summu ar mērķi kompensēt visas saistības, kas izriet no līguma.
- (283) Tāpēc Komisija var secināt, ka līgumsaistību maksājumi tika aprēķināti, balstoties uz iepriekš objektīvā un paredzamā veidā noteiktiem parametriem un ir izpildīts arī otrais spriedumā *Altmark* lietā noteiktais kritērijs.
- Ceturtais kritērijs: vai piedāvājums vai nepieciešamās kompensācijas apjoms ir noteikts, pamatojoties uz izmaksu analīzi vidējam un labi pārvaldītam uzņēmumam, kura rīcībā ir pietiekami daudz transportlīdzekļu?**
- (284) Sabiedriskā transporta pakalpojumu līguma piešķiršana nenotika konkursa kārtībā. Tāpēc ir jānosaka, vai nepieciešamās kompensācijas apjoms tika noteikts, pamatojoties uz izmaksu analīzi vidējam un labi pārvaldītam uzņēmumam, kura rīcībā ir pietiekami daudz transportlīdzekļu, lai tas spētu izpildīt nepieciešamos sabiedriskos pakalpojumus un saistības, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus, kā arī saprātīgu peļņu minēto saistību izpildei.
- (285) Dānija uzskata, ka šis kritērijs ir izpildīts un nosūtīja savus apsvērumus, lai kļiedētu Komisijas šaubas par līgumsaistību maksājumu un vispārējās sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu kompensācijas summas noteikšanu izmantoto metodoloģiju.
- (286) Dānijas iestādes piebilda, ka DSB pārveidošanas par neatkarīgu valsts iestādi procesu papildināja padziļināta ekonomiskā analīze (*Bernstein* ziņojums) un darbības, kas ļāva uzlabot uzņēmuma efektivitāti un produktivitāti. Turklāt budžetos desmit gadiem, uz kuru pamata tika aprēķināti līgumsaistību maksājumi, bija iekļauti efektivitātes ieguvumu mērķi. Dānijas iestādes uzsver to, ka pašu kapitāla atdeves mērķis 6 % apmērā ir saprātīga peļņa. Tās apgalvo, ka kompensāciju summas noteikšanai izmantotās pieejas pamatā bija vispārējs pieejamo datu novērtējums un efektivitātes ieguvumu prognoze saskaņā ar tirgus ekonomikas principiem.

⁽³⁴⁾ Dānijas 2004. gada Likums Nr. 112.

- (287) Sākotnēji Dānijas iestādes veica salīdzinājumu ar citu dzelzceļa uzņēmumu elementiem (rentabilitātes rādītājiem). Savukārt piezīmēs, ko Dānija nosūtīja procedūras ietvaros, bija norādīts uz grūtībām, kas radās, veicot valsts vai Eiropas līmeņa dzelzceļa komersantu finanšu rādītāju salīdzinājumu. Minētās grūtības bija saistītas ar šo uzņēmumu specifiskajām iezīmēm un attiecīgajiem tirgiem, kā arī īpaši ar grāmatvedības un finanšu datu nesalīdzināmību dzelzceļa nozarē.
- (288) Turklāt DKT piebilda, ka DSB meitasuzņēmums varēja piedalīties konkursa procedūrā, piedāvājot pakalpojumus par izmaksām, kas ir mazākas nekā tās izmaksas, kuras DSB apņēmās nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu ietvaros. Dānijas iestādes uzsvēra, ka DSB un tā meitasuzņēmumu DSB First nevar salīdzināt, jo abām sabiedrībām ir atšķirīgas iezīmes un izmaksu struktūras (personāls, materiāltehniskais nodrošinājums, tirdzniecības prakse).
- (289) Komisija atzīst, ka Dānijas Transporta ministrija veica pasākumus – finanšu pētījumus un strukturālus restrukturizācijas pasākumus –, lai DSB kļūtu par efektīvu neatkarīgu uzņēmumu. Vēl tā pievērs uzmanību mērķiem, kas aprēķināti pašu kapitāla atdeves un efektivitātes ieguvumu ziņā.
- (290) Tomēr Komisija konstatē arī vāju nozares uzņēmumu salīdzināmību, kam piekrīt gan Dānijas iestādes, gan DKT. Tāpēc nav iespējams salīdzināt DSB un citu komersantu darbības rādītājus.
- (291) Turklāt Komisija uzskata, ka attiecībā uz DSB First darbību minētais piemērs norāda, ka DSB būs iespējas panākt produktivitātes pieaugumu ilgtermiņā, piemērojot visus vai daļu no pasākumiem, kurus DSB First īstenoja savu izmaksu samazināšanai.
- (292) No tā izriet, ka Komisija nevar pārliecinoši secināt, ka DSB piešķirtā kompensācija patiešām tika noteikta, balstoties uz vidēja un labi pārvaldīta uzņēmuma, kas ir atbilstīgi aprīkots ar transportlīdzekļiem, reālo izmaksu analīzi.
- (293) Šajos apstākļos Komisija secina, ka ceturtais spriedumā *Altmark* lietā noteiktais kritērijs nav izpildīts.
- (294) Kritēriji, kurus Tiesa noteica spriedumā *Altmark* lietā, ir jānovērtē kumulatīvi, tāpēc ir nepieciešams izskatīt trešo

kritēriju un šajā argumentācijas posmā pārliecināties par pārmērīgas kompensācijas neesamību. Līdz ar to Komisija uzskata, ka kompensācija varēja radīt ekonomiskas priekšrocības DSB.

8.2.4. KONKURENCES IZKROPLŪJUMS UN IETEKME UZ DARĪJUMIEM STARP DALĪBVALSTĪM

- (295) Ekonomiskā priekšrocība tiek sniegta transporta uzņēmumam, kas aktīvi darbojas dzelzceļa transporta nozarē Dānijā, kā arī kaimiņvalstīs. Dānijā dzelzceļa pasažieru transporta tirgus ir atvērts konkurencei. Līdz ar to finanšu atbalsts izkropļo konkurenci vai rada tās izkropļošanas draudus.
- (296) Spriedumā *Altmark* lietā Tiesa secināja, ka vairākas dalībvalstis ir atvērušas nacionālo tirgu un to vidū ir vairākas Dānijas kaimiņvalstis, piemēram, Zviedrija un Vācija. Šo valstu vēsturiskie komersanti, kā arī jaunpienācēji darbojas vairākās Kopienas dalībvalstīs. Tāpēc Dānijas dzelzceļa uzņēmumam piešķirts atbalsts var negatīvi ietekmēt darījumus starp dalībvalstīm, kas jau ir atvērušas dzelzceļa pasažieru transportu konkurencei, vai arī ja uzņēmumi darbojas konkurencei atvērtos valsts tirgos.
- (297) Tāpēc ir jāņem vērā konkurence starp dažādiem transporta veidiem, piemēram, autobusu pasažieru transportu.
- (298) Līdz ar to attiecīgie atbalsta pasākumi var negatīvi ietekmēt darījumus starp dalībvalstīm.
- (299) Noslēgumā Komisija uzskata, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu kompensācijas ir uzskatāmas par valsts atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta izpratnē.

8.3. SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU

8.3.1. SADERĪBAS JURIDISKAIS PAMATS

- (300) Līguma par Eiropas Savienības darbību 93. pantā ir paredzēti nosacījumi par to, ka "atbalsts ir saderīgs ar Līgumiem, ja tas vajadzīgs transporta koordinācijai vai ja tas ir atbildība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem". Minētais pants ir *lex specialis* attiecībā uz LESD 106. panta 2. punktu⁽³⁵⁾ un 107. panta 2. un 3. punktu.

⁽³⁵⁾ Komisijas iepriekšminētā 2005. gada 28. novembra lēmuma 17. apsvērumus.

- (301) Tiesa uzskata, ka 1970. gada 4. jūnija Regula (EEK) Nr. 1191/69 un Regula (EEK) Nr. 1107/70 par atbalsta piešķiršanu pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdeņiem ⁽³⁶⁾ izsmēlošā veidā īsteno LESD 93. pantu, kuru tāpēc vairs nepiemēro tieši. ⁽³⁷⁾
- (302) Lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija secināja, ka attiecīgās kompensācijas nevar uzskatīt par saderīgām ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Regulu (EEK) Nr. 1107/70.
- (303) Tajā pašā lēmumā Komisija puda uzskatu, ka līgumi, kas noslēgti starp Dānijas valdību un *Danske Statsbaner*, ir sabiedrisko pakalpojumu līgumi Regulas (EEK) Nr. 1191/69 14. panta izpratnē un attiecīgā atbalsta saderība ir jāizskata, pamatojoties uz šo regulu.
- (304) Tomēr Komisija secina, ka 2009. gada 3. decembrī stājās spēkā Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70. Komisija uzskata, ka saderības pārbaudes pamatā turpmāk ir jābūt Regulai (EK) Nr. 1370/2007, jo tā ir tiesību akts, ko piemēroja laikā, kad Komisija pieņēma lēmumu.
- (305) Šajā saistībā Komisija piebilst, ka Dānijas iestādes nav izteikušas piezīmes par minētajām izmaiņām juridiskajā pamatā. Savukārt DSB un DKT iesniedza argumentus, saskaņā ar kuriem Komisijai bija jāpamato savs novērtējums ar noteikumiem, kas bija spēkā līgumu noslēgšanas brīdī.
- (306) Arī pēc DSB un DKT argumentu izskatīšanas Komisija uzskata, ka minētie argumenti nemaina tās secinājumus attiecībā uz ES noteikumu par valsts atbalstu *ratione temporis* piemērojamību, kas nozīmē, ka Komisijai par pamatu jāizmanto tie tiesību akti, kas ir piemērojami brīdī, kad tā pieņem lēmumu. Komisija uzskata, ka turpinājumā uzskaitīto iemeslu dēļ sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi ir jāizvērtē, balstoties uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007.
- (307) Pirmkārt, Komisija vērs uzmanību uz to, ka Regulā (EK) Nr. 1370/2007 ir paredzēti noteikumi par tās spēkā stāšanos un piemērošanu *ratione temporis*. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 12. pantu minētā regula stājās spēkā 2009. gada 3. decembrī. Saskaņā ar 10. panta 1. punktu Regula (EEK) Nr. 1191/69 zaudē spēkā tajā pašā datumā. Tāpēc Komisija vairs nevar balstīties uz Regulu (EEK) Nr. 1191/69, kas nav spēkā brīdī, kad Komisija pieņem lēmumu, bet Komisijas novērtējuma pamatā vajadzētu būt Regulai (EK) Nr. 1370/2007.
- (308) Otrkārt, Komisija konstatē, ka Regulā (EK) Nr. 1370/2007 nav neviena norādījuma par to, ka tā nebūtu piemērojama sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti pirms tās spēkā stāšanās. Regulas (EK) Nr. 1370/2007 8. panta 3. punktā ir norādīti pārējas noteikumi attiecībā uz līgumiem, kas noslēgti pirms tās spēkā stāšanās. Patiesībā šis noteikums ir atkāpe no regulas 8. panta 2. punkta piemērošanas, kurš attiecas uz 5. pantā noteikto līgumu piešķiršanas noteikumu ieviešanu. Jāpiebilst, ka minētie izņēmuma pārejas noteikumi par līgumu piešķiršanu nebūtu nepieciešami, ja sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi, kas noslēgti pirms tās spēkā stāšanās, būtu izslēgti no tās piemērošanas jomas. Gluži pretēji, 8. pantā ir apstiprināts, ka uz minētajiem līgumiem attiecas citi regulas noteikumi.
- (309) Treškārt, Komisija precizē, ka konkrētajā gadījumā nav piemērojams tās paziņojums par nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai piemērojamo normu noteikšanu ⁽³⁸⁾. Turklāt šajā paziņojumā ir skaidri norādīts, ka tajā netiek sniegta Padomes un Komisijas regulu interpretācija valsts atbalsta jomā. Regulā (EK) Nr. 1370/2007 ir skaidri paredzēti noteikumi par tās pagaidu piemērošanu.
- (310) Ceturtkārt, Komisija secina, ka Tiesa arī ir apstiprinājusi principu, saskaņā ar kuru jaunas normas ir nekavējoties attiecināmas uz agrāko tiesību aktu ietvaros radīto situāciju sekām nākotnē. Vēl Tiesa nolēma, ka tiesiskās palāības aizsardzības princips nav paplašināms tādā mērā, ka princips vispārēji kavētu jaunu normu attiecināšanu uz agrākās kārtības ietvaros radīto situāciju sekām nākotnē ⁽³⁹⁾.
- (311) Piektkārt, Tiesa nolēma, ka ES Tiesas noteikumi materiālo tiesību jomā ir jāinterpretē tā, ka tie neattiecas uz situācijām, kuras radušās pirms to spēkā stāšanās, izņemot, ja no to teksta, nospraustā mērķa vai uzbūves viennozīmīgi izriet, ka tiem piemīt šāda iedarbība ⁽⁴⁰⁾. Turklāt pēdējais nosacījums ir nepārprotami izpildīts Regulas (EK) Nr. 1370/2007 gadījumā, kā bija norādīts iepriekš tekstā.

⁽³⁶⁾ OV L 130, 15.6.1970., 1. lpp.

⁽³⁷⁾ Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums, iepriekšminētā lieta C 280/00, *Altmark Trans*, 101., 106., 107. punkts.

⁽³⁸⁾ OV C 119, 22.5.2002., 22. lpp.

⁽³⁹⁾ Sk. Eiropas Kopienų Tiesas 2008. gada 11. decembra spriedumu lietā C-334/07 *Freiststaat Sachsen*, krājums II-9465, 43. punkts.

⁽⁴⁰⁾ Spriedums *Freiststaat Sachsen* lietā, 44. punkts.

- (312) Sestkārt, Komisija arī piebilst, ka minētajā spriedumā Tiesa secināja, ka no tā izriet, ka gadījumā, ja tiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru dalībvalstis paziņoja par plānoto atbalstu, mainās, pirms Komisija pieņem lēmumu, atbalsta pamatā jābūt jaunajiem noteikumiem⁽⁴¹⁾. Vēl Tiesa precizēja, ka dalībvalsts paziņojums par plānoto atbalstu nav uzskatāms par nemainīgu juridisku situāciju un nenodrošina tiesisko palāvību, kas garantēs, ka Komisija paziņo par tā saderību ar kopējo tirgu, piemērojot tās normas, kas bija spēkā paziņošanas datumā. Atļaut dalībvalstij, kas nav izpildījusi paziņošanas pienākumu, radīt nemainīgu juridisko situāciju, piešķirot nelikumīgu atbalstu, būtu pretrunā ar minētajiem apsvērumiem.
- (313) Visbeidzot, Komisija uzskata, ka spriedums *SIDE* lietā nav piemērojams konkrētajā gadījumā.⁽⁴²⁾ Minētais spriedums attiecas uz primāro tiesību aktu, proti, EK līguma 87. panta 3. punkta d) apakšpunkta, noteikumu piemērošanas jautājumu. Saskaņā ar minēto Tiesas spriedumu EK līgumā nav ietverts neviens pārejas noteikums attiecībā uz šā panta piemērošanu vai norādījums, atbilstīgi kuram tas būtu jāpiemēro situācijās, kas radušās pirms tā spēkā stāšanās.⁽⁴³⁾ Tāpēc minētā situācija nav attiecināma uz konkrēto gadījumu. Savukārt Regulā (EK) Nr. 1370/2007 ir paredzēti pārejas noteikumi, uz kuru pamata Komisija var konstatēt, ka regula ir piemērojama sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem, kas tika noslēgti pirms tās spēkā stāšanās, izņemot noteikumus par pašu līgumu piešķiršanu.
- (314) Līdz ar to Regula (EK) Nr. 1370/2007 ir piemērojama konkrētajā gadījumā.

8.3.2. SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU, BALSTOTIES UZ REGULU (EK) Nr. 1370/2007

- (315) Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 1. punktā ir paredzēts, ka, "ja kompetentā iestāde nolemj izvēlētajam pakalpojumu sniedzējam par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķirt ekskluzīvas tiesības un/vai kompensāciju, tā to dara saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu". Konkrētajā gadījumā sabiedrisko pakalpojumu uzdevumi tika uzticēti DSB, noslēdzot vairākus sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumus, kā bija norādīts 247. apsvērumā iepriekš tekstā.
- Līgumu slēgšana par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem**
- (316) Regulas (EK) Nr. 1370/2007 4. pantā ir noteikts sabiedrisko pakalpojumu līgumu obligātais saturs. Tālāk tekstā Komisija pēc kārtas aplūkos dažādos minētajā regulas noteikumā aprakstītos elementus.
- (317) Saskaņā 4. panta 1. punkta a) apakšpunktu, sabiedrisko pakalpojumu līgumos "skaidri jādefinē sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas jāpilda sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam, kā arī attiecīgās ģeogrāfiskās teritorijas". No Komisijas veiktā attiecīgo līgumu novērtējuma attiecībā uz spriedumā *Altmark* lietā noteikto pirmo kritēriju gan tās lēmumā par procedūras uzsākšanu, gan arī iepriekš šajā tekstā (sk. 274. apsvērumu) izriet, ka minētais nosacījums konkrētajā gadījumā ir izpildīts.
- (318) Spriedumā *Altmark* lietā noteiktā otrā kritērija novērtējumā (sk. 269. apsvērumu) Komisija secināja, ka līgumsaistību maksājumi tika aprēķināti, pamatojoties uz iepriekš objektīvi un pārredzami noteiktiem parametriem, un tas ļauj uzskatīt, ka konkrētajā gadījumā ir izpildīts Regulas (EK) Nr. 1370/2007 4. panta 1. punkta b) apakšpunkts. Minētajā noteikumā ir paredzēts, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumos "iepriekš objektīvi un pārredzami jānosaka: i) parametri kompensācijas maksājumu, ja tādi ir, aprēķināšanai; un ii) jebkuru piešķirto ekskluzīvo tiesību veids un apjoms". Tālāk tekstā tiks veikta detalizēta analīze par iespējamās pārmērīgas kompensācijas esamību izskatāmajos līgumos. Tāpat Komisija vērš uzmanību uz to, ka minētajos sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos ir noteikta ar pakalpojumu sniegšanu saistīto izmaksu sadales kārtība. Komisija aplūkos saprātīgas peļņas esamības jautājumu turpmāk tekstā.
- (319) Komisija piebilst, ka attiecīgajos sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos ir noteikta kārtība, kādā sadalāmi no transporta bilešu pārdošanas iegūtie ieņēmumi, saskaņā ar šā panta 2. punktu. Konkrētajā gadījumā minētie ieņēmumi paliek DSB rīcībā.
- (320) Turklāt arī sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu darbības termiņš ir attiecīgi 5 un 10 gadi, kas atbilst 4. panta 5. punkta noteikumiem, kuros ir noteikts, ka tie nedrīkst būt ilgāki par 15 gadiem pasažieru dzelzceļa transporta pakalpojumiem vai citu tipu pārvadājumiem pa sliežu ceļiem.
- (321) Tā kā pārējie noteikumi nav attiecināmi uz šo gadījumu, Komisija secina, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi, kas ir noslēgti starp Dānijas ministriju un DSB, atbilst Regulas (EK) Nr. 1370/2007 4. pantam.
- Līgumu slēgšana par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem**
- (322) Regulas (EK) Nr. 1370/2007 5. pantā ir paredzēti sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanas noteikumi. Tomēr iepriekšminētās regulas 8. pantā ir paredzēti atsevišķi pārejas noteikumi šajā saistībā.

⁽⁴¹⁾ Spriedums *Freistaat Sachsen* lietā, 53. punkts.

⁽⁴²⁾ Sk. 28. zemsvītras piezīmi

⁽⁴³⁾ Lieta T 348/04, *SIDE*, 56. punkts.

- (323) Komisija vērš uzmanību uz to, ka visi attiecīgie līgumi par sabiedriskā transporta pakalpojumiem attiecas uz pasažieru dzelzceļa transporta pakalpojumiem un ka tie visi bez konkursa procedūras ir noslēgti starp Dānijas Transporta ministriju un DSB. Turklāt šo līgumu parakstīšana notika vai nu pirms 2000. gada 26. jūlija, vai arī laikposmā starp 2000. gada 26. jūliju un 2009. gada 3. decembri. Tie tika noslēgti attiecīgi uz 5 un 10 gadus ilgu laikposmu. Tādējādi Komisija secina, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu piešķiršana atbilst Regulas (EK) Nr. 1370/2007 8. panta 3. punkta pārējas noteikumiem.
- (324) Saskaņā ar 8. panta 2. punktu, "neskarot 3. punktu, pakalpojumu valsts līgumu piešķiršana pārvaldījumiem pa dzelzceļu un autoceļiem atbilst 5. panta prasībām no 2019. gada 3. decembra". Ņemot to vērā, attiecīgos sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumus varēja piešķirt tiešā veidā.
- (325) Turklāt iepriekšminētajā noteikumā ir paredzēts, ka "šajā pārējas laikā dalībvalstis veic pasākumus, lai pakāpeniski izpildītu 5. panta prasības nolūkā novērst nopietnas strukturālas problēmas, jo īpaši attiecībā uz transporta jaudu". Jāsecina, ka 5. panta 6. punktā ir paredzēta iespēja, ka kompetentās iestādes var tieši piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumus attiecībā uz dzelzceļa transportu.
- (326) Līdz ar to Komisija uzskata, ka attiecīgie sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi atbilst Regulas (EK) Nr. 1370/2007 5. pantā noteiktajām piešķiršanas normām.

Kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem

- (327) Regulas (EK) Nr. 1370/2007 6. panta 1. punktā ir paredzēts, ka "visas kompensācijas, kas ir saistītas ar kādiem vispārējiem noteikumiem vai kādu pakalpojumu valsts līgumu, atbilst 4. pantā ietvertajiem noteikumiem neatkarīgi no tā, kā līgums piešķirts. Visas kompensācijas neatkarīgi no to būtības, kuras ir saistītas ar kādu valsts līgumu, kas tieši piešķirts saskaņā ar 5. panta 2., 4., 5. vai 6. punktu, vai ar kādiem vispārējiem noteikumiem, atbilst arī pielikumā ietvertajiem noteikumiem."
- (328) Tāpēc sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju saderība ir jānovērtē, ņemot vērā Regulas (EK) Nr. 1370/2007 pielikuma noteikumus, jo attiecīgie līgumi tika piešķirti tieši saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 5. panta 6. punktu.
- (329) Minētajā pielikumā ir precizēts, ka "kompensācija nevar [...] būt lielāka par summu, kas atbilst neto finanšu ietekmei, kura ir vienāda ar kopējo ietekmi – pozitīvu vai negatīvu –, kāda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību ievērošanai ir uz sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja ieņēmumiem un izmaksām". Būtībā tas nozīmē, ka Komisijai ir jāpārlicinās, vai līgumsaistību maksājumi nerada pārmērīgu kompensāciju, ņemot vērā saprātīgu peļņu DSB. Šim nolūkam tā par pamatu izmanto pielikumā noteiktos kritērijus.
- (330) Konkrētajā gadījumā Komisija secina, ka izmaksu un ieņēmumu aprēķins tika veikts saskaņā ar spēkā esošajām grāmatvedības un nodokļu normām. Tā atgādina, ka DSB piemērojamais tiesiskais regulējums grāmatvedības normu un valsts konkurences noteikumu jomā uzliek uzņēmumam par pienākumu iekārtot atsevišķu grāmatvedību dažādām darbībām. Tāpēc līgumsaistību maksājumi DSB, pamatojoties uz sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem, tiek uzskaitīti grāmatvedībā atsevišķi no citām komerciālām darbībām. Tādējādi minētās normas ļauj izvairīties no dotāciju pārklāšanās.
- (331) Pat ja sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos ir ietverti noteikumi par kompensācijas kontroli un pārskatīšanu, Komisija tomēr secina, ka minētie mehānismi neļauj izvairīties no iespējamās pārmērīgas kompensācijas un līgumos nav ietverts mehānisms to atmaksāšanai.
- (332) Komisija uzskata, ka vienīgais veids, kā izvairīties no iespējamām pārmērīgām kompensācijām, ir izveidot atmaksāšanas mehānismu. Tas nozīmē, ka ir jāveic grozījumi sabiedrisko pakalpojumu līgumos, kas ir noslēgti starp Dānijas Transporta ministriju un DSB, lai nodrošinātu atbilstību iepriekšminētajiem nosacījumiem, īpaši ieviešot atmaksāšanas mehānismu.
- (333) Komisija lēmumā par procedūras uzsākšanu izteica šaubas par to, vai kompensācijas summa nav lielāka par summu, kas nepieciešama, lai segtu izmaksas, kas rodas, pildot sabiedrisko pakalpojumu saistības. Minētās šaubas pamatojas uz iemesliem, kas minēti *Altmark* judikatūrā noteiktā trešā kritērija izpildes novērtējumā, proti:
- i. DSB rezultātu uzlabojums;
 - ii. ritošā sastāva piegādes aizkavēšanās;
 - iii. līnija Kopenhāgena–Īstade.
- (334) Komisija izskatīs šos trīs aspektus pēc kārtas, lai novērtētu pārmērīgas kompensācijas esamību sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu un pasākumu, kas nepieciešami, lai izvairīties no jebkādas pārmērīgas kompensācijas nākotnē, izpildes ietvaros. Šim nolūkam Komisija ņem vērā saprātīgas peļņas definīciju, kas sniegta pielikuma 6. punktā, proti, "kapitāla rentabilitātes koeficients, kas ir normāls attiecīgajā nozarē konkrētā dalībvalstī un kurā ņem vērā risku vai riska neesamību, kas valsts iestādes piedalīšanās dēļ rodas sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam".

i. DSB rezultātu uzlabojums

- (335) Komisija izskatīja pašu kapitāla attīstību un DSB rezultātus attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu darbībām minēto līgumu darbības laikā. Minētās izskatīšanas pamatā galvenokārt bija detalizēta DSB ekonomiskās situācijas analīze laikposmā no 1999. līdz 2006. gadam, un 2008. gada 30. janvārī to par Dānijas valsts līdzekļiem veica KPMG. Turklāt Dānijas iestādes nosūtīja papildu informāciju par darbībām 2007. un 2008. gadā, kā arī paskaidrojumus formālās izmeklēšanas procedūras ietvaros.
- (336) Komisija īpašu uzmanību pievērš Dānijas valsts iestāžu sniegtajai informācijai, lai paskaidrotu attīstību attiecībā uz budžetiem desmit gadiem, īpaši attiecībā uz DSB budžeta izstrādes procesu 1999. gadā un grozījumiem atsevišķos grāmatvedības noteikumos un piemērošanas līmenī. Ir sniegts paskaidrojums arī par amortizācijas dotācijas, finanšu pārvaldības un procentu likmes attīstību. Vēl tā atzīst, ka DSB varēja īstenot efektivitātes ieguvumus, kas ļāva tam uzlabot rādītājus un finanšu situāciju.
- (337) Tomēr Komisija uzskata, ka visi minētie elementi varēja mainīt DSB izmaksu vai finansiālo apgrūtinājumu līmeni attiecībā uz dažādos sabiedrisko pakalpojumu līgumos paredzēto sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu. Turklāt DSB finanšu situācijas uzlabošanās rezultātā vajadzēja samazināties Dānijas valsts atbildībai par minēto pakalpojumu sniegšanu attiecībā uz budžetu desmit gadiem prognozēm. Šis samazinājums nozīmētu arī vispārēju sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju samazinājumu.
- (338) Gadījumā, ja netiek veikta līdzvērtīga līgumsaistību maksājumu korekcija, Komisijas skatījumā šie dažādie faktori nozīmē, ka DSB saņēma kompensācijas, kas ir augstākas nekā izmaksas, kuras radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, un palielina 6 % apmērā noteikto saprātīgo peļņu. Komisija piebilst, ka līgumsaistību maksājumi tika samazināti tikai 2002., 2003. un 2004. gadā par DKK 1 018 miljardiem.
- (339) Tomēr Komisija piebilst, ka Dānijas iestādes neiebilda pret to, ka, ņemot vērā visus minētos elementus, DSB bija augstāks peļņas līmenis, nekā bija sākotnēji paredzēts budžetos desmit gados, un tas tika izmantots kā pamats sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju aprēķināšanai. Šāds secinājums izriet arī no ieinteresēto pušu nosūtītajiem apsvērumiem, pat ja dzelzceļa uzņēmumu darbības Dānijā un Eiropā saderību tikpat kā nav iespējams salīdzināt, kā jau bija minēts iepriekš tekstā (sk. 290.–292. apsvērumu).
- (340) Komisija arī piebilst, ka filiāles DSB s-tog a/s, kas 100 % pieder DSB SV, peļņa tiek konsolidēta mātessabiedrības līmenī un cerētā saprātīgās peļņas līmeņa noteikšana abām sabiedrībām notiek vienādi. Līdz ar to Komisija vispārēji izskata peļņas pārpalikumu saskaņā ar dažādiem sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem DSB līmenī.
- (341) Komisija arī secina, ka DSB uzskaitē liecina par peļņas pieaugumu DKK 2,715 miljardu apmērā pēc DSB nodokļu atvilkšanas laikposmā no 1999. līdz 2006. gadam salīdzinājumā ar budžeta projektu. Saskaņā ar Dānijas valsts iestāžu nosūtītajiem datiem, DSB peļņa pēc nodokļu atvilkšanas bija DKK 670 miljoni 2007. gadā un DKK 542 miljoni 2008. gadā, kas ir attiecīgi par DKK 227 un DKK 97 miljoniem vairāk, nekā bija paredzēts budžeta projektā attiecīgajiem gadiem.⁽⁴⁴⁾ Par laikposmu no 1999. līdz 2008. gadam Komisija rēķina, ka peļņas pārpalikums par DKK 3,039 miljardiem pārsniedz sākotnējos DSB budžetos paredzētās summas.
- (342) Komisija uzskata, ka minētie pārpalikumi liecina, ka līgumsaistību maksājumi bija lielāki, nekā bija nepieciešams, lai kompensētu izmaksas, kuras radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, paaugstinot saprātīgo peļņu.
- (343) Tomēr Komisija atgādina, ka Dānijas iestādes uzskata, ka minētie peļņas pārpalikumi nav kļuvuši par iemeslu DSB kapitāla uzkrājumam, kas ir augstāks nekā sākotnēji budžeta projektā paredzētais. Dānijas iestādes apgalvo, ka daļa no peļņas pārpalikuma tika pārskaitīta Dānijas valstij dividenžu veidā.
- (344) Komisija piebilst, ka laikposmā no 1999. līdz 2007. gadam DSB pārskaitīja Dānijas valstij DKK 4,826 miljardus dividendēs. Šī summa laikposmā no 1999. līdz 2007. gadam ir gandrīz par DKK 3,5 miljardiem lielāka dividendēs, nekā bija paredzēts 10 gadu budžetā. DSB 2008. gadā pārskaitīja Dānijas valstij DKK 359 miljonus jeb aptuveni par DKK 150 miljoniem vairāk, nekā bija paredzēts 10 gadu budžetā.⁽⁴⁵⁾ Kopumā Komisija piebilst, ka laikposmā no 1999. līdz 2008. gadam Dānijas valsts atskaitīja aptuveni DKK 3,65 miljardus papildu dividendēs.
- ⁽⁴⁴⁾ Aprēķini veikti, pamatojoties uz KPMG ziņojumu, kuru Dānijas iestādes nosūtīja Komisijai (2.4. tabula un 2.2., 2.4. un 2.28. tabula (atjauninātas)).
- ⁽⁴⁵⁾ Šī summa tika izvērtēta, balstoties uz peļņu pēc nodokļu atvilkšanas, kas budžeta projektā bija aprēķināta 399 miljonu DKK apmērā 2008. gadā, un uz dividenžu atskaitīšanas noteikumiem no puses no pārpalikuma summas pēc DSB nodokļu atvilkšanas, kas izklāstīta šā lēmuma 102. apsvērumā.

(345) Pretēji Dānijas iestāžu apgalvojumam Komisija uzskata, ka dividenžu politiku nevar pielīdzināt pantam par atmaksāšanu, kas dod iespēju pielāgot kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu saistību pildīšanu un izvairīties no pārmērīgas kompensācijas. Dividenžu atskaitīšana strukturālā ziņā neatbilst prasībām, kuras ir noteiktas Regulā (EK) Nr. 1370/2007 un jo īpaši tās pielikumā. Dividenžu atskaitīšana izriet no uzņēmumu akcionāru lēmuma, un tai nepiemīt automātiskums, kas būtu nepieciešams, lai izvairītos no pārmērīgas kompensācijas. Turklāt dividenžu atskaitīšana parasti notiek vēlāk nekā kompensācijas korekcijas, kas ir veicamas gada beigās.

(346) Ņemot vērā konkrēto situāciju, Komisija atzīst, ka Dānijas valsts laikposmā no 1999. līdz 2008. gadam atskaitīja papildu dividendes (salīdzinājumā ar dividendēm, kas sākotnēji bija paredzētas budžetā), kuru kopējā summa

nepārprotami pārsniedz DSB peļņas pārpalikuma summu. Komisija piebilst, ka Dānijas atskaitītās papildu dividendes vidēji par 20 % pārsniedz DSB peļņas pārpalikumu.

(347) Kopumā Komisija piebilst, ka grāmatvedības ziņā dividenžu atskaitīšana notiek pēc peļņas noteikšanas un parasti nav iespējams izvairīties no pārmērīgas kompensācijas. Tomēr Komisija lielu nozīmi piešķir secinājumam, ka, ņemot vērā visus faktus, Dānijas valsts, atskaitot tai pilnībā piederošā uzņēmuma dividendes, pilnībā korigēja DSB pārpalikuma situāciju tā, lai praksē tam netiktu piešķirta pārmērīga kompensācija. Tādējādi peļņas pārpalikuma, kas pārsniedz sākotnēji paredzētos 6 %, ekonomiskā ietekme tika neitralizēta, atskaitot dividendes, un DSB nevarēja izmantot to, lai palielinātu pašu kapitālu vai iegūtu papildu līdzekļus.

(milj. DKK)

DSB SV peļņa	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	Kopā
Ieņēmumi no pasažieriem	3 278	3 550	3 789	3 895	3 888	4 052	4 164	4 264	4 391	4 541	
Līgumsaistību maksājumi	3 296	3 460	3 820	3 642	4 147	3 968	4 326	4 342	4 247	4 130	
Reālās izmaksas	(6 728)	(6 869)	(6 304)	(6 362)	(7 362)	(7 182)	(7 647)	(7 792)	(7 940)	(8 326)	
Neto darbības rezultāts	595	777	846	774	697	664	745	726	767	558	
Izmaksātās dividendes	135	268	103	610	649	736	895	775	655	364	5 190
Sākotnēji paredzētās dividendes	50	51	53	183	188	192	212	205	222	223	1 579
Reālās papildu dividendes	85	217	50	427	461	544	683	570	433	141	3 611

(348) Komisija uzsver, ka šis secinājums attiecas uz DSB SV situācijā, ja DSB S-tog a/s peļņa tiek konsolidēta mātes-sabiedrības līmenī un dividenžu politika tiek noteikta šā subjekta līmenī.

(349) Tomēr Komisija uzsver, ka šī argumentācija negarantē pastāvīgu pārmērīgas kompensācijas neesamību visu sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu darbības laikā. Tās pamatā ir empiriska un detalizēta DSB grāmatvedības izpēte iepriekšējā periodā, tomēr tā nepiedāvā strukturālu risinājumu attiecībā uz katru gadu nepieciešamajiem sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju līmeņa pielāgojumiem.

(350) Šajā saistībā Komisija secina, ka Dānijas iestādes ir paredzējušas veikt grozījumus spēkā esošajos sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos, lai izveidotu atmaksāšanas mehānismu. Iepriekš tekstā aprakstītā atmaksāšanas

mehānisma (sk. 222. līdz 240. apsvērumu) mērķis ir korigēt līgumsaistību maksājumus, balstoties uz finanšu vienādojumu. Saskaņā ar šādu mehānismu, pārmērīgi izmaksātās summas tiks atmaksātas valstij, pamatojoties uz finanšu stāvokli gada beigās, lai nodrošinātu to, ka DSB pašu kapitāla atdeve nepārsniedz valsts paredzētās robežvērtības.

(351) Atmaksāšanas mehānisms paredz līgumsaistību maksājumu pielāgošanu gada beigās (sk. 227. apsvērumu). Tā piemērošanas rezultātā būs iespējams līgumsaistību maksājumu bruto samazinājums, lai uzturētu saprātīgas peļņas līmeni, kas pašu kapitāla atdevei ir noteikts 6 % apmērā saskaņā ar šādu vienādojumu:

Kopējie ieņēmumi – saprātīga peļņa – kopējie izdevumi = bruto samazinājums

(352) Komisija uzskata, ka minētais atmaksāšanas mehānisms atbilst Regulas (EK) Nr. 1370/2007 pielikumā noteiktajām prasībām, kā arī Kopienas nostādņām valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu.⁽⁴⁶⁾ Komisija piebilst, ka šāda sistēma ir pielīdzināma minēto nostādņu 3. sadaļā aprakstītajām pārbaudēm. Vēl tā secina, ka saprātīgas peļņas pamatlīmenis arī turpmāk būs 6 % no pašu kapitāla atdeves, jo Komisija to uzskata par saprātīgu līmeni šāda veida darbībai, ņemot vērā līmeņus, kurus ir sasnieguši DSB vietējie konkurenti un kurus ir norādījis DKT.

(353) Vēl Komisija piebilst, ka mehānisms ietver korekcijas attiecībā uz efektivitāti un kvalitātes uzlabojumiem. Attiecīgais mehānisms paredz bruto samazinājuma pielāgojamību, lai DSB varētu saglabāt to daļu, kuru izraisījuši pasažierkilometru izmaksu samazinājums un pasažieru skaita pieaugums, kas mērīts pasažieros-kilometros (sk. 228. apsvērumu). Minētās korekcijas ir piemērojamas saskaņā ar šādu vienādojumu:

$$\text{Atmaksāšanas mehānisms} = \text{bruto samazinājums} - \text{korekcijas} \\ (\text{Izm.}\Delta. + \text{pas.km } \Delta) = \text{neto samazinājums}$$

(354) Vēl Komisija piebilst, ka tādi parametri, kas ļauj noteikt neto samazinājumu un tādējādi ņemt vērā korekcijas, ir iepriekš noteikti un aprēķināti (sk. 229. apsvērumu). Atmaksāšanas mehānismu var variēt šādi:

— Izm. Δ : ja DSB samazina savas izmaksas (uz pasažierkilometriem) attiecībā pret vidējām izmaksām pēdējos četros gados, minētais uzlabojums tiks aprēķināts šādi: pasažierkilometru izmaksu (procentos) un vidējo izmaksu pēdējos četros gados starpība reizināta ar kopējām pamatizmaksām, un

— Pas.km. Δ : ja palielinās pasažieru skaits, pasažieru satiksmes palielinājumu, ko mēra pasažierkilometros,

reizina ar DKK 0,80 un no bruto samazinājuma atņem attiecīgo summu⁽⁴⁷⁾.

(355) Komisija secina, ka minētās korekcijas atbilst Regulas (EK) Nr. 1370/2007 pielikuma 7. punktam, kurā ir paredzēts, ka:

“Kompensācijas metodei jāveicina šādu faktoru saglabāšana vai attīstība: sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja veikta efektīva apsaimniekošana, ko var objektīvi novērtēt, un pietiekami augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumu sniegšana.”

(356) Konkrētajā gadījumā paredzētā korekcija, kuras pamatā ir pasažieru skaita pieaugums un vienotās likmes samazinājums, atbilstoši raksturo efektīvas pārvaldības un sniegtā pakalpojuma kvalitātes uzlabojuma jēdzienus. Tomēr Komisija konstatē, ka visas korekcijas var veikt tikai tādā gadījumā, ja katrs izvēlētais parametrs ietver arī uzlabojumu salīdzinājumā ar rezultātiem, kas iepriekš gūti, balstoties uz šiem parametriem. Minētais ierobežojums ir nepieciešams, lai nepieļautu, ka būtiska parametru uzlabojuma gadījumā var iegūt subsīdiju, pielietojot citu kritēriju, pat ja šis kritērijs ietver uzlabojumu, kas ir zemāks par paredzēto.

(357) Visbeidzot atmaksāšanas mehānismu noslēdz augstākās robežvērtības noteikšana tā, lai peļņas līmenis nepārsniegtu saprātīgās peļņas līmeni saskaņā ar šādu vienādojumu (sk. 233. līdz 237. apsvērumu):

$$\frac{\text{Saprātīga peļņa (6 \%)} + \text{korekcijas (Izm.}\Delta. + \text{pas.km } \Delta)}{\text{Pašu kapitāls}} < 12 \%$$

(358) Tādējādi korekcijas, kas tika piemērotas, lai ņemtu vērā efektivitātes ieguvumus un/vai pakalpojuma kvalitātes uzlabojumu, ļautu variēt saprātīgo peļņu no 6 % līdz 12 % un noteikt gada griestus 10 % apmērā trīs gados, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem (sk. 235. līdz 237. apsvērumu).

(359) Komisija uzskata, ka šajā amplitūdā Dānijas piešķirtā peļņa DSB tā sabiedrisko pakalpojumu darbību ietvaros ir saprātīga, ja tās robežvērtība tiek noteikta 10 % apmērā uz trīs gadiem. Komisijas secinājuma pamatā ir pazīmju kopums, balstoties uz tās rīcībā esošo informāciju, lai varētu novērtēt, kas ir uzskatāms par saprātīgu peļņas līmeni.

⁽⁴⁶⁾ OV C 297, 29.11.2005., 4. lpp. Pat ja šīs nostādnes nav parasti attiecināmas uz transporta nozari, tajās ietvertos principus var izmantot analogi, īpaši attiecībā uz Regulas (EK) Nr. 1370/2007 pielikumā noteiktajām prasībām. Šajā saistībā sk. iepriekšminēto lēmumu par procedūras uzsākšanu, kā arī Lēmumu 2009/325/EK; Lēmumu 2009/845/EK; Komisijas 2007. gada 18. jūlija Lēmumu, C 31/07 – Īrija – Valsts atbalsts Córás Iompair Éireann autobusu uzņēmumiem (Dublin Bus un Irish Bus) (OV C 217, 15.9.2007., 44. lpp.); Komisijas 2007. gada 23. oktobra Lēmumu, C 47/2007 – Vācija – Sabiedriskā pakalpojuma līgums starp Deutsche Bahn Regio un Berlīnes un Brandeburgas Länder (OV C 35, 8.2.2008., 13. lpp.).

⁽⁴⁷⁾ Sk. 30. zemsvītras piezīmi.

(360) Tādējādi Komisijas novērtējuma pamatā īpaši ir Eiropas dzelzceļa uzņēmumu situācijas izpēte ⁽⁴⁸⁾, kurā ir veikts dzelzceļa uzņēmumu ekonomiskās efektivitātes salīdzinājums 2004. gadā ⁽⁴⁹⁾. Saskaņā ar šo analīzi, 2004. gadā konstatētā DSB kapitāla atdeve (ROE) atbilst aktīvu atdevei (ROA) 3 % apmērā uz sabiedrību; jāpiebilst, ka minētais skaitlis 9 % attiecībā uz ROE atbilst vidējai amplitūdai, kas DSB noteikta saskaņā ar līgumu. Vēl šī analīze parāda, ka atsevišķiem dzelzceļa uzņēmumiem minētajā laikposmā bija vāja vai pat negatīva ekonomiskā efektivitāte (PKP, Eurostar, NSB). Saskaņā ar šo pētījumu, vairākiem uzņēmumiem bija līdzīga (SNCB 2 %, SNCF 2 %, Trenitalia 3 %) vai pat ievērojami augstāka (Arriva Tog a/s 21,3 %, Chiltern Railways 16,1 %, Arriva Trains Wales 16 %, Great North Eastern Railway 12,2 %, DB Regio AG 12 %) ekonomiskā efektivitāte salīdzinājumā ar DSB ROA 3 % apmērā.

(361) Vēl Komisija atsaucas uz savu praksi lēmumu pieņemšanā attiecībā uz pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi ⁽⁵⁰⁾.

(362) Turklāt Komisijas novērtējumā ir ņemts vērā tas, ka DSB uzņemas daļu riska, kas saistīts ar šo darbību, jo līgumsaistību maksājumi tiek noteikti iepriekš un tos nevar palielināt negatīvas starpības gadījumā salīdzinājumā ar prognozēm, kas nozīmē DSB veikspējas pasliktināšanos, piemēram, noviržu izmaksās vai uzņēmuma ieņēmumu samazinājuma gadījumā. Komisija piebilst, ka, tā kā uzņēmums ir pakļauts minētajam negatīvajam riskam attiecībā uz atdevi un nav garantijas, ka tiks sasniegta līgumā paredzētā atdeve 6 % apmērā, šķiet lietderīgi rosināt efektivitātes ieguvumu saņemšanu un tādējādi panākt, ka tiek saglabāta daļa no šādi piesaistītās atdeves, tostarp, ja tā pārsniegs līgumā paredzēto līmeni, iekļaujoties iepriekš tekstā minētajā amplitūdā.

(363) Visbeidzot Komisija atsaucas uz Dānijas iestāžu veikto empīrisko analīzi, no kuras izriet, ka šāda atmaksāšanas mehānisma piemērošana pagātnē radītu DSB pašu kapitāla atdevi amplitūdā no 8,8 % līdz 11,9 % laikposmā no 2004. līdz 2008. gadam, un ka šāda mehānisma izmantošana būtu nozīmējusi atmaksāšanu DKK 38 miljonu apmērā 2006. gadā, ņemot vērā noteikumu par maksimāli 10 % trīs gadu laikā (sk. 238. līdz 240. apsvērumu).

(364) Līdz ar to Komisija secina, ka DSB peļņas pārpalikums liecina, ka ir pārsniegti līgumsaistību maksājumi, kas bija nepieciešams, lai kompensētu saistību izpildes radītās

izmaksas saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kuras palielina saprātīgo peļņu. Būtībā Komisija uzskata, ka papildu dividendžu atskaitīšana no nepārprotami augstākas pārpalikuma summas ļāva izvairīties no pārmērīgas kompensācijas izmaksas DSB. Ja Komisija konkrētajā gadījumā secina, ka pārmērīga kompensācija neeksistē, tā pamato savu secinājumu ar šajā lēmumā aprakstītā un iepriekš 356. apsvērumā raksturotā atmaksāšanas mehānisma ieviešanu.

ii. Ritošā sastāva piegādes aizkavēšanās

(365) Komisija secina, ka nav izteikti iebildumi par to, ka saskaņā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem paredzētā ritošā sastāva piegāde ir būtiski aizkavējusies ražotāja *AnsaldoBreda* dēļ. Lai izpildītu savas saistības, DSB noīrēja aizvietošanas sastāvu, par ko tika slēgti papildu līgumi ar Dānijas Transporta ministriju.

(366) Komisija atgādina, ka saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti starp Dānijas Transporta ministriju un DSB, DSB pienākums bija segt vilcienu amortizācijas un procentu izmaksas, un šīs izmaksas tika segtas, izmantojot līgumsaistību maksājumus.

(367) Tomēr Komisija atzīst, ka finanšu sekas, kurām par iemeslu bija aizkavēšanās, un to ietekme uz līgumsaistību maksājumiem nebija paredzēta sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumā laikposmam no 2000. līdz 2004. gadam. Savukārt tās bija iekļautas sabiedrisko pakalpojumu līgumā laikposmam no 2005. līdz 2014. gadam.

(368) Līdz ar to Komisija uzskata, ka ir jānodala trīs aspekti.

(369) Pirmkārt, ņemot vērā sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu laikposmam no 2000. līdz 2004. gadam, Komisija secina, ka aizkavēšanās sekas nebija pilnībā ņemtas vērā līgumsaistību maksājumu aprēķinos. Dānijas iestādes atzina, ka tas radīja pozitīvu ietekmi DKK 154 miljonu apmērā. No šīs summas DKK 50 miljoni tika pārskaitīti valstij labprātīgu līgumsaistību maksājumu veidā. Tādējādi Komisija uzskata, ka DSB saņēma līgumsaistību maksājumus DKK 104 miljonu apmērā, kas atbilst tā nesegtajām izmaksām.

(370) Šajā saistībā Komisija uzskata, ka nevar apgalvot, ka minētā summa (daļēji) kompensēja DSB ekonomisko zaudējumu, kas bija saistīts ar aizkavēšanos. Jautājums par DSB zaudējumiem izriet no piegādes līgumu izpildes, kuri noslēgti starp DSB un tā piegādātāju un saskaņā ar kuriem var tikt piemērota strīdu izšķiršanas procedūra (pēc abpusējas vienošanās, šķīrējtiesā vai tiesas procesā). Komisija piebilst, ka šis jautājums netika līdz galam atrisināts, pat ja ir notikusi provizorisks kompensāciju izmaksa.

⁽⁴⁸⁾ "Eiropas Savienības dzelzceļa uzņēmumu finanšu situācijas analīze" (*Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union*), ECORYS īstenota analīze pēc Eiropas Komisijas pieprasījuma, 2006. gada februāris. http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006_financial_situation_railway_undertakings.zip

⁽⁴⁹⁾ Komisija veic salīdzinājumu, īpaši balstoties uz ekonomisko efektivitāti (ROA – *return on assets*), lai izvairītos no salīdzināšanas problēmām, kas ir saistītas ar ļoti atšķirīgajām dzelzceļa uzņēmumu parādsaistību-pašu kapitālu struktūrām.

⁽⁵⁰⁾ Komisijas 2007. gada 28. novembra lēmums, Valsts atbalsts N 388/2007 – Apvienotā Karaliste, *Post Office Limited* (POL) *transformation programme* (OV C 14, 19.1.2008., 19. lpp.), īpaši 53. punkts.

- (371) Otrkārt, ņemot vērā sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu laikposmam no 2005. līdz 2014. gadam, Komisija secina, ka aizkavēšanās sekas – gluži pretēji – bija pilnībā ņemtas vērā līgumsaistību maksājumu aprēķinos. Dānijas iestādes nodemonstrēja līgumsaistību maksājumu pielāgošanas mehānisma darbību atkarībā no piegādes aizkavējumiem un attiecīgā sastāva tipa. Komisija piebilst, ka līgumsaistību maksājumi tika samazināti par DKK 645 miljoniem pirmajos divos līguma gados. Vēl tā piebilst, ka ritošā sastāva piegādes aizkavēšanās rezultātā netika izmaksāta pārmērīga kompensācija šā sabiedriskā transporta pakalpojumu līguma ietvaros.
- (372) Treškārt, Komisija secina, ka par nomāto aizvietošanas ritošo sastāvu tika noslēgti papildu līgumi starp Dānijas Transporta ministriju un DSB. Tā secina, ka saskaņā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem nebija paredzēts, ka DSB būtu jāizmanto nomāts sastāvs. Komisija piebilst, ka minētie papildu līgumi radīja jaunu situāciju, kas nebija ņemta vērā līgumos, proti, sekas, kas saistītas ar jaunu vilcienu piegādes aizkavēšanos. Tā uzskata, ka DSB izmaksātās kompensācijas ir uzskatāmas par jaunām dzelzceļa komersanta saistībām un tādējādi tās nekļuva par iemeslu pārmērīgai kompensācijai sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu ietvaros.
- (373) Šajā saistībā Komisija precizē, ka gadījumā, ja strīdu izšķiršanas procedūra (pēc abpusējas vienošanās, šķīrējtiesā vai tiesas procesā) starp DSB un *AnsaldoBreda* attiecībā uz piegādes aizkavēšanos radīs noteiktus zaudējumus DSB, ja šie zaudējumi ir saistīti ar nomāta aizvietošanas ritošā sastāva izmantošanu un ja tiek pieņemts lēmums par *AnsaldoBreda* izmaksātām kompensācijām, minētās kompensācijas ir pārskaitāmas Dānijas valstij, jo tā uzņēmās papildu līgumu izmaksu segšanu. Komisija uzskata, ka šajā ziņā ir nepieciešams formulēt nosacījumu attiecībā uz Dānijas valsti.
- (374) ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija secina, ka DSB saņēma pārmērīgu kompensāciju DKK 104 miljonu apmērā sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos paredzētā ritošā sastāva piegādes aizkavēšanās dēļ. Tomēr Komisija uzskata, ka minētās pārmērīgās kompensācijas situācija tika atrisināta, veicot iepriekš tekstā aprakstīto dividenžu atskaitīšanu. Dānijas valsts atskaitīto papildu dividenžu summa kopumā ir lielāka nekā viss peļņas pārpalikums, kura bija paaugstināta ar ritošā sastāva piegādes aizkavēšanos saistītās summas dēļ. Līdz ar to Komisija secina, ka faktiski DSB nesaņēma pārmērīgu kompensāciju.

iii. Līnijas Kopenhāgena–Īstade īpašais gadījums

- (375) Komisija lēmumā par procedūras uzsākšanu bija paudusi īpašas šaubas par to, ka bija iespējams piešķirt DSB priekšrocību attiecībā uz konkrētās līnijas apkalpošanu. Šajā saistībā Komisija izskatīja divus aspektus.
- (376) No vienas puses, Komisija pārbaudīja, ka laikposmā no 2000. līdz 2004. gadam DSB nesaņēma finansiālu atbalstu dotāciju veidā, kuras izrietēja no sabiedriskā

transporta pakalpojumu līguma, lai gan līnija tika apkalpota bez pienākuma sniegt sabiedriskos pakalpojumus.

- (377) Šajā saistībā Komisija piebilst, ka Dānijas iestādes precizēja līnijas Kopenhāgena–Īstade apkalpošanas nosacījumus pēc 2000. gada. Vēl tās piebilda, ka tās iekļaušana “sabiedriskā transporta” sistēmā notika tikai 2002. gadā, noslēdzot īpašu līgumu, jo šķita, ka minētā līnija nebūs rentabla. Vēl tās norādīja, ka minētajā īpašajā līgumā nebija paredzēta nekāda papildu Dānijas valsts kompensācija DSB šīs līnijas apkalpošanai laikposmā no 2002. līdz 2004. gadam. Vēl Dānijas iestādes noteica, ka dzelzceļa līnijai no Kopenhāgenas uz Īstadi nebija piešķirts nekāds valsts finansējums līdz 2005. gadam.
- (378) Komisija secina, ka minētās līnijas iekļaušana “sabiedriskā transporta” sistēmā laikposmā no 2002. līdz 2004. gadam bez papildu kompensācijas salīdzinājumā ar kompensācijām, kas tika izmaksātas ar DSB noslēgtā sabiedriskā transporta pakalpojumu līguma ietvaros laikposmam no 2002. līdz 2004. gadam, nevarēja kļūt par iemeslu pārmērīgai kompensācijai. Drīzāk tās iekļaušana sabiedriskā transporta satiksmes sistēmā varēja kļūt par iemeslu lielākām DSB saistībām, nepalielinot līgumsaistību maksājumus. Vēl tas nozīmēja, ka minētās līnijas ieņēmumi tiek iekļauti DSB ieņēmumu kopumā saskaņā ar tā sabiedrisko pakalpojumu darbībām. Turklāt Komisija piebilst, ka 2002. gadā šī līnija radīja zaudējumus un tieši šā iemesla dēļ tā tika iekļauta “sabiedriskā transporta” sistēmā. Tādējādi minētā iekļaušana nekļuva par iemeslu pārmērīgai kompensācijai.
- (379) Jebkurā gadījumā Komisija uzskata, ka, ja līnija būtu bijusi peļņu nesoša, tad konkrētie ar līniju saistītie ieņēmumi būtu palielinājuši DSB kopējos ieņēmumus saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu darbību. Līdz ar to iespējams pārmērīgās kompensācijas novērtējums tiks ietverts vispārējā pārbaudē par iespējamām DSB pārmērīgām kompensācijām attiecībā uz peļņas pārpalikumu līguma par sabiedriskā transporta pakalpojumu izpildes ietvaros laikposmam no 2000. līdz 2004. gadam. Komisija atsaucas uz savu argumentāciju šā lēmuma 324. līdz 353. apsvērumā.
- (380) No vienas puses Komisija izskatīja DSB izmaksas maršrutā Kopenhāgena – Bornholma un īpašu uzmanību pievērša pasažieru kombinētajām biļetēm prāmju satiksmē starp Īstadi un Renni ⁽⁵¹⁾.

- (381) Komisija atgādina, ka jūras satiksmi starp abām ostām nodrošina valsts uzņēmums *Bornholmtrafikken A/S*, pamatojoties uz līgumu, kas noslēgts ar Dānijas valsti konkursa rezultātā. Dānijas iestādes konkretizēja *Bornholmtrafikken A/S* saistības saskaņā ar šo līgumu, īpaši grafika saskaņošanu ar autobusu vai vilcienu operatoriem. Vēl tās precizēja, ka nav noteiktas nekādas saistības attiecībā uz tarifu politiku, izņemot minimālo tarifu noteikšanu.

⁽⁵¹⁾ Prāmja pienākšanas osta Bornholmā.

- (382) Ņemot vērā Dānijas iestāžu nosūtīto informāciju, Komisija secina, ka *Bornholmtrafikken A/S* piemērotās cenas ir identiskas *DSB* un *Grødhundbus* cenām. Vienīgais tarifs, kas ir piemērojams tikai *DSB*, ir īpašā cena *DSB Orange*, kas ietver Lielā Belta šauruma šķērsošanu. Tomēr šis tarifs ir saistīts ar īpašajiem *Bornholmtrafikken A/S* komerciālajiem mērķiem, jo programma *DSB Orange* ļauj piesaistīt pasažierus no Jitlandes braucienam uz Bornholmu. Šā tarifa iegūšana atbilst konkrētiem nosacījumiem (attiecināmība tikai uz noteiktiem vilcieniem, rezervēšanas sistēma internetā, ierobežots biļešu skaits u. tml.) un ir saistīta ar pakalpojumiem, kas atšķiras no autobusu operatoru piedāvātajiem pakalpojumiem šajā līnijā. Komisija piebilst, ka minētais piedāvājums attiecas tikai uz ļoti ierobežotu pasažieru skaitu un tas vairs netiek piedāvāts kopš 2009. gada.
- (383) Tāpēc Komisija uzskata, ka cenas, kuras *Bornholmtrafikken A/S* noteica šim prāmju maršrutam, neradīja *DSB* priekšrocību salīdzinājumā ar tā konkurentiem, kas piedāvā autobusu pakalpojumus konkrētajā maršrutā un arī izmanto kombinētas biļetes. Tāpēc Komisija uzskata, ka biļešu kombinēšana prāmju līnijās nekļuva par iemeslu pārmērīgas kompensācijas izmaksai *DSB*.
- (384) Kopumā Komisija uzskata, ka attiecīgās sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas tika aprēķinātas saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti Regulas (EK) Nr. 1370/2007 pielikumā.
- (385) Līdz ar to Komisija secina, ka valsts atbalsts, kas izmaksāts saskaņā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumiem, kuri noslēgti starp Dānijas Transporta ministriju un *DSB*, ir saderīgs ar iekšējo tirgu, balstoties uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007, ar kuru tiek īstenots LESD 93. pants.
- 8.3.3. ATSEVIŠĶU NODOKĻU PASĀKUMU IETEKME UZ SABIEDRISKO PAKALPOJUMU KOMPENSĀCIJU SADE RĪBU
- (386) Lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija konstatēja, ka Dānijas privātuzņēmumiem, kas darbojas ar PVN neapliekamās nozarēs, piemēram, sabiedriskā transporta nozarē, ir jāmaksā īpašs algas nodoklis: algas summas nodoklis (*lønsumsafgift*). Tomēr tā norādīja, ka valsts uzņēmumiem, piemēram, *DSB*, šis nodoklis nav jāmaksā.
- (387) Lai gan otrais sūdzības iesniedzējs DKT norādīja, ka *DSB* atbrīvojums no minētā algu nodokļa var radīt tam priekšrocību salīdzinājumā ar konkurentiem, Komisija neizskatīja šo algu nodokļu jautājumu, jo Komisija to vispārēji aplūkoja atsevišķas procedūras ietvaros.⁽⁵²⁾ Pats sūdzības iesniedzējs citēja Parlamenta jautājumu un Nēli Kruzas kundzes sniegto atbildi Komisijas vārdā⁽⁵³⁾
- (388) Komisija 2009. gada 9. jūnija vēstulē informēja DKT, ka pēc attiecīgo pasākumu pārbaudes Komisija pieņēma lēmumu slēgt iepriekšminēto procedūru. Komisija norādīja, ka starp Komisiju un Dānijas iestādēm notika diskusijas un informācijas apmaiņa, lai gūtu precīzāku ieskatu par iespējamām problēmām un divdomībām, kas izriet no šā atbrīvojuma attiecībā uz noteikumiem valsts atbalsta jomā. Šajā ziņā Dānijas iestādes piekrita veikt grozījumus tiesību aktos.
- (389) Komisija secina, ka Dānija pieņēma 2008. gada 25. jūnija Likumu Nr. 526, kas izslēdza jebkāda izkropļojuma iespējamību starp valsts un privātiem uzņēmumiem attiecībā uz algu nodokļa īstenošanu. Vēl tā secina, ka minētais likums stājās spēkā 2009. gada 1. janvārī un kopš tā laika *DSB* tiek piemērots algu nodoklis.
- (390) Minētās pārbaudes saistībā Komisija secina, ka *DSB* atbrīvojums no minētā nodokļa bija ietverts kritērijos, kas tika izmantoti *DSB* līgumsaistību maksājumu līmeņa noteikšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu ietvaros, kā tas ir norādīts šā lēmuma 88. apsvērumā. Komisija piebilst, ka atbrīvojums no šā nodokļa samazināja *DSB* uzņēmējdarbības izmaksas attiecībā uz sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos paredzēto transporta pakalpojumu sniegšanu. Līdz ar to tā secina, ka atbrīvojuma neesamības gadījumā Dānijas valstij bija iespēja palielināt līgumsaistību maksājumu summu.
- (391) Tādējādi Komisija uzskata, ka pat tad, ja *DSB* atbrīvojums no algu summas nodokļa būtu valsts atbalsts, to vajadzētu līdzsvarot ar "papildu līgumsaistību maksājumiem", kuru summa būtu līdzvērtīga nepiemērojamā nodokļa apmēram. Šādā gadījumā Komisija secina, ka "papildu līgumsaistību maksājumi" nevarēja kļūt par iemeslu pārmērīgai kompensācijai *DSB*.
- (392) Vēl Komisija piebilst, ka, sākot ar 2009. gada 1. janvāri, *DSB* ir piemērojams algu nodoklis. Līdz ar to *DSB* nodokļu apgrūtinājumi palielinājās, un tas ietekmēja uzņēmējdarbības izmaksas, kas nepieciešamas sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos paredzēto transporta pakalpojumu sniegšanai. Dānijas iestādes norādīja uz *DSB* radīto pieaugumu, kas tiks kompensēts, lai ņemtu vērā attiecīgās izmaiņas līgumsaistību maksājumu aprēķināšanas parametros.
- (393) Šajā saistībā Komisija uzskata, ka papildu nodokļu izmaksu kompensēšana, kas izriet no atbrīvojuma no nodokļiem turpmākas nepiemērošanas *DSB*, atbilst vispārējai sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu kompensēšanas sistēmas ekonomikai. Komisija ir izpētījusi, vai šī kompensācija pilnībā atbilst *DSB* papildu nodokļu apgrūtinājumam tikai attiecībā uz tā darbību sabiedrisko pakalpojumu jomā.

⁽⁵²⁾ Komisija reģistrēja vienu sūdzību. Šai lietai ir piešķirts numurs CP78/2006.

⁽⁵³⁾ Nēli Kruzas kundzes 2009. gada 19. janvāra vēstule Riis-Jørgensen kundzei, D(09)6.

- (394) Līdz ar to Komisija secina, ka Dānijas valsts piešķirtā kompensācija par algu nodokli, kuru DSB atmaksāja, neietver pārmērīgu kompensāciju, tāpēc ir uzskatāma par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007.

9. SECINĀJUMI

- (395) Komisija uzskata, ka sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi, kas noslēgti starp Dānijas Transporta ministriju un DSB, ietver valsts atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta izpratnē.

- (396) Tomēr Komisija secina, ka minētais atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007, ja Dānija ievieš šā lēmuma 222. līdz 240. un 356. apsvērumā aprakstīto aizvietošanas mehānismu spēkā esošajos sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos. Šajos nosacījumos attiecīgais atbalsts ir saderīgs līdz spēkā esošo sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu darbības termiņa beigām.

- (397) Atbalsta saderības novērtējums šajā lēmumā tika veikts, balstoties uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007, kas bija piemērojama laikā, kad Komisija pieņēma lēmumu.

- (398) Komisija piebilst, ka Regulā (EK) Nr. 1370/2007 paredzētie novērtēšanas noteikumi būtībā ir līdzīgi ar Regulas (EEK) Nr. 1191/69 noteikumiem, kurus Komisija ir piemērojusi un interpretējusi savā lēmumā par procedūras uzsākšanu. Tā secina, ka konkrētajā gadījumā Regulas (EEK) Nr. 1191/69 piemērošana nebūtu novedusi pie atšķirīga secinājuma.

- (399) Visbeidzot attiecīgais atbalsts ir saderīgs līdz spēkā esošo sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu darbības termiņa beigām. Tas attiecas uz līgumiem, kas noslēgti 2004. gadā, t. i., pēc 2000. gada 26. jūlija un pirms 2009. gada 3. decembra, bez taisnīga konkursa procedūras un ar darbības termiņu 10 gadi. Tādējādi atbalsts izriet no Regulas (EK) Nr. 1370/2007 8. panta 3. punkta pirmās daļas d) apakšpunkta pirmās daļas un pēdējās daļas pēdējā punkta. Tomēr Komisija atgādina, ka saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 8. panta 2. punktu dalībvalstis veic pasākumus, lai pakāpeniski un vēlākais līdz 2019. gada 3. decembrim izpildītu 5. panta prasības attiecībā uz minēto līgumu piešķiršanas noteikumiem.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumi, kas noslēgti starp Dānijas Transporta ministriju un *Danske Statsbaner*, ietver valsts atbalstu atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktam.

Minētais valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 93. pantu, ja tiek ievēroti šā lēmuma 2. un 3. pantā ietvertie nosacījumi

2. pants

Dānija visos *Danske Statsbaner* spēkā esošajos sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumos iestrādā atmaksāšanas mehānismu, kas aprakstīts šā lēmuma 222. līdz 240. un 356. apsvērumā un kura galvenās iezīmes ir šādas:

— līgumsaistību maksājumu koriģēšana gada beigās, nosakot bruto samazinājumu, kas aprēķināts pēc šāda vienādojuma:

$$\text{Kopējie ieņēmumi} - \text{saprātīga peļņa} - \text{kopējie izdevumi} = \text{bruto samazinājums}$$

— bruto samazinājuma pielāgošana, lai ņemtu vērā efektivitātes ieguvumus un pakalpojuma kvalitātes uzlabojumu, pēc šāda vienādojuma un parametriem:

$$\text{Atmaksāšanas mehānisms} = \text{bruto samazinājums} - \text{korekcijas} \\ (\text{Izm.}\Delta + \text{Pas.km } \Delta) = \text{neto samazinājums}$$

— Izm. Δ : izmaksu samazinājums (uz pasažierkilometriem) attiecībā pret vidējām izmaksām pēdējos četros gados, kas aprēķināts šādi: pasažierkilometru izmaksu (procentos) un vidējo izmaksu pēdējos četros gados starpība reizināta ar kopējām pamatizmaksām, un

— Pas.km. Δ : pasažieru satiksmes palielinājums, ko mēra pasažierkilometros (DKK 0,80 uz pasažierkilometru);

— kopējais samazinājums veikspējas uzlabojuma rezultātā nedrīkst pārsniegt bruto samazinājumu konkrētajā gadā. Tādējādi neto samazinājums ir amplitūdā no nulles līdz bruto samazinājumam.

- Augstākās robežvērtības noteikšana atmaksāšanas mehānismam, kas ļauj garantēt peļņas uzturēšanu saprātīgā līmenī saskaņā ar šādu formulu un kritērijiem:

$$\frac{\text{Saprātīga peļņa (6 \%) + korekcijas (Izm.}\Delta\text{. + pas.km } \Delta\text{)}}{\text{Pašu kapitāls}} < 12 \%$$

- aprēķinos tiek ņemta vērā tikai tā daļa no pašu kapitāla, kas atbilst DSB sabiedrisko pakalpojumu darbībai;

- saprātīgās peļņas augstākā robežvērtība pašu kapitāla atdevei ir noteikta 12 % apmērā, tomēr maksimāli 10 % trīs gadu laikā.

3. pants

Iespējamās kompensācijas, kuras DSB no uzņēmuma *Ansaldo-Breda* saņems par ritošā sastāva piegāžu aizkavēšanos, ir atmaksājamas Dānijas valstij.

4. pants

Dānija divu mēnešu laikā no šā lēmuma paziņošanas dienas informē Komisiju par pasākumiem, kas veikti, lai nodrošinātu atbilstību šā lēmuma 2. un 3. pantam.

5. pants

Šis lēmums ir adresēts Dānijas Karalistei.

Briselē, 2010. gada 24. februārī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA