

II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE

z dne 24. februarja 2010

o pogodbah o izvajanju javne službe prevoza, ki sta jih sklenila dansko ministrstvo za promet in družba Danske Statsbaner (Državna pomoč C 41/08 (ex NN 35/08))

(notificirano pod dokumentarno številko C(2010) 975)

(Besedilo v danskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2011/3/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

Evropske unije. Ta tožba je bila kot nedopustna zavržena s sklepom Sodišča prve stopnje z dne 25. novembra 2009 ⁽⁴⁾.

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe ⁽¹⁾,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima členoma ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (3) Komisija je z dopisom z dne 17. decembra 2009 pozvala Dansko in zainteresirane strani, naj ji predložijo pripombe o ustrezni pravni podlagi za preučitev združljivosti v tej zadevi v skladu z Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in 1107/70 ⁽⁵⁾.

1. POSTOPEK

- (1) Komisija se je po dveh pritožbah in številnih izmenjavah med njo in obema pritožnikoma na eni strani ter njo in danskimi organi na drugi strani 10. septembra 2008 odločila, da sproži formalni postopek preiskave v tej zadevi, in z objavo odločitve v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽³⁾ pozvala Dansko in zainteresirane strani, naj ji predložijo svoje pripombe.
- (2) Odločitev Komisije o sprožitvi formalnega postopka preiskave je bila delno predmet ničnostne tožbe, ki jo je eden od pritožnikov vložil pri Sodišču prve stopnje

2. PREDSTAVITEV UPRAVIČENCA IN PRITOŽNIKOV

2.1 UPRAVIČENEC DO UKREPOV: DANSKE STATSBANER

2.1.1 DANSKO ŽELEZNIŠKO PODJETJE Z DOLGO TRADICIJO

- (4) Danske Statsbaner SV (v nadaljnjem besedilu: DSB) je železniško podjetje na Danskem z dolgo tradicijo.
- (5) DSB je v celoti v lasti države Danske. ⁽⁶⁾ Opravlja le storitve železniškega potniškega prevoza in povezane storitve. ⁽⁷⁾ Prek hčerinskih družb med drugim deluje tudi na Švedskem, Norveškem in v Združenem kraljestvu.

⁽¹⁾ Z učinkom od 1. decembra 2009 sta člena 87 in 88 Pogodbe ES postala člena 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Določbe novih členov so vsebinsko enake prejšnjima členoma. V tem sklepu je treba sklicevanja na člena 107 in 108 PDEU razumeti kot sklicevanja na člena 87 in 88 Pogodbe ES, kadar je to primerno.

⁽²⁾ UL C 309, 4.12.2008, str. 14.

⁽³⁾ Glej opombo 2.

⁽⁴⁾ Zadeva T-87/09, *Jørgen Andersen proti Komisiji*.

⁽⁵⁾ UL L 315, 3.12.2007, str. 1.

⁽⁶⁾ Zakon št. 485 z dne 1. julija 1998 o ustanovitvi neodvisnega javnega podjetja DSB SV in DSB Cargo s 1. januarjem 1999 (v nadaljnjem besedilu: zakon DSB).

⁽⁷⁾ Dejavnosti tovornega prometa družbe DSB so bile leta 2001 prodane družbi Deutsche Bahn.

(6) Danski parlament je leta 1998 sprejel zakon, s katerim je železniško infrastrukturo ločil od dejavnosti železniškega prevoza družbe DSB. ⁽⁸⁾.

(7) DSB je imela leta 2008 približno 9 200 zaposlenih. Njen promet leta 2008 je bil približno 9,85 milijarde DKK (1,32 milijarde EUR).

2.1.2 USTANOVITEV JAVNEGA PODJETJA DSB

(8) Družba DSB je bila leta 1999 preoblikovana v neodvisno javno podjetje. ⁽⁹⁾.

(9) Ob tej priložnosti je bil vzpostavljen nov model finančnega poslovanja podjetja. Otvoritvena bilanca stanja podjetja je bila pripravljena na podlagi ocene sredstev in obveznosti. Danski organi so navedli, da je DSB za vse pomembne postavke pridobila drugo oceno, ki so jo pripravili neodvisni izvedenci.

(10) Danski organi so pojasnili, da je bil lastniški kapital družbe DSB določen v primerjavi s podobnimi podjetji, ki imajo velika osnovna sredstva. Končna otvoritvena bilanca stanja podjetja je temeljila na 36-odstotni stopnji solventnosti in začetni dodelitvi sredstev.

(11) Poleg tega je treba opozoriti, da je bil pravni okvir, ki se uporablja za DSB, dopolnjen z računovodskimi standardi in nacionalnimi smernicami na področju konkurence, v katerih se od podjetja zahteva, da vodi ločeno računovodstvo za svoje glavne dejavnosti in tako preprečuje navzkrižno subvencioniranje. Pogodbena plačila, ki se družbi DSB nakažejo na podlagi pogodb o izvajanju javne službe prevoza, se tako knjižijo ločeno od drugih dejavnosti, ki se opravljajo na tržni podlagi.

(12) Računovodski izkazi družbe DSB se vodijo za vsako dejavnost in temeljijo na podrobnem stroškovnem računovodstvu z uporabo delitvenih ključev za stroške in prihodke. ⁽¹⁰⁾.

2.1.3 SKUPINA DSB

i. DSB S-tog a/s

(13) Skupina DSB ima tudi hčerinsko družbo DSB S-tog a/s, ki je v 100-odstotni lasti DSB SV in opravlja vse primestne železniške storitve na širšem območju Københavna.

(14) Računovodski izkazi družbe DSB S-tog a/s se vodijo ločeno od izkazov družbe DSB SV, saj gre za neodvisno družbo. Prav tako je v računovodskem pravilniku družbe DSB določeno, da se morajo transakcije med družbama DSB in DSB S-tog a/s opravljati pod tržnimi pogoji.

⁽⁸⁾ Upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture zdaj zagotavlja Banedanmark, ki je ločeno javno podjetje.

⁽⁹⁾ Glej opombo 5.

⁽¹⁰⁾ Danski organi so navedli, da so bili različni konti prihodkov izdelani na podlagi dodelitve, in ne računovodskega sistema. Ločenih bilanc stanja za vsako dejavnost ni bilo mogoče izvleči iz računovodskih izkazov.

(15) Presežek, ki ga ustvari hčerinska družba DSB S-tog a/s, se po obdavčitvi upošteva v konsolidiranem poslovnem izidu DSB SV. Dividendna politika države Danske je opredeljena glede na matično družbo DSB SV, ker ta izplačuje dividende.

ii. Druge udeležbe

(16) DSB ima v 100-odstotni lasti družbe DSB Sverige AB, DSB Norge in DSB UK Ltd AS, katerih dejavnost je, kot je omenjeno zgoraj, opravljanje storitev potniškega prevoza in drugih povezanih storitev, in sicer na Švedskem, Norveškem oziroma v Združenem kraljestvu.

(17) Poleg tega ima DSB 60-odstotni delež v družbi Roslagstag AB, ki upravlja progo Roslag v stockholmski regiji. DSB je lastnica družbe zasebnega prava BSD ApS, ki je odgovorna za varstvo pravic intelektualne lastnine.

(18) Poleg tega sta družbi DSB in DSB S-tog a/s skupaj lastnici holdinga DSB Rejsekort A/S, ki ima v lasti 52-odstotni delež družbe Rejsekort A/S, ki je ponudnik elektronskih vozovnic za javni prevoz.

(19) DSB je nazadnje tudi 100-odstotna lastnica verige trgovin na železniških postajah Kort & Godt.

2.2 PRITOŽNIKA

2.2.1 PRVI PRITOŽNIK

(20) Prvi pritožnik je Grahundbus, zasebno podjetje za storitve avtobusnega potniškega prevoza (v nadaljnjem besedilu: Grahundbus).

2.2.2 DRUGI PRITOŽNIK

(21) Drugi pritožnik je Dansk Kollektiv Trafik, poklicno združenje, ki zastopa več danskih prevoznikov (v nadaljnjem besedilu: DKT).

3. PODROBEN OPIS POGODB O IZVAJANJU JAVNE SLUŽBE PREVOZA, KI STA JIH SKLENILA DANSKO MINISTRSTVO ZA PROMET IN DSB

3.1 PRAVNI OKVIR POGODB O IZVAJANJU JAVNE SLUŽBE PREVOZA NA DANSKEM

(22) Družba DSB je imela do 1. januarja 2000 monopol nad storitvami železniškega potniškega prevoza na Danskem. Danski zakonodajalec je od takrat ukinil ta monopol in predvidel dve alternativni ureditvi za opravljanje železniškega potniškega prevoza: ⁽¹¹⁾.

⁽¹¹⁾ Lov om jernbaneverksamhet m.v. Zakon št. 289 z dne 18. maja 1998, kakor je bil pozneje spremenjen. Najnovejši prečiščeni zakon je zakon št. 1171 z dne 2. decembra 2004.

- po eni strani železniški potniški prevoz, ki se opravlja na tržni podlagi in za katerega javni organi ne plačujejo nadomestila („prosti promet“);
 - po drugi strani prevoz, ki se opravlja v okviru pogodb o izvajanju javne službe in za katerega javni organi plačujejo nadomestilo („javni promet“).
- (23) Glede na navedbe danskih organov se zdaj nobena storitev potniškega prevoza ne opravlja redno v okviru ureditve prostega prometa.
- (24) Danski zakonodajni okvir ločuje med dvema vrstama pogodb o izvajanju javne službe prevoza:
- pogodbe o izvajanju javne službe prevoza, ki so sklenjene po postopku s pogajanja med pristojnimi javnimi organi in izvajalcem storitev brez predhodne objave javnega razpisa. Ministrstvo za promet je organ, ki je na Danskem pristojen za pogajanja o pogodbah o izvajanju javne službe prevoza, razen za povezave, na katerih opravljajo storitve nekateri mali regionalni izvajalci;
 - pogodbe o izvajanju javne službe prevoza, ki so dodeljene po postopku javnega razpisa. Pristojni organ za te pogodbe, sklenjene po javnem razpisu, je Trafikstyrelsen, regulativni organ, ki ga je ustanovilo ministrstvo za promet.
- (25) Družba DSB v teh okoliščinah opravlja storitve prevoza po glavnih ter regionalnih in lokalnih železniških progah v okviru pogodb o izvajanju javne službe prevoza, ki jih je z ministrstvom za promet sklenila po postopku s pogajanja.
- (26) V zadnjih letih se je uporaba postopka javnega razpisa postopno razširila. Družba Arriva je tako leta 2002 dobila pogodbo za del regionalnega javnega prevoza na zahodu Danske. Tudi skupno podjetje, ki sta ga ustanovili družbi DSB in First Group (DSB First), je leta 2007 dobilo pogodbo za del regionalnega javnega prevoza na vzhodu Danske in jugu Švedske, ki vključuje regionalne nadnacionalne javnoprometne povezave.
- (27) Danski organi so izrazili tudi namen, da bi bilo več pogodb sklenjenih na podlagi javnega razpisa.

3.2 POGODBA O IZVAJANJU JAVNE SLUŽBE PREVOZA ZA OBDOBJE 2000–2004

- (28) Ta pogodba se nanaša na prevoz po glavnih in regionalnih železniških progah, ki ga je družba DSB izvajala v okviru javne službe v obdobju 2000–2004.
- (29) V oddelku 1 je določeno, da je „cilj te pogodbe [...] spodbujati pozitiven razvoj železniškega potniškega prevoza, pri čemer se kot izhodišče uporabi dober finančni položaj družbe DSB, tj. danskega javnega železniškega podjetja“.

- (30) V naslednjih uvodnih izjavah so povzete najpomembnejše določbe za analizo te pogodbe o izvajanju javne službe prevoza.

3.2.1 VSEBINA POGODBE ⁽¹²⁾

- (31) V členu 3 je opredeljeno področje uporabe pogodbe. Sklicuje se na opravljanje storitev železniškega prevoza in storitev za potnike. Pogodba ne pokriva niti storitev javnega prevoza, ki se oddajajo po javnem razpisu, niti prevoza v prostem prometu, ki zajema prevoz blaga.
- (32) Prevozne storitve, ki jih opravlja DSB, so podrobno opredeljene v členu 7 pogodbe. DSB mora zagotoviti določeno količino storitev merjeno v kilometrih prog (v nadaljnjem besedilu: železniških kilometrih) med trajanjem pogodbe.

Železniški kilometri med trajanjem pogodbe

Leto	2000	2001	2002	2003	2004
Vlak. km (v mio.)	41,0	41,7	41,9	42,1	43,3

- (33) V členu 7.1.a je bil določen cilj, da bo treba od 1. januarja 2006 letno opraviti 51 milijonov železniških kilometrov.
- (34) Vendar je v členu 8 pogodbe vseeno natančneje določeno, da se dansko ministrstvo za promet lahko odloči, da objavi javni razpis za določen del prevoženih železniških kilometrov, kar bi povzročilo odpoved pogodbe. V določbah člena 8 je podrobno opredeljena pravna ureditev, ki se uporablja za javne razpise. Opredeljene so tudi posledice, zlasti glede zmanjšanja nadomestil in posledic v zvezi z železniškim voznim parkom.
- (35) V členu 7 so določena tudi pravila o voznih redih in pogostnosti prevoznih storitev. Kar zadeva vozne rede, je v členu 9 določeno njihovo usklajevanje. Več določb zagotavlja, da lahko DSB vzpostavi usklajen sistem javnega prevoza, tako da omogoči uskladitev avtobusov in vlakov.
- (36) V členu 10 sta določeni uporaba in pridobitev novega železniškega voznega parka v skupni vrednosti 5,6 milijarde DKK do leta 2006. Ta novi vozni park je nov model dizelskih vlakov, imenovanih IC4. Tehnične lastnosti teh novih vlakov glede hitrosti, števila sedežev ali stopnje udobja ter pogoji za uporabo teh vlakov na nekaterih povezavah so opredeljeni v členu 10. Te naložbe se kompenzirajo s spodaj opisanimi pogodbenimi plačili.

⁽¹²⁾ Pogodba vsebuje preambulo, 22 členov in pet prilog.

(37) Druge pomembne določbe, ki jih je treba omeniti, so:

- člen 11, v katerem so navedeni pogoji v zvezi z infrastrukturo in opredeljeni odnosi z *Banedanmark*,
- člen 12, ki vsebuje določbe o storitvah za potnike,
- člen 13, v katerem so opredeljene sankcije v primeru netočnosti,
- člen 14, v katerem so opredeljeni pogoji za določitev cen prevoza.

3.2.2 POGODBENA PLAČILA

- (38) Finančna nadomestila, ki jih prejema družba DSB, so opredeljena v členu 4 pogodbe.
- (39) Prihodke od prodaje vozovnic dobi DSB. DSB poleg tega prejema od danskega ministrstva za promet tudi pogodbeno plačila za storitve, opravljene v skladu s pogodbo.
- (40) Pogodbeno plačila so opisana v spodnji preglednici:

Pogodbeno plačila za obdobje 2000–2004

Leto	2000	2001	2002	2003	2004
DKK (v mio)	2 884,9	2 945,7	2 953,7	3 039,4	3 057,9

- (41) Ta plačila se vsako leto prilagodijo glede na gibanje indeksa neto cen.
- (42) Znesek pogodbenih plačil temelji na predvidenem desetletnem proračunu družbe DSB, ki je bil sprejet 11. junija 1999 in v katerem je opredeljena dolgoročna finančna strategija te družbe.
- (43) V členu 4 so predvidene tudi nekatere prilagoditve v zvezi s petletnim okvirnim sporazumom z dne 26. novembra 1999, ki se uporablja v sektorju železniškega prevoza. Na podlagi tega okvirnega sporazuma je bilo sprejetih več posebnih dopolnitev k pogodbi, ki se nanašajo na:

- pridobitev in začetek obratovanja novega voznega parka (člen 10 pogodbe),
- poole primestnega železniškega prometa in posodobitev železniških postaj,

— izboljšanje kakovosti železniške povezave Odense–Svendborg,

— finančne spodbude za spodbujanje razumnega obsega prevoza na družbenoekonomski ravni.

(44) Pogodbeno plačila pokrivajo amortizacijo in obresti v zvezi z voznim parkom, pridobljenim v skladu s členom 10 pogodbe. Vendar druge dopolnitve lahko povzročijo povečanje pogodbenih plačil.

(45) Člen 5 se nanaša na pristojbine za uporabo železniške infrastrukture. Pogodbeno plačila zajemajo izdatke družbe DSB za plačilo pristojbin za uporabo železniške infrastrukture, ki jih mora plačati za vlake, za katere velja pogodba. V členu 5 je določen tudi mehanizem letnega prilagajanja teh pristojbin.

3.2.3 MESTNI PREVOZ

(46) Dansko ministrstvo za promet je pogodbo sklenilo tudi z družbo DSB S-tog a/s, in sicer za opravljanje javne službe v obdobju 2000–2004 v elektrificiranem metropolitanskem železniškem omrežju.

(47) Ta pogodba je sestavljena po istem vzorcu kot pogodba o javnih storitvah prevoza po glavnih in regionalnih železniških progah in vsebuje podobne določbe. V njej so podrobno opisane storitve metropolitanskega javnega prevoza, ki jih mora opravljati družba DSB S-tog a/s, ki je med trajanjem pogodbe obvezana opraviti določene količine storitev (merjene v železniških kilometrih). Vsebuje obveznosti o voznih redih in pogostnosti prevoznih storitev ter določbe o uporabi in pridobitvi novega voznega parka.

(48) Tudi sistem nadomestil, uveden s to pogodbo, je enak sistemu iz pogodbe o izvajanju javne službe prevoza po glavnih in regionalnih železniških progah. Pogodbeno plačila so določena na isti osnovi za izračun (6-odstotna donosnost lastniškega kapitala po obdavčitvi).

(49) Pogodbeno plačila so opisana v spodnji preglednici, zanje pa veljajo enaka pravila kot pri pogodbi o izvajanju javne službe prevoza po glavnih in regionalnih železniških progah.

Pogodbeno plačila za obdobje 2000–2004

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

3.3 POGODBA O IZVAJANJU JAVNE SLUŽBE PREVOZA ZA OBDOBJE 2005–2014

(50) Druga pogodba med danskim ministrstvom za promet in DSB se nanaša na opravljanje javnih služb prevoza po glavnih in regionalnih železniških progah v obdobju med letoma 2005 in 2014.

(51) Predmet pogodbe je v uvodu opisan tako: „Določiti jasen okvir za tako opravljanje teh javnih storitev, da bo državi zagotovljen najboljši mogoči rezultat na področju železniškega potniškega prometa, ob upoštevanju razpoložljivih finančnih sredstev za železniški prevoz, in skrbeti, da ima družba DSB dober finančni položaj.“

3.3.1 VSEBINA POGODBE ⁽¹³⁾

(52) V členu 1.1 je opredeljeno področje uporabe pogodbe. Omenjeni so posebni odseki omrežja, na katerih je zagotovljen promet kot javna storitev v skladu s pogodbo.

(53) Treba je opozoriti, da DSB na dveh posebnih povezavah ne prejema prihodkov od prodanih vozovnic. Pogodba se nanaša tudi na mednarodne povezave z Nemčijo in povezavo København–Ystad, ki je bila prej zagotovljena v okviru prostega prometa.

(54) Prevozne storitve, ki jih opravlja DSB, so opredeljene v načrtih prometa (število vlakov in razmiki med vlaki), postankov (ustavljanje na postajah) in prog (zahteve po povezavah). Ti trije načrti so opisani v členu 1 poleg pravil o številu sedežev, pogostnosti, zanesljivosti, zadovoljstvu potnikov, prekinitvah storitev in drugih posebnih pogojih.

(55) V členu 2 so določena podrobna pravila za določitev cen, ki zajemajo posebne določbe o prevozih čez ožino Öresund.

(56) Člen 3 se nanaša na področje uporabe zadevnih prevoznih storitev v primerjavi s storitvami, ki se opravljajo v prostem prometu. V odstavku 3.3 je zlasti določeno, da je mogoče storitve javnega prevoza razširiti prek sedanjega okvira, vendar brez povečanja pogodbenih plačil.

(57) V členu 4 so določena pravila, odgovornosti in obveznosti v zvezi s posodobitvijo železniških postaj. DSB mora pripraviti načrte za posodobitev železniških postaj in jih predložiti v vednost danskemu ministrstvu za promet.

(58) V členu 5 pogodbe so našteje posebne zaveze družbe DSB za opravljanje prevoznih dejavnosti. Te zaveze se med drugim nanašajo na obveščanje, inšpekcijske preglede opreme, obveznost dajanja voznega parka na razpolago izvajalcem storitev v primeru javnega razpisa za nekatere povezave in nekatere pogoje za izdajanje vozovnic ali brezplačnih vozovnic za nekatere kategorije potnikov.

(59) Nazadnje so v členu 6 določeni možnost in pogoji za organizacijo javnega razpisa za nekatere povezave in posledično zmanjšanje pogodbenih plačil za zadevne storitve.

3.3.2 POGODBENA PLAČILA

(60) Finančna nadomestila za družbo DSB so določena v členu 7 pogodbe.

(61) Prihodke od prodanih vozovnic načeloma dobi DSB. ⁽¹⁴⁾ DSB poleg tega od danskega ministrstva za promet prejema tudi pogodbeno plačilo za storitve, določene v pogodbi.

(62) Pogodbena plačila so opisana v spodnji preglednici:

Pogodbena plačila za obdobje 2005–2014

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

(63) Ta plačila so fiksna in jih ni mogoče samodejno prilagajati, razen če ni v pogodbi določeno drugače. Vendar se vsako leto prilagodijo glede na gibanje indeksa neto cen, navedenega v zakonu o javnih financah.

(64) V pogodbi ni navedeno, kako je izračunan znesek pogodbenih plačil. Dansko ministrstvo za promet je navedlo, da plačila temeljijo na desetletnem proračunu, pripravljenem na podlagi ocen stroškov in prihodkov.

(65) Pogodbena plačila med drugim pokrivajo amortizacijo in obresti v zvezi z novim železniškim voznim parkom, kot je opisano v naslednji preglednici:

⁽¹³⁾ Pogodba vsebuje preambulo, deset členov in devet prilog.

⁽¹⁴⁾ Glej izjeme zgoraj.

Amortizacija novega voznega parka v obdobju 2005–2014

(v mio. DKK)

Leto	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
Lokalni vlaki						15	44	74	89	89

- (66) Načrt dobave za letne naložbe v nov vozni park je predstavljen v spodnji preglednici:

Dobava novega voznega parka

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

(*) Podatki ob sklenitvi pogodbe še niso bili na voljo.

- (67) V pogodbo je bilo vnesenih več določb zaradi upoštevanja zamud pri dobavi voznega parka v okviru pogodbe za obdobje 2000–2004.
- (68) V členu 7.1.2 je predvidena možnost, da se pogodbeni plačila vsako leto prilagodijo glede na dobavo novega voznega parka. Te prilagoditve pa ne bi smele povzročiti, da bi DSB prejela večje nadomestilo. Prilagoditve se ne izvedejo, če je zadevni znesek manjši od 8 milijonov DKK.

3.3.3 MESTNI PREVOZ

- (69) Druga pogodba med danskim ministrstvom za promet in družbo DSB S-tog a/s se nanaša na opravljanje storitev javnega prevoza v elektrificiranem metropolitanskem železniškem omrežju v obdobju od 1. januarja 2005 do 31. decembra 2014.
- (70) Ta pogodba temelji na sistemu podobnih določb kot pogodba o javnih storitvah prevoza po glavnih in regionalnih železniških progah. V njej so določene storitve, ki jih mora opraviti družba DSB S-tog a/s, in sicer v zvezi z zadevnimi progami, prevoznimi storitvami, zahtevami glede zmogljivosti, rednosti in zanesljivosti storitve ter stopnje zadovoljstva potnikov in celo prekinitev storitev. Določeni so tudi pogoji za določanje cen, posodobitev železniških postaj in obveščanje. Določene so sankcije v primeru neupoštevanja pogodbe.
- (71) Sistem nadomestil, uveden s to pogodbo, je enak sistemu iz pogodbe o izvajanju javne službe prevoza po glavnih in regionalnih železniških progah. Pogodbena plačila so določena na isti osnovi za izračun (6-odstotna donosnost lastniškega kapitala po obdavčitvi).
- (72) Pogodbena plačila so opisana v spodnji preglednici:

Pogodbena plačila za obdobje 2005–2014

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

- (73) V tej pogodbi so enako kot v pogodbi o izvajanju javne službe prevoza po glavnih in regionalnih železniških progah določeni pogoji za spreminjanje teh plačil in pogodbeni plačila za amortizacijo voznega parka.

4. RAZLOG ZA SPREJETJE ODLOČITVE O SPROŽITVI POSTOPKA

- (74) Komisija je v odločitvi o sprožitvi postopka izrazila dvom o združljivosti nadomestil za zagotavljanje javnih storitev, izplačanih družbi DSB, z notranjim trgov. Omenila je, da je cilj postopka ugotoviti, ali obravnavane pogodbe o izvajanju javne službe prevoza zajemajo dodelitev državne pomoči družbi DSB in ali so izplačana pogodbeni plačila čezmerno nadomestila stroške, ki jih je DSB imela zaradi izpolnjevanja nalog javne službe, opredeljenih v pogodbah.

- (75) Prvič, Komisija se je vprašala o obstoju gospodarske prednosti v korist družbe DSB. Zato je uporabila merila, ki jih je Sodišče določilo v sodbi *Altmark* ⁽¹⁵⁾.

- (76) Čeprav je Komisija menila, da je bil upravičenec v resnici odgovoren za izpolnjevanje jasno opredeljenih obveznosti javne službe prevoza (uvodne izjave od 69 do 76 odločitve o sprožitvi postopka), je, nasprotno, izrazila dvom o obstoju vnaprej ter objektivno in pregledno določenih meril, na podlagi katerih je bilo izračunano nadomestilo za obdobje 2009–2014 (uvodne izjave od 77 do 80 navedene odločitve).

- (77) Komisija je podvomila tudi o tem, ali nadomestila niso presegala tistega, kar je potrebno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti. Komisija je glede tega želela posebej preučiti presežke dobička DSB (uvodne izjave od 83 do 90 odločitve o sprožitvi postopka), zamude pri dobavi voznega parka (uvodne izjave od 91 do 100 navedene odločitve) in poseben primer povezave København–Ystad (uvodne izjave od 101 do 103 navedene odločitve).

- (78) Komisija je poleg tega opozorila, da pogodbe o izvajanju javne službe prevoza niso bile dodeljene po postopku javnega razpisa. Zato je izrazila dvom, da je bila raven

potrebnega nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (uvodne izjave od 104 do 107 navedene odločitve).

- (79) Nadomestila za javne storitve so državna sredstva ter lahko izkrivljajo konkurenco in vplivajo na trgovino med državami članicami, zato je Komisija izrazila skrb, da pogodbe o izvajanju javne službe prevoza vsebujejo elemente državne pomoči v korist družbi DSB.

- (80) Komisija se je nato vprašala o združljivosti pogodb o izvajanju javne službe prevoza z notranjim trgov na podlagi člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 ⁽¹⁶⁾.

- (81) Komisija je podvomila tudi o tem, ali je bil znesek nadomestila, to je cena, ki jo je plačala danska vlada, omejen na to, kar je potrebno za kritje stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti javne službe, in sicer iz razlogov, pojasnjenih zgoraj pri oceni upoštevanja tretjega merila, določenega v sodbi *Altmark*. Predvsem je izrazila dvom, da je bilo mogoče s tem, da je država Danska dobila dividende od dobička družbe DSB, in z zmanjšanjem letnih pogodbenih plačil preprečiti vsakršno tveganje čezmernih nadomestil (uvodni izjavi 129 in 131 navedene odločitve).

5. TRDITVE DANSKIH ORGANOV PO SPROŽITVI POSTOPKA

Uvodne opombe

- (82) Danski organi v dopisu z dne 12. decembra 2008 menijo, da so že v okviru prejšnjih zahtev Komisije za informacije poslali dejanske in pravne elemente, ki jih Komisija potrebuje za ugotovitev, da pogodbeni plačila niso državna pomoč ali vsaj, da je morebitna državna pomoč združljiva s Pogodbo. Tako so spomnili na dejanske in pravne elemente, ki so jih poslali Komisiji. Poleg tega so predstavili trditve o dejanskih in pravnih elementih, ki jih je bilo treba natančneje pojasniti zaradi

⁽¹⁵⁾ Sodba Sodišča z dne 24. julija 2003 v zadevi C-280/00, *Altmark Trans GmbH in Regierungspräsident Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (v nadaljnjem besedilu: sodba *Altmark*, Recueil 2003, str. I-7747).

⁽¹⁶⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovniških poteh (UL L 156, 28.6.1969, str. 1). Popravek je bil objavljen v UL L 169, 29.6.1991, str. 1.

dogodkov, ki so se med tem zgodili, ali z vidika pripomb, ki jih je Komisija navedla v odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave.

(83) Danski organi poleg tega načeloma trdijo, da se strinjajo s sklepanjem Komisije, kar zadeva, po eni strani, preverjanje obstoja državne pomoči na podlagi meril iz sodbe *Altmark* in, po drugi strani, pravno podlago za oceno združljivosti s Pogodbo.

(84) Nasprotno pa so izrazili nestrinjanje z razlago, ki jo je Komisija navedla glede sodbe *Danske Busvognmænd* (znana tudi kot sodba *Combust*).⁽¹⁷⁾ Komisija namreč meni, da če pogodba o izvajanju javne službe prevoza pomeni državno pomoč, bi ta morala biti priglasena. Nasprotno pa danski organi menijo, da če se uporablja Uredba (EGS) št. 1191/69 in so nadomestila, predvidena v okviru pogodbe o izvajanju javne službe prevoza, v skladu z Uredbo, za ta nadomestila ne velja obveznost priglasitve na podlagi člena 17(2) Uredbe (EGS) št. 1191/69.

(85) Nazadnje, Danska poudarja, da je v novejši sodni praksi in zlasti v sodbi Splošnega sodišča Evropske unije v zadevi T-289/03 (*Bupa*) določeno, da je treba merila iz sodbe *Altmark* uporabljati ob upoštevanju položaja v zadevnem sektorju in da imajo države članice široko diskrecijsko pravico.

Drugo merilo iz sodbe *Altmark*

(86) Danski organi opozarjajo, da je Komisija priznala, da se je drugo merilo iz sodbe *Altmark* upoštevalo pri nadomestilu, izplačanem za obdobje 1998–2008, vendar je glede tega podvomila v zvezi z obdobjem 2009–2014.

(87) Danski organi menijo, da ta dvom temelji na nespornosti, ker je bilo nadomestilo enako kot v prejšnjem obdobju izračunano na podlagi desetletnega proračuna za obdobje 2005–2014.

(88) Ta proračun so poslali Komisiji ter predstavili napovedi in predpostavke, uporabljene za utemeljitev tega proračuna, in sicer:

— splošno letno inflacijo v višini 2,5 %,

— zvišanje cen vozovnic za 2,5 % v skladu z inflacijo,

— povprečno povečanje produktivnosti za 2,5 % na leto,

— letno obrestno mero v višini 5,15 %,

— donosnost lastniškega kapitala po obdavčitvi v višini 6 %,

— naložbe v vozni park v vrednosti približno 10 milijard DKK,

— povečanje števila prevoženih kilometrov za približno 20 %,

— povečanje števila potnikov za približno 20 %,

— oprostitev davka na izplačane plače za zaposlene v družbi DSB.

(89) Danska je poleg tega pojasnila, da je bil ta proračun prvotno pripravljen na podlagi obveznosti glede pristojbin za infrastrukturo v letu 2003. Spremembe teh obveznosti in posledično zmanjšanje nadomestil, izplačanih družbi DSB, so bile v tem času vključene v pogodbo, preden je bila podpisana. Ministrstvo za promet je vsebino pogodbe in proračun predstavilo v aktu št. 112 iz leta 2004, ti podatki pa so bili vključeni tudi v zakon o javnih financah.

Tretje merilo iz sodbe *Altmark*

(90) Danski organi so predložili trditve in informacije o treh vidikih, o katerih je Komisija izrazila dvom v zvezi s tveganjem čezmernih nadomestil.

⁽¹⁷⁾ Zadeva T-157/01, *Danske Busvognmænd*, Recueil 2004, str. II-917, točke 77 do 79.

i. Izboljšanje rezultatov družbe DSB

- (91) Najprej, danski organi menijo, da izboljšanje poslovnega izida DSB ni posledica čezmernih nadomestil. Po njihovem mnenju je bila osnova za izračun nadomestila pravilna, torej doseženega izboljšanja poslovnega izida ni mogoče pripisati morebitnim čezmernim nadomestilom, temveč drugim okoliščinam.

Lastniški kapital

- (92) Danska je predložila podrobno analizo razvoja lastniškega kapitala družbe DSB, ki se je v obdobju 1999–2004 povečal s 4,797 milijarde DKK na 7,701 milijarde DKK (oziroma za 2,852 milijarde DKK). Povečanje lastniškega kapitala je posledica nekaterih okoliščin, ki se niso upoštevale pri pripravi proračuna, med njimi pa so močno izboljšanje učinkovitosti družbe DSB, ki je bilo nepričakovano, in višji izredni prihodki, na primer od prodaje nepremičnin. To niso okoliščine, ki bi jih danska vlada lahko razumno upoštevala pri pripravi proračuna in posledično pri določitvi zneska nadomestila.

- (93) Danski organi pojasnjujejo, da povečanje lastniškega kapitala vseeno ni posledica prevelikih donacij za poslovanje, ki jih je nakazala država, temveč je posledica petih drugih dejavnikov, od katerih so bili nekateri nepredvideni:

— po eni strani je bil zelo velik del povečanja lastniškega kapitala družbe DSB predviden v okviru ustanovitvenega proračuna (1,709 milijarde DKK). Akt št. 249/1999 kaže, da je na začetku obstajal očiten političen in gospodarski pogoj, ki je usmerjal preoblikovanje DSB v uspešno neodvisno javno podjetje, po katerem bi morala ta družba v nekaj letih doseči vsaj 30-odstotno stopnjo solventnosti. Ta predpogoj je temeljil na gospodarski oceni stopenj solventnosti, ki so potrebne za podjetja podobne velikosti kot DSB,

— konec tega obdobja, in sicer leta 2005, so bile državi izplačane dividende (736 milijonov DKK), kar pomeni, da družba DSB v resnici konec leta 2004 ni mogla razpolagati s svojim lastniškim kapitalom,

— del povečanja lastniškega kapitala je posledica sprememb računovodskih praks leta 1999 in 2001 v zvezi s predpogoji, na podlagi katerih je bil pripravljen začetni proračun za leto 1999 (ocena lastniškega kapitala v višini 594 milijonov DKK). Ta sprememba računovodskih praks ni imela nobenega

dejanskega ekonomskega učinka za podjetje, zato je treba to popraviti. Danski organi tako poudarjajo, da je mogoče v popravljenih podatkih teh računovodskih sprememb ugotoviti, da je bil razvoj lastniškega kapitala v resnici negativen, saj se je zmanjšal za 135 milijonov DKK,

— stopnja davka od dobička pravnih oseb, ki je bila ob pripravi ustanovitvenega proračuna leta 1999 32 %, se je nato (v letih 2002, 2003 in 2004) znižala na 30 %. To znižanje davčne stopnje je v zadevnem obdobju povzročilo nepredviden dobiček v višini 43 milijonov DKK. Če ne bi bilo tega učinka, bi lahko opazili negativen vpliv na lastniški kapital v višini 178 milijonov DKK,

— zmanjšanje lastniškega kapitala v otvoritveni bilanci stanja za leto 1999 v višini 36 milijonov DKK.

- (94) Po mnenju Danske ti elementi dokazujejo, da povečanje lastniškega kapitala družbe DSB ni posledica velikih donacij za poslovanje, ki jih je nakazala država, in da ga je treba gledati z vidika zgoraj navedenih finančnih, računovodskih in davčnih dejavnikov. DSB torej donacij, ki jih je prejela od države, ni uporabila za povečanje lastniškega kapitala v deležih, večjih od zneska, določenega v ustanovitvenem proračunu.

Izid iz poslovanja

- (95) Danski organi glede izida iz poslovanja, vknjiženega v proračun pred izplačilom dividend poudarjajo, da ugotovljeno izboljšanje izida ne kaže, da je DSB prejela čezmerna nadomestila. To izboljšanje naj bi bilo predvsem posledica vrste dejavnikov – s pozitivnimi in negativnimi vplivi –, ki jih ni bilo mogoče upoštevati, ko je bila določena raven nadomestil.

- (96) Danska meni, da so take spremembe glede na prvotni proračun neizogibne, ko gre za večletne pogodbe o izpolnjevanju obveznosti javne službe. V teh primerih zneska nadomestila ni mogoče določiti tako, da bi bilo po naknadni preučitvi mogoče trditi, da natančno ustreza dejanskim stroškom po odbitku prihodkov in razumnega dobička.

- (97) Po mnenju danskih organov lahko celo v primeru, ko obveznost javne službe izhaja iz dodelitve javnega naročila, pride do sprememb na trgu in v položaju zadevnega podjetja, kot je dejstvo, da dejansko ustvarjeni dobiček ne ustreza temu, kar je podjetje, ki mu je bilo naročilo dodeljeno, predvidelo ob sklenitvi pogodbe.

- (98) Danska torej meni, da se ni mogoče sklicevati na izboljšanje ali poslabšanje nepričakovanega izida, ki ga je mogoče pripisati tej vrsti nepredvidenih dejavnikov, da bi trdili, da je bilo nadomestilo določeno tako, da zajema dodelitev čezmernih ali premajhnih nadomestil.
- (99) V obravnavani zadevi so ugotovljena izboljšanja izida posledica hkratnega delovanja več dejavnikov, kot je splošni razvoj gospodarskih razmer, razvoj na zadevnem trgu, povečanje produktivnosti (na primer z znižanjem stroškov dela ali zmanjšanjem dostopa do infrastrukture po odstopu tovarnega prometa, znižanjem amortizacije ali izboljšanjem finančnega poslovanja).
- (100) Danska dodaja, da je za pogodbe, sklenjene z družbo DSB, značilno, da sta se pogodbeni stranki dogovorili za plačilo na podlagi običajnih tržnogospodarskih premislekov, saj je bila raven plačila določena tako, da pokriva stroške DSB ob upoštevanju pričakovanih prihodkov in razumnega dobička. Dejstvo, da je imela družba DSB nazadnje boljši izid, kot je bilo predvideno v proračunu, ne pomeni, da je bil znesek nadomestila, določen v pogodbah, previsok.

Zmanjšanje nadomestila in izplačilo dividend

- (101) Danski organi opozarjajo, da čeprav po njihovem mnenju nadomestila niso bila čezmerna, sta tveganje čezmernih nadomestil v vsakem primeru preprečila dividendna politika danske vlade, določena v zakonu o javnih financah št. 249/1999, in posledično zmanjšanje nadomestil v sporazumu, sklenjenem z družbo DSB.
- (102) Danska namreč meni, da je z dividendno politiko zagotovila, da DSB ne bo povečala lastniškega kapitala čez določeno raven in posledično čez potrebno raven. Čeprav ni bilo določeno nobeno zavezujoče pravno pravilo, je Danska s to dividendno politiko skušala uskladiti dva vidika:
- običajni tržnogospodarski premisleki, katerih namen je določiti, kaj je gospodarsko upravičeno ob upoštevanju finančnega položaja podjetja,
 - družbenoekonomski premisleki ali premisleki glede konkurence v zvezi z obsegom lastniškega kapitala in donacij za poslovanje družbe DSB.
- (103) Danski organi pojasnjujejo, da je treba izplačila dividend državi uporabiti kot sredstvo za popravek obsega lastniškega kapitala družbe DSB v letih po ustanovitvi in kot sredstvo za vračilo poslovnega presežka, če bi se v nadaljevanju izkazalo, da je imela DSB v resnici večji dobiček od pričakovanega. To načelo izhaja iz zakona o javnih financah št. 249/1999. Izplačilo dividend je treba uporabiti za stalno reguliranje strukture kapitala družbe DSB in s tem dejanskih neto donacij za poslovanje. Dividendna politika predvideva tudi spodbujanje družbe DSB k izboljšanju učinkovitosti, saj je bilo izhodišče, da morajo dividende ustrezati polovici presežka družbe DSB po obdavčitvi. To izboljšanje učinkovitosti bo tako v določeni meri koristno za to družbo in se ne bo kazalo le v posledičnem vračilu donacij za poslovanje.
- (104) Danski organi menijo, da je to v skladu s splošnimi tržnogospodarskimi premisleki, po katerih je mogoče uporabiti instrumente za spodbujanje, da bi določili to, kar je treba imenovati razumni dobiček, kot priporoča Komisija. ⁽¹⁸⁾
- (105) Danska opozarja, da je izvajanje te dividendne politike v povezavi z nalogami, opravljenimi na podlagi pogodb, v obdobju 1999–2006 privedlo do tega, da so bile državi nakazane dodatne skoraj 3 milijarde DKK v primerjavi s prvotno predvidenim zneskom.
- (106) Po mnenju danskih organov je dividendna politika torej v resnici delovala kot „mehanizem vračila“, s katerim je bilo mogoče kompenzirati morebitna čezmerna nadomestila. Poudarjajo, da je delež nadomestila, nakazanega družbi DSB, ki je bil državi vrnjen v obliki dividend, poleg tega precej večji od razlike med presežkom, ki je bil predviden v proračunu družbe DSB, in presežkom, ki je bil v resnici ustvarjen. Dividendna politika je tako torej pripomogla k zagotavljanju, da DSB ne more izkoristiti državnih donacij za poslovanje za pridobitev konkurenčne prednosti – na primer z razvojem svojega lastniškega kapitala nad predvideno ravno ali z uporabo letnega presežka.
- (107) Poleg tega danski organi menijo, da je zelo težko določiti pogodbeni pravila o naknadnem popravku donacij za poslovanje. Nasprotno pa država zaradi dividendne politike v skladu z danskim pravom gospodarskih družb lahko zagotovi, da je neto donacija za poslovanje dejansko popravljena, če je dobiček v zadevnem letu večji od tega, kolikor je bilo pričakovano ali predvideno ob sklenitvi pogodbe. Po mnenju državnih organov je torej izplačilo dividend v praksi izredno učinkovit instrument za preprečevanje čezmernih nadomestil.

⁽¹⁸⁾ Odločba Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67), glej zlasti člen 5(4).

- (108) Poleg tega danski organi omenjajo, da je tudi Sodišče prve stopnje ugotovilo, da imajo lahko države članice široko diskrecijsko pravico pri določitvi nadomestil, kadar je odvisna od presoje zapletenih ekonomskih dejstev.⁽¹⁹⁾ Opozarjajo tudi, da pravo Skupnosti ne vsebuje nobene obveznosti, da je treba neto donacije za poslovanje vedno zmanjšati na določen način, na primer z uporabo pogodbenih pravil ali na podoben način. V skladu z merili iz sodbe *Altmark* je namreč pomembno, da država dejansko zagotovi, da nadomestila niso čezmerna. Vendar morajo države članice določiti, kako bodo ravnale v praksi.

ii. Zamude pri dobavi voznega parka

- (109) Po mnenju danskih organov zamuda pri dobavi vlakov IC4 in IC2 ni ustvarila gospodarske prednosti za družbo DSB.
- (110) Potrjujejo, da so pri dobavi novih vlakov IC4 in IC2, ki so bili naročeni pred sklenitvijo pogodbe o prevozu za obdobje 2005–2014 in bi morali biti dobavljeni od leta 2003, nastale zamude, ki jih je mogoče pripisati proizvajalcu (družbi AnsaldoBreda). Danski organi navajajo, da če bi bila dobava opravljena po predvidenem razporedu, bi imela družba DSB stroške, ki bi ustrezali amortizaciji vlakov in obrestim ter bi se krili s pogodbenimi plačili.

Pogodba o prevozu za obdobje 2005–2014

- (111) Ker DSB ni imela takih izdatkov, so se pogodbeni plačila zmanjšala v okviru pogodbe o prevozu za obdobje 2005–2014. Točen znesek izdatkov, ki se jim je družba izognila, je izračunan na podlagi posojil, ki jih je DSB res najela, in 20-letne amortizacijske dobe v skladu z računovodskimi praksami družbe DSB (oziroma prihranek 4 milijonov DKK za enoletno zamudo za vlak IC4 in prihranek 2,7 milijona DKK za enoletno zamudo za vlak IC2).
- (112) Zato so se plačila družbi DSB v okviru pogodbe zmanjšala za 645 milijonov DKK (252 milijonov DKK leta 2005 in 393 milijonov DKK leta 2006).
- (113) Danska ob upoštevanju teh dejstev meni, da ni mogoče sklepati, da so zamude pri dobavi vlakov IC4 in IC2, kar zadeva pogodbo o prevozu za obdobje 2005–2014, povzročile, da je DSB prejela čezmerna nadomestila.

Dodatne pogodbe

- (114) Da bi DSB imela dovolj sodoben vozni park, uporablja najeti vozni park – dodatne pogodbe, katerih trajanje je bilo treba po letu 2006 podaljšati zaradi velikih zamud dobavitelja, družbe AnsaldoBreda (podaljšanje za dodatna štiri leta).
- (115) Danski organi pojasnjujejo, da pogodbeno plačilo, nakazano družbi DSB v skladu s pogodbo, sklenjeno po postopku s pogajanjem, ne bi pokrivalo izdatkov za začetek obratovanja vlakov (amortizacija in obresti), če ti vlaki ne bi dejansko začeli obratovati, in da v tej pogodbi ni bila določena nobena obveznost za DSB, da začne uporabljati nadomestni vozni park na zgoraj navedenih progah.
- (116) Takó so po mnenju danskih organov družbi DSB z dodatnimi pogodbami torej naložene dodatne obveznosti javne službe (začetek obratovanja sodobnega nadomestnega voznega parka na nekaterih progah), hkrati pa ji je dodeljeno še nadomestilo za stroške najema.

Pogodba o prevozu za obdobje 2000–2004

- (117) Danski organi menijo, da se neto pozitivni gospodarski vpliv zaradi zamude lahko pripiše dejstvu, da v prvotni petletni pogodbi in v dodatni pogodbi za obdobje 2001–2004 ni bilo določb o zmanjšanju nadomestila v primeru zamude pri dobavi vlakov IC4. Nasprotno pa veljavna pogodba o prevozu za obdobje 2005–2014 vsebuje prav določbe o zmanjšanju nadomestila v primeru zamude.
- (118) Ta pozitivni neto vpliv v obdobju 2001–2004 ocenjujejo na 104 milijone DKK zaradi zamude pri dobavi vlakov. Vendar ta neposredni vpliv ne pokriva resničnih gospodarskih posledic zamude za DSB, ki ni mogla uporabljati novih vlakov (vzdrževanje starejših vlakov, škoda za podobo družbe, izguba prihodkov).
- (119) Danska poleg tega pojasnjuje, da so nadomestila, ki jih je DSB prejela od družbe AnsaldoBreda, le začasno nadomestilo za gospodarsko izgubo zaradi zamude pri dobavi vlakov. Ob dobavi bo določen dokončni znesek škode, nastale družbi DSB, mogoče pa bo določiti tudi skupni znesek nadomestila, ki ga bo plačala družba AnsaldoBreda.

⁽¹⁹⁾ Zadeva T-289/03, *BUPA proti Komisiji*, ZOdl. 2008, str. II-81, točka 214.

(120) Danski organi torej menijo, da bo to nadomestilo natančno ustrezalo gospodarski izgubi, ki jo bo imela DSB, in bo torej nevtravno za računovodstvo te družbe. Iz istega razloga neto vpliv nadomestila, ki ga bo plačala družba AnsaldoBreda, ni čezmerno nadomestilo za DSB. Zamude pri dobavi vlakov torej ne ustvarjajo in tudi v prihodnosti ne bodo ustvarjale gospodarske prednosti za družbo DSB.

(121) Nazadnje, danski organi opozarjajo, da dividendna politika danske vlade v vsakem primeru zagotavlja, da bo vsak morebiten pozitiven vpliv nadomestil, ki jih bo prejela DSB, odpravljen ob izplačilu dividend.

iii. Poseben primer povezave København–Ystad

Nadomestila za javne storitve prevoza

(122) Danski organi pojasnjujejo, da je družba DSB prejela nadomestilo le za opravljanje prevozov na tej progi v obdobju 2005–2014.

(123) Pri opravljanju prevozov na tej progi je treba namreč razlikovati med tremi obdobji:

— do leta 2002 so se prevozi na tej progi opravljali kot „dejavnost v prostem prometu“, to je pod popolnoma konkurenčnimi pogoji, ne da bi država izplačala nadomestilo ali določila obveznost. DSB je tako morala voditi ločeno računovodstvo za to progo, ki je morala ustvariti presežek v celotnem obdobju le ob upoštevanju prihodkov od te proge,

— DSB se je leta 2002 odločila, da prevoza na tej progi ne bo več opravljala v „prostem prometu“, zato je z ministrstvom za promet sklenila pogodbo za opravljanje prevozov v „javnem prometu“ od leta 2002 do vključno 31. decembra 2004. Nasprotno pa v pogodbi ni bilo določeno, da se družbi DSB nakaže ločeno ali dodatno plačilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe,

— ob sklenitvi pogodbe o prevozu za obdobje 2005–2014 je postalo mogoče, da nadomestilo za družbo DSB krije tudi progo København–Ystad.

(124) Danska tako pojasnjuje, da pred letom 2005 za opravljanje prevozov na tej progi niso bila nakazana nobena državna sredstva.

(125) Danski organi poleg tega opozarjajo, da je ta proga ustvarjala izgubo, ko se je prevoz po njej opravljal v prostem prometu, in da se ni mogoče sklicevati na dejstvo, da lahko majhen delež dejansko prejetih prihodkov izhaja iz posrednih posledic tega, da je DSB

začela opravljati prevoz na progi København–Ystad, zato da bi trdili, da je DSB gotovo prejela čezmerna nadomestila. DSB je bila seveda v vsakem primeru upravičena do razumnega dobička v obliki donosnosti vloženega kapitala. Menijo, da to ni dovolj za trditev, da so dejansko prejeti prihodki povzročili čezmerna nadomestila za DSB, če se upošteva, da je družba imela razumni dobiček.

Trajektni prevoz

(126) Kar zadeva vprašanje stroškov, ki jih je imela družba DSB pri prodaji vozovnic, ki vključujejo prevoz s trajektom med Ystodom in Rønnejem, pristaniščem prihoda na otoku Bornholm, so danski organi poslali tarife, ki jih zaračunava trajektni prevoznik Bornholmstrafikken. Po mnenju danskih organov iz tega izhaja, da se za družbi DSB in Grahundbus ne uporabljajo različne tarife.

(127) Navedli so tudi informacije o pogojih opravljanja trajektnih prevozov na progi Rønne–Ystad družbe Bornholmstrafikken A/S. Na podlagi pogodbe, sklenjene z vlado po javnem razpisu:

— je v pogodbi med vlado in družbo Bornholmstrafikken določena splošna obveznost, po kateri mora Bornholmstrafikken uskladiti svoj vozni red prihodov in odhodov z voznim redom avtobusnih ali železniških prevoznikov, ki povezujejo København in Ystad,

— pogodba vsebuje tudi klavzule, v skladu s katerimi mora Bornholmstrafikken razviti sodelovanje na področju vozovnic z avtobusnimi ali železniškimi prevozniki, ki med trajanjem pogodbe zagotavljajo avtobusno ali železniško povezavo København–Ystad, tako da lahko potniki kupijo kombinirano vozovnico za trajekt in avtobus/vlak in so upravičeni do popusta,

— so najvišje tarife, ki jih ima pravico zahtevati Bornholmstrafikken, določene v pogodbi,

— pogodba ne vsebuje nobene druge določbe o zahtevah glede tarif ali uvedbi popustov, vlada pa tudi nima razloga, da pozneje določi nove zahteve v zvezi s tem.

(128) Po mnenju danskih organov iz tega torej sledi, da vlada nima možnosti izvajati vpliv na poslovanje družbe Bornholmstrafikken, razen da zagotavlja, da Bornholmstrafikken upošteva določbe pogodbe. Bornholmstrafikken zaračunava – in je v celotnem zadevnem obdobju od leta 2000 zaračunavala – enake cene za družbi DSB in Grahundbus, torej DSB ni imela prednosti.

(129) Danski organi vseeno sporočajo, da je edina cena, ki se uporablja le za DSB, posebna cena za DSB Orange za prečkanje Velikega Belta. Gre za ceno, ki se nanaša na čisto posebno vrsto vozovnice družbe DSB, ki jo lahko uporabljajo le stranke, ki ob odhodu z Jutlanda kupijo vozovnico družbe DSB Orange za Bronholm. Po mnenju danskih organov Bornholmstrafikken daje popust za to posebno vrsto vozovnic, ker želi na Bornholm privabiti stranke z Jutlanda. Ta poseben popust ni določen v pogodbi, ki sta jo sklenila Danska in trajektni prevoznik. Torej je posledica poslovne volje razviti bazo strank na Jutlandu in s tem celotno bazo strank.

(130) Danski organi glede tega menijo, da gre za splošen komercialni ukrep, ki zajema odobritev popustov zaradi širjenja baze strank. Pojasnjujejo, da družba Grahundbus opravlja prevoze na progi København–Ystad in zato ne prečka Velikega Belta. Zato je po njihovem mnenju očitno, da popust za to pot ni naveden v cenah, ki jih zaračunava Grahundbus.

(131) Danski organi še pojasnjujejo, da je ta ponudba zadevala le približno [...] (*) potnikov v obdobju 2003–2008. Ta ponudba, ki temelji na pobudi prevoznikov, bi lahko bila dana na voljo avtobusnim prevoznikom, ki bi želeli ponujati enako storitev. Poleg tega navajajo, da od leta 2009 te komercialne ponudbe ni več.

(132) Danska zato meni, da DSB ni imela prednosti, povezane z opravljanjem prevozov na progi København–Ystad, niti v obliki čezmernega nadomestila niti v obliki posebno nizke cene za trajektni prevoz na progi Rönne–Ystad.

Četrto merilo iz sodbe *Altmark*

(133) Danski organi glede tega, ali je bilo nadomestilo določeno na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vođeno podjetje moralo imeti, menijo, da so bile v okviru ustanovitve družbe DSB kot neodvisnega podjetja opravljene vse potrebne in v praksi izvedljive analize.

(134) Poleg tega opozarjajo, da je bila podlaga za ločitev družbe DSB od države poročilo Bernstein, ki je vsebovalo podrobno analizo možnosti povečati učinkovitost družbe DSB ⁽²⁰⁾, ki so se nato izvedle v obsežnem načrtu za prestrukturiranje iz leta 1996. Ti ukrepi so privedli do

večje poslovne učinkovitosti družbe DSB in povečanja njene produktivnosti za 32 %.

(135) Danski organi so v okviru ustanovitve družbe DSB pripravili desetletni proračun, ki je temeljil na več predpogojih, med katerimi je bilo izboljšanje produktivnosti, in na podlagi katerega je bila določena donacija za poslovanje za družbo DSB za obdobje 1999–2004.

(136) Ta proračun, ki je bil vnesen v zakon št. 249 z dne 11. junija 1999, je temeljil na pričakovanju 6-odstotne donosnosti lastniškega kapitala po obdavčitvi, za katero so danski organi menili, da je razumni dobiček.

(137) Po mnenju danskih organov je donacija za poslovanje torej izhajala iz splošne ocene stroškov, prihodkov in razumnega dobička, opravljene na podlagi podatkov, ki so bili na voljo leta 1999, in v skladu z načeli tržnega gospodarstva. Priprava desetletnega računa in poznejši izračun pogodbenih plačil za DSB sta bila tako opravljena ob upoštevanju četrtega merila iz sodbe *Altmark*.

(138) Danski organi poleg tega opozarjajo na sodno prakso EU ⁽²¹⁾ in poudarjajo težave pri izvedbi konkretne primerjave z drugim prevoznikom v tej zadevi.

Računovodstvo

(139) Če bi Komisija vseeno sklenila, da je bila družbi DSB dodeljena državna pomoč, pa danski organi menijo, da je to nadomestilo v vsakem primeru združljivo s skupnim trgov.

(140) Z njihovega stališča so bile v okviru sklenitve pogodb, sklenjenih po postopku s pogajanja, opravljene najtemeljnejše analize in izračuni, ki jih je bilo mogoče opraviti v praksi, da bi se zagotovil točen izračun nadomestila.

(141) Danski organi se strinjajo s sklepanjem Komisije v odločitvi o sprožitvi postopka, da je nadomestilo dejansko mogoče šteti za združljivo z notranjim trgov, če se je upoštevalo tretje merilo iz sodbe *Altmark*.

(142) Kot je navedeno zgoraj, danski organi menijo, da je bilo storjeno vse, kar je bilo mogoče razumno zahtevati za zagotovitev, da DSB ne bi prejela čezmernega nadomestila, in da je treba vsaj sklepati, da je pogodbeno plačilo, ki ga je DSB prejela na podlagi pogodb, sklenjenih po postopku s pogajanja, pomoč, ki je združljiva z notranjim trgov.

(*) Zaupen podatek.

⁽²⁰⁾ Poročilo Bernstein je bilo izdelano leta 1993 po izvedenskem mnenju, ki ga je zahtevalo dansko ministrstvo za promet.

⁽²¹⁾ Zlasti zadeva T-289/03, *BUPA proti Komisiji*, ZOdl. 2008, str. II-81 in združene zadeve T-309/04, T-317/04, T-329/04 in T-336/04, *TV 2/Danemark proti Komisiji*, ZOdl. 2008, str. II-2935.

- (143) Nasprotno pa se danski organi, kot je navedeno zgoraj, ne strinjajo s sklepanjem Komisije glede razlikovanja med pogodbama o izvajanju javne službe prevoza in obveznostmi javne službe, kar zadeva zakonitost pomoči. V tej zadevi menijo, da če bi DSB prejela državno pomoč, te pomoči ne bi bilo treba priglasiti. Če bi Komisija vztrajala pri tem sklepanju, bi to namreč pomenilo, da temeljito in neupravičeno razlikuje glede na to, ali država članica, ki podjetju, ki je v njeni 100-odstotni lasti, naloži obveznost opravljanja nalog prevoza, v pogodbi navede obseg, kakovost in ceno storitev ali ne.
- (144) Glede na zgornje danski organi menijo, da ni nobenega razloga, da se zahteva povračilo državne pomoči, ki bi se lahko štela za nezdružljivo z notranjim trgov.

Davek na izplačane plače

- (145) Danski organi ugotavljajo, da Komisija na podlagi informacij o napovedih odprave davka na izplačane plače v tem postopku ni preučila vprašanja tega davka.
- (146) Danski organi so, kolikor je potrebno, pojasnili, da so bile spremembe davka na izplačane plače uvedene z zakonom št. 526 z dne 25. junija 2008 in so začele veljati 1. januarja 2009.

Pravna podlaga za preučitev računovodstva

- (147) Danski organi so v dopisu z dne 8. januarja 2010 navedli, da nimajo posebnih pripomb glede tega, katero od uredb (EGS) št. 1191/69 in (ES) št. 1370/2007 je Komisija določila za pravno podlago, ki se uporablja.

6. PRIPOMBE ZAIINTERESIRANIH STRANI PO SPROŽITVI POSTOPKA

- (148) Pripombe sta poslala družba DSB, ki je upravičenec zadevnih ukrepov, in združenje DKT, ki je drugi pritožnik. Treba je opozoriti, da Grahundbus, prvi pritožnik, ni poslal pripomb.

6.1 PRIPOMBE DRUŽBE DSB

- (149) Družba DSB je v dopisu z dne 30. decembra 2008 predložila pripombe o odločitvi Komisije, da sproži postopek.
- (150) DSB trdi, da se popolnoma strinja s pripombami danskih organov, in le preučuje, ali Komisija lahko zahteva vračilo pomoči, če bi ugotovila, da pogodbi o izvajanju javne službe prevoza pomenita državno pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgov.

- (151) DSB meni, da bi bilo vračilo take pomoči v tem primeru v nasprotju z načelom zaupanja v pravo, saj bi tako preprečevalo uporabo člena 14(1) Uredbe Sveta št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES ⁽²²⁾.

- (152) Prvič, DSB meni, da je lahko upravičeno verjela, da pogodbeni plačila danske vlade v zvezi s pet- in desetletnima pogodbama niso državna pomoč. Meni namreč, da položaj ni bil jasen, kar zadeva nadzor, ki bi ga bilo treba izvajati za preverjanje obstoja državne pomoči na področju kopenskega prometa.

- (153) DSB poleg tega meni, da se je treba postaviti v obdobje, ko je bila transakcija izvedena, da se presodi, ali je vlada podelila prednost družbi DSB. Dejstvo, da lahko obstaja negotovost glede stroškov storitev in morebitnih drugih virov prihodkov, državi ne sme preprečiti, da sklene sporazum po ceni, ki kaže razmere na trgu. Po mnenju DSB vsak sporazum na splošno vključuje negotovost, v običajnih pogodbenih razmerjih pa je podjetje tisto, ki nosi to tveganje. Tak sistem, v katerem družba DSB sama nosi tveganje nepredvidenega nihanja prodaje vozovnic ali izdatkov, je ustrežnejši način za izboljšanje njenih storitev in pridobivanje več potnikov, ⁽²³⁾ kar državi omogoča, da doseže čim več koristi od pogodbenih plačil, ki jih nakazuje družbi DSB, in da tej družbi naloži tveganje v primeru manjše uspešnosti, na primer zaradi slabega vodenja ali izgube prihodkov. DSB tako meni, da je država ob sklenitvi obeh pogodb torej ravnala kot razumen vlagatelj, ki optimizira svoje možnosti, da bi imel čim večji donos od navedenih pogodb.

- (154) Drugič, DSB meni, da je upravičeno zaupala v dejstvo, da so se pri pogodbenih plačilih v vsakem primeru upoštevala merila, določena v Uredbi (EGS) št. 1191/69, in da so bila ta plačila upravičena do skupinske izjeme na podlagi te uredbe. Dvomi pa o tem, kako je Komisija razlagala člen 14 te uredbe.

- (155) DSB namreč opozarja, da je oddelek V Uredbe – v katerem ni določb o znesku nadomestil – v nasprotju z oddelki od II do IV iste uredbe, ki vsebujejo podrobne določbe o znesku nadomestila za obveznosti javne službe. Po mnenju DSB je bil namen Uredbe izpolniti željo, da se izvajalcem storitev zagotovi razumno nadomestilo. Kar zadeva prostovoljno sprejete zaveze, so prevozniki, vezani s pogodbami o izvajanju javne službe, v povsem drugačnem položaju kot izvajalci storitev,

⁽²²⁾ UL L 83, 27.3.1999, str. 1.

⁽²³⁾ Glej zlasti Odločbo Komisije z dne 25. januarja 2006, N 604/2005 – Nemčija – Storitve avtobusnega javnega prevoza v Wittenbergu, UL C 209, 31.8.2006, str. 7. točka 78 in naslednje.

ki jim je država enostransko naložila obveznosti javne službe, kar je razvidno v Uredbi. Komisija v teh okoliščinah Uredbe (EGS) št. 1191/69 ne more razlagati z vidika člena 106(2) PDEU ⁽²⁴⁾.

- (156) Nazadnje, DSB se ne strinja s tem, kako je Komisija razložila člen 17 Uredbe, in sicer da se predvidena oprostitve prigrisatve uporablja le za nadomestila za obveznosti javne službe, ne pa za pogodbe o izvajanju javne službe prevoza.

Pravna podlaga za preučitev računovodstva

- (157) Družba DSB je pripombe predložila v dopisu z dne 8. januarja 2010. Načeloma nasprotuje temu, da Komisija v tej zadevi uporablja Uredbo (ES) št. 1370/2007.
- (158) DSB opozarja, da so bile zadevne prevozne pogodbe med njo in državo Dansko sklenjene pred sprejetjem navedene uredbe in pred začetkom njene veljavnosti. Če bi se uporabila ta uredba, bi šlo za zakonodajo z učinkom za nazaj, kar se družbi DSB zdi v nasprotju s temeljnimi pravnimi načeli, to je z načeloma pravne varnosti in zaupanja v pravo. DSB še opozarja, da iz ničesar ni mogoče sklepati, da je zakonodajalec EU želel Uredbi (ES) št. 1370/2007 dati učinek za nazaj.
- (159) Nasprotno, DSB opozarja, da je v Uredbi določena postopna uvedba novih pravil, pa tudi določbe Uredbe na splošno ne veljajo za že sklenjene pogodbe, če je njihovo trajanje omejeno. Ker je trajanje zadevnih pogodb v skladu s trajanjem, predpisanim v prehodnih določbah, DSB meni, da zanje velja le zakonodaja, ki je veljala ob njihovi sklenitvi, in sicer uredbi (EGS) št. 1191/69 in (EGS) št. 1107/70.
- (160) DSB se opira tudi na najnovejšo prakso odločanja Komisije, v kateri je ta menila, da Uredbe (ES) št. 1370/2007ni mogoče uporabiti za pogodbe, sklenjene pred začetkom veljavnosti te uredbe 3. decembra 2009. ⁽²⁵⁾.

⁽²⁴⁾ Z učinkom od 1. decembra 2009 je člen 86 Pogodbe ES postal člen 106 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Določbe novega člena so vsebinsko enake prejšnjemu členu. V tem sklepu je treba sklicevanja na člen 106 PDEU razumeti kot sklicevanja na člen 86 Pogodbe ES, kadar je to primerno.

⁽²⁵⁾ Glej v zvezi s tem Odločbo Komisije 2009/325/ES z dne 26. novembra 2008 o državni pomoči C 3/08 (ex NN 102/05) – Češka republika glede nadomestil za izvajanje javne službe za avtobusna podjetja Južne Moravske (UL L 97, 16.4.2009, str. 14), uvodna izjava 111 in Odločbo Komisije 2009/845/ES z dne 26. novembra 2008 o državni pomoči, ki jo je Avstrija dodelila podjetju Postbus v okrožju Lienz C 16/07 (ex NN 55/06) (UL L 306, 20.11.2009, str. 26), uvodna izjava 104.

- (161) DSB podredno navaja informacije, s katerimi je mogoče dokazati, da so v pogodbah o javni službi prevoza v vsakem primeru upoštevane določbe Uredbe (ES) št. 1370/2007.

6.2 PRIPOMBE ZDRUŽENJA DKT

- (162) Združenje DKT je v dopisu z dne 16. februarja 2009 predložilo pripombe o odločitvi o sprožitvi postopka. Te pripombe so povzete v nadaljevanju.

Uvodne pripombe

- (163) Združenje DKT se sklicuje na vse informacije, ki jih je poslalo Komisiji v okviru svoje pritožbe, in pogodbe, sklenjene pred sprožitvijo postopka.
- (164) DKT opozarja, da se zdi, da se Komisija v odločitvi o sprožitvi postopka sklicuje le na pogodbi o izvajanju javne službe prevoza, sklenjeni z družbo DSB v zvezi z dejavnostmi klasičnega železniškega prevoza, ne pa na dejavnosti mestnega prevoza, ki jih opravlja njena hčerinska družba DSB S-tog a/s, ki jih je vseeno omenilo v svoji prvotni pritožbi.
- (165) DKT opozarja, da so pogodbe v zvezi z mestnim prevozom enake narave in postavljajo enaka vprašanja. V teh okoliščinah vztraja, da se mora preiskava Komisije nanašati tudi na pogodbe o izvajanju javne službe mestnega prevoza.
- (166) DKT na splošno meni, da v tej zadevi merila iz sodbe *Altmark* niso izpolnjena in da zadevne pogodbe torej vključujejo državno pomoč. DKT meni, da je ta pomoč nezdržljiva in nezakonita ter da bi Komisija morala odrediti njeno vračilo.

Prvo merilo iz sodbe Altmark

- (167) Čeprav Komisija ni izrazila dvoma o upoštevanju prvega merila iz sodbe *Altmark*, je združenje DKT vseeno navedlo nekaj pripomb o tem vprašanju.
- (168) DKT meni, da širok manevrski prostor, ki ga imajo države članice pri določitvi obveznosti javne službe, ne bi smel privedi do samovoljnih položajev, v katerih tretje strani ne bi mogle postaviti pod vprašaj dejstva, da se dejavnost opravlja v okviru naloge javne službe prevoza. Po mnenju DKT mora Komisija obrazložiti potrebo, da se naloži obveznost javne službe.

(169) DKT na podlagi sodne prakse Sodišča in prakse Komisije izpodbija analizo, v kateri je Komisija ugotovila, da ni bilo očitne napake pri presoji. DKT zlasti meni, da obstoj ciljev glede točnosti, kakovosti in rednosti storitve ne zadostuje za ugotovitev, da je storitev naloga javne službe.

(170) Komisija bi morala to analizo opraviti z vidika meril, določenih v Uredbi (EGS) št. 1191/69, in preučiti sorazmernost nalog javne službe. Po mnenju DKT bi Komisija morala zlasti preučiti, ali zadevno opravljanje storitev v skladu z opredeljenimi cilji točnosti, kakovosti in rednosti ne bi bilo donosno.

(171) DKT namreč meni, da so nadomestila za javne storitve utemeljena le, kadar storitve niso donosne in je nadomestilo nujno potrebno za njihovo opravljanje, kar pomeni, da je treba ločeno preučiti vsako od zadevnih železniških povezav.

Drugo merilo iz sodbe Altmark

(172) DKT izpodbija sklepanje Komisije, da bi desetletna proračuna, na katerih temelji izračun nadomestil za družbo DSB, omogočila izpolnjevanje drugega merila iz sodbe Altmark. Meni namreč, da ta proračuna ne vsebuje parametrov niti podrobne analize stroškov, na podlagi katerih bi bilo mogoče ugotoviti raven zahtevanih nadomestil za vsako zadevno železniško progno.

Tretje merilo iz sodbe Altmark

(173) DKT meni, da je treba tretje merilo analizirati v povezavi s četrtnim merilom iz sodbe Altmark, ker če podjetja ni mogoče obravnavati kot povprečno, dobro vodeno podjetje, postane preučitev tretjega merila odveč, saj ne more temeljiti na analizi stroškov tega podjetja.

Četrto merilo iz sodbe Altmark

(174) DKT opozarja, da dodelitev zadevnih pogodb o izvajanju javne službe prevoza ni bila predmet javnega razpisa. Še več, DKT se strinja s Komisijo, ki dvomi, da lahko desetletna proračuna in metodologija, ki jo je uporabila Danska, omogočijo izpolnjevanje četrtega merila iz sodbe Altmark.

(175) DKT glede tega predvsem trdi, da je bilo z javnimi razpisi, organiziranimi za nekatere proge, dokazano, da so konkurenti družbe DSB sposobni opravljati storitve za

ceno, ki je približno 27 % nižja od cene družbe DSB. DKT še opozarja, da DSB zaposluje javne uslužbenke, kar izključuje upoštevanje četrtega merila iz sodbe Altmark.

Nezdružljivost čezmernega nadomestila

(176) DKT se ne strinja s sklepanjem Komisije glede vprašanja združljivosti pomoči. Meni namreč, da Uredba (EGS) št. 1191/69 vsebuje razlikovanje med pristopom, ki temelji na dejanskih stroških, povzetim v oddelkih II, III in IV Uredbe (EGS) št. 1191/69, po eni strani, in pristopom, ki temelji na ceni, ki jo ponudnik v primerjavi s konkurentom zaračunava za isto storitev, povzetim v oddelku V Uredbe (EGS) št. 1191/69, po drugi strani. Po mnenju združenja DKT se to razlikovanje kaže v različni naravi obveznosti javne službe in pogodb o izvajanju javne službe prevoza, ki temeljijo na različnih postopkovnih zahtevah.

(177) Zato sklepanja Komisije, ki temelji na pristopu na podlagi dejanskih stroškov, in načel, povezanih z izvajanjem člena 106(2) PDEU, ni mogoče uporabiti za preučitev cene, določene v pogodbah o izvajanju javne službe prevoza. DKT meni, da je tak pristop v nasprotju s sodno prakso Skupnosti (sodba *Combust*), prakso Komisije (Okvir Skupnosti za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve⁽²⁶⁾) in odločitvijo o sprožitvi postopka, ki potrjuje, da ima člen 93 PDEU naravo *lex specialis*.

(178) Združenje DKT, ki izhaja iz ugotovitve, da namerava Komisija v tej zadevi za pogodbe o izvajanju javne službe prevoza uporabiti pristop na podlagi dejanskih stroškov, je vseeno predložilo komentarje o tem pristopu.

(179) DKT namreč meni, da podatki, ki so jih predložili danski organi za potrditev neobstoja čezmernega nadomestila, niso točni. Zato navaja več trditev:

— DSB je lahko zelo zmanjšala stroške, ko je sodelovala v postopkih javnega razpisa za nekatere proge.

— Poleg tega se v pogodbah o izvajanju javne službe prevoza zahteva, da ima DSB dober finančni položaj, kar pomeni, da so pogodbena plačila večja od strogega nadomestila za stroške, povezane z obveznostmi javne službe.

⁽²⁶⁾ UL C 297, 29.11.2005, str. 4.

- Raven pogodbenih plačil ni ustrezno utemeljena, desetletna proračuna pa sta bila pripravljena po meri za zagotovitev določenih ravni dobička za DSB, ne da bi temeljila na podrobni analizi stroškov in prihodkov DSB za vsako zadevno progo.
 - Sistem nadomestil temelji na cilju donosnosti lastniškega kapitala, in ne na strogem nadomestilu za dodatne stroške.
 - Glede na izračune, ki jih je predložilo združenje DKT, bi bila glavna železniška povezava med Københavnom in Aarhusom donosna, če se upoštevajo obveznosti, ki so zdaj naložene družbi DSB, in torej ne bi smela biti predmet pogodbe o izvajanju javne službe.
 - Poleg tega domnevno povečanje produktivnosti družbe DSB ni skladno s finančnimi podatki, ki kažejo povečanje odhodkov za osebje v primerjavi s prihodki v zadevnem obdobju.
 - DKT tudi dvomi o resničnosti zmanjšanja pogodbenih plačil za eno milijardo DKK, ki naj bi bilo v resnici 647 milijonov DKK glede na letne računovodske izkaze podjetja.
 - DKT trdi, da cilji DSB (v vlakih/km) za obdobje 2000–2004 niso bili doseženi – kar bi upravičilo zmanjšanje pogodbenih plačil – in da je DSB prejela nadomestilo za železniški vozni park, katerega stroškov ji ni bilo treba nositi zaradi zamud pri dobavi.
 - Nazadnje, DKT meni, da bi se lahko DSB sama spopadla s finančnimi posledicami zamud pri dobavi voznega parka in zlasti nadomestnega voznega parka ob upoštevanju njenega velikega dobička. DSB naj bi od družbe AnsaldoBreda prejela 225 milijonov DKK kot nadomestilo za zamude, ki bi jih morala nakazati državi, ki je po mnenju DKT zaradi tega utrpela škodo. DSB naj bi prejela presežek 104 milijonov DKK iz pogodbenih plačil za vozni park, ki ni začel obratovati.
- (180) Velik dobiček družbe DSB je po mnenju DKT dokaz, da je podjetje dobilo čezmerno nadomestilo, in sicer iz naslednjih razlogov:
- Poslovni izid družbe DSB presega ravni dobička, ki bi ga podjetje, izpostavljeno podobnemu tveganju, to je majhnemu tveganju, lahko razumno pričakovalo.
 - Združenje DKT opozarja na analizo, opravljeno v okviru njegove pritožbe, ki kaže, da je bila profitna marža pred obdavčitvijo družbe DSB (12,3 % za obdobje 1999–2004 in 12,77 % za obdobje 1999–2007) višja od marž drugih železniških prevoznikov v Evropi (2,21–4,47 % v Združenem kraljestvu; 3,35 % na Švedskem; 0,49–4,65 % v Nemčiji ali celo 0,8–3,77 % za SNCF) in nad ravno, ki jo je Komisija navedla v drugem primerljivem postopku ⁽²⁷⁾.
 - DKT meni, da je poslovni izid družbe DSB tudi precej večji od izida njenih domačih konkurentov, kar zadeva pogodbe o izvajanju javne službe prevoza (DSB (12,77 %), DSB S-tog (10,45 %), Arriva (4,39 %), Metro Service (6,18 %)).
 - DKT poudarja, da poslovni izid DSB močno presega raven 6-odstotne donosnosti lastniškega kapitala, ki jo je država določila kot cilj za DSB, kar DKT ocenjuje kot presežek v višini 3,678 milijarde DKK.
- (181) Nazadnje, DKT meni, da je treba trditev, da je izplačilo dividend preprečilo vsakršno čezmerno nadomestilo, zavrniti iz naslednjih razlogov:
- pogodbe o izvajanju javne službe prevoza ne vsebujejo mehanizma vračila pogodbenih plačil v primeru, ko bi ta preseгла zahtevano raven za strogo nadomestilo za obveznost javne službe;
 - država Danska v tej zadevi zamenjuje svoji vlogi vlagatelja, ki je delničar javnega podjetja, in javnega organa, ki ji omogoča plačati nadomestilo za obveznost javne službe;
 - izplačilo dividend samo po sebi ne more izničiti niti gospodarskih učinkov čezmernega nadomestila niti izkrivljanja konkurence, katerega učinki ostajajo na trgu;
 - argument izplačila dividend bi povzročil diskriminacijo javnih in zasebnih podjetij;
 - v Okviru Skupnosti za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve je predvidena le možnost prenosa presežkov v višini 10 % vsako leto;
 - ni neposredne povezave med čezmernim nadomestilom in zneskom dividend, ki jih je prejela država, katere načelo je bilo potrjeno v desetletnih proračunih pred ugotovitvijo morebitnih čezmernih nadomestil.

⁽²⁷⁾ Odločba Komisije z dne 23. oktobra 2007 – C 47/07 – Pogodba o izvajanju javne službe med Deutsche Bahn Regio ter deželama Berlin in Brandenburg, UL C 35, 8.2.2008, str. 13.

Davek na izplačane plače

- (182) DKT trdi, da je Danska leta 2008 odpravila oprostitev davka na izplačane plače. Sklicuje se na osnutek danskega zakona, v katerem je bil strošek obveznosti družbe DSB za plačilo tega davka ocenjen na 80 milijonov DKK na leto. DKT na tej podlagi meni, da je imela oprostitev davka velik negativen vpliv v višini skoraj 800 milijonov DKK v desetih letih, kar je znesek, ki bi ga država morala izterjati.
- (183) Združenje DKT je poleg tega Komisijo opozorilo, da se je država odločila kompenzirati davčno obveznost družbe DSB v prihodnosti, in sicer s povečanjem pogodbenih plačil.
- (184) DKT želi, da Komisija to vprašanje obravnava v tem postopku, saj je postopek CP 78/06, na katerega se sklicuje v odločitvi o sprožitvi postopka, že končan.

Pravna podlaga za preučitev računovodstva

- (185) Združenje DKT je 10. januarja 2010 Komisiji predložilo pripombe o izbiri ustrezne pravne podlage med uredbama (EGS) št. 1191/69 in (ES) št. 1370/2007.
- (186) DKT meni, da ker je Uredba (ES) št. 1370/2007 začela veljati šele 3. decembra 2009, preučitev združljivosti zadevnih ukrepov pomoči na podlagi te uredbe pomeni napačno uporabo prava. Potem ko je združenje DKT opozorilo na nekatera načela, povezana z uporabo pravil EU o državni pomoči *ratione temporis*, navaja, da je treba razlikovati glede na to, ali gre za priglašene ukrepe pomoči ali ne. DKT se namreč sklicuje na sodbi Sodišča prve stopnje Evropskih skupnosti v zadevi *SIDE* ⁽²⁸⁾, da bi v tej zadevi dokazalo, da bi Komisija morala preučiti združljivost na podlagi Uredbe (EGS) št. 1191/69.
- (187) Sklep združenja DKT temelji predvsem na tem, da zadevni pogodbi o izvajanju javne službe prevoza pokrivata obdobji 1999–2004 in 2005–2014 in da je pomoč dodeljena z mesečnimi pogodbenimi plačili. DKT poleg tega opozarja, da Uredba (ES) št. 1370/2007 ne vsebuje nobene določbe o državni pomoči, ki je že dodeljena ali predmet postopka preiskave. Sicer pa se Komisija v odločitvi o sprožitvi postopka z dne 10. septembra 2008 ne sklicuje na novo uredbo, čeprav je ta že bila sprejeta. Nazadnje, DKT opozarja tudi na protislovje z Obvestilom Komisije o določitvi pravil, ki se uporabljajo za oceno nezakonite državne pomoči. ⁽²⁹⁾

- (188) DKT meni, da je Uredba (ES) št. 1370/2007 lahko ustrezna pravna podlaga za preučitev združljivosti le za

prihodnje učinke pogodb o izvajanju javne službe prevoza, in sicer za pogodbeni plačila po 3. decembru 2009.

7. KOMENTARJI DANSKE O PRIPOMBAH ZAINTERESIRANIH STRANI

- (189) Po mnenju Danske pripombe združenja DKT ne vodijo k drugačni presoji zadevnih dejstev. Danska namreč meni, da so štiri merila iz sodbe *Altmark* v tej zadevi izpolnjena in da družba DSB ni prejela čezmernih nadomestil.

Obseg preiskave Komisije

- (190) Danska meni, da pogodbi o prevozu na območju glavnega mesta nista predmet formalnega postopka preiskave in da torej ni treba komentirati stališč združenja DKT o teh pogodbah.
- (191) Danska vseeno trdi, da je DSB S-tog a/s hčerinska družba v 100-odstotni lasti DSB SV in da so podatki o DSB S-tog a/s vključeni v konsolidirane računovodske izkaze skupine DSB in podatke, ki so jih predložili danski organi.
- (192) Danski organi pojasnjujejo, da so bila tudi predvidena plačila in pogodbeni plačila za prevoz, ki ga opravlja S-tog, določena na podlagi 6-odstotne donosnosti lastniškega kapitala po obdavčitvi. Poslovni izid družbe DSB S-tog a/s je bil vključen v proračun DSB SV, posledično pa so bila izračunana pogodbeni plačila za družbo za prevoz na dolge razdalje in regionalni prevoz. Poleg tega je dobiček iz poslovanja, ki ga ustvari hčerinska družba DSB S-tog a/s, upoštevan v konsolidiranem poslovnem izidu DSB SV. Dobiček iz prevoza, ki ga opravlja S-tog, je torej upoštevan v skupnem poslovnem izidu DSB SV.

Merila iz sodbe Altmark

- (193) Po mnenju Danske komentarji združenja DKT ne postavljajo pod vprašaj dejstva, da so štiri merila iz sodbe *Altmark* v tej zadevi izpolnjena.
- (194) Danski organi navajajo, da Komisija ni izrazila dvoma o prvem merilu. Vprašanje, ali je opravljanje prevoza na progi København–Aarhus obveznost javne službe, pa se obravnava v nadaljevanju.
- (195) Danski organi glede drugega merila navajajo, da Komisija ni izrazila dvoma o obdobju do leta 2008, in pojasnjujejo, da je bilo za obdobje 2009–2014 nadomestilo za DSB prav tako izračunano na podlagi desetletnega proračuna, predloženega Komisiji.

⁽²⁸⁾ Zadeva T-348/04, *Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE) proti Komisiji*, ZOdL 2008, str. II-625.

⁽²⁹⁾ UL C 119, 22.5.2002, str. 22.

(196) Kar zadeva pripombe DKT o tretjem merilu in dejstvu, da ga je treba preučiti le, če je predhodno izpolnjeno četrto merilo, se danski organi ne strinjajo s tem mnenjem in menijo, da se merila seveda lahko preučijo neodvisno drugo od drugega in v vrstnem redu, ki mu je Sodišče sledilo v sodbi *Altmark*.

(197) Glede četrtega merila pa danski organi nazadnje zavračajo trditve DKT, iz katerih bi se lahko sklepalo, da se to merilo ni upoštevalo. Pojasnjujejo namreč, da sta bila desetletna proračuna pripravljena na podlagi vseh razpoložljivih podatkov in zadostne analize stroškov, v katero so bile vključene možnosti dolgoročnega izboljšanja. Poleg tega je bil proračun popravljen med pogajanjem o drugi pogodbi, pogodbeni plačila pa so se zmanjšala zaradi upoštevanja večje učinkovitosti. Danski organi poleg tega poudarjajo, da dejstvo, da ima podjetje iz zgodovinskih razlogov izredne stroške v zvezi z delavci, zaposlenimi s statusom javnega uslužbenca, ni povezano z dobrim ali slabim vodenjem podjetja. Opozarjajo še, da obstajajo zelo velike razlike v strukturi kapitala, profilu tveganja itd. med različnimi železniškimi podjetji, zaradi česar so primerjave z drugimi podjetji nemogoče. Tudi okoliščina, da je lahko družba DSB First oddala ponudbo po – na prvi pogled – nižji ceni za progo Kystbanen, ni niti odsev niti dokaz tega, da so bila plačila, nakazana družbi DSB, prevelika, saj je to ponudbo oddalo ločeno podjetje in ponudba tudi temelji na drugačnih parametrih (le pogodbeni delavci, novejši vozni park, manj vlakovnega osebja).

Združljivost

(198) Danska opozarja na svoj dvom o sklepanju Komisije glede izvajanja Uredbe (EGS) št. 1191/69, ki jo po njenem mnenju bremeni velika pravna negotovost, zlasti glede obveznosti priglasitve pogodb o izvajanju javne službe prevoza.

(199) Danska se vseeno ne strinja z razlago DKT, zlasti glede uporabe izraza „cena“ v členu 14(2)(b) in neuporabe pravil o državni pomoči, če bi se uporabljala Uredba (EGS) št. 1191/69.

i. Splošno o analizi

(200) Danska se absolutno ne strinja s trditvijo DKT, da bi bilo treba nadomestilo določiti na podlagi stroškov za vsako zadevno progo. Na podlagi nobene pravne podlage ni mogoče zahtevati, da se nadomestilo, nakazano na podlagi skupne pogodbe o izpolnjevanju obveznosti javne službe, izračuna na podlagi analiz, opravljenih na „mikroravni“ vsake od obveznosti, ki jih je izvajalec storitev sprejel.

(201) Danski organi izpodbijajo razlago DKT o sodbi *Fred Olsen* (zadeva T-17/02) in poudarjajo, da gre v tej zadevi za usklajeno, integrirano omrežje, na katerem se storitve opravljajo na podlagi skupne pogodbe, sklenjene po

postopku s pogajanjem. Določitev zneska nadomestila na podlagi analize za vsako progo posebej je torej odveč in bi lahko privedla do zavajajočih rezultatov. Povzročila bi večjo negotovost glede razdelitve skupnih stroškov, kot jo povzroči zbirno poročilo o vseh prihodkih in izdatkih, povezanih z izpolnjevanjem obveznosti javne službe, naloženih s pogodbo.

(202) Nasprotno pa opozarjajo, da je računovodske podatke družbe DSB o storitvah, opravljenih na podlagi pogodbe, mogoče preučiti ločeno, ker temeljijo na ločenih računovodstvih.

ii. Povezava København–Aarhus

(203) Danski organi se ne strinjajo z mnenjem, da storitev, ki se lahko opravlja brez finančne pomoči, ne more biti obveznost javne službe. Država se namreč lahko odloči, da jo vključi v obsežno usklajeno javno storitev (zahteve glede voznega reda, zmogljivosti, tarif itd.), kar je storila v tem primeru, saj je ta proga tesno povezana z drugimi storitvami družbe DSB zaradi zvez s kraji severno od Aarhusa, povezave z drugimi programi in tudi zaradi ločevanja ali združevanja vlakov, ki vozijo na tej progi.

(204) Danski organi poleg tega navajajo, da so nadomestila, nakazana družbi DSB, izračunana na podlagi prihodkov in stroškov, povezanih z vsemi obveznostmi javne službe. Če so vanje vključene proge ali nekatere storitve, ki lahko ustvarjajo presežek, so z njimi povezani prihodki tako vključeni v skupne računovodske izkaze. Zato izključitev nekaterih prog, ki so same po sebi lahko donosne, lahko povzroči le povečanje skupne pomoči, nakazane DSB, vključitev prog, ki ne ustvarja izgube, pa ne vodi nujno do čezmernih nadomestil.

(205) Danski organi opozarjajo, da izračuni združenja DKT za progo København–Aarhus niso točni, in navajajo elemente, s katerimi je to mogoče potrditi. Poudarjajo, da DKT ne pojasnjuje dovolj, kako je opravilo te izračune, in trdijo, da ne poznajo navedenih števil. Po mnenju Danske optimistična ocena kaže za več kot [...] milijonov DKK manjše prihodke za to progo od prihodkov, ki jih je navedlo DKT, in sicer [...].

iii. Produktivnost

(206) Danski organi zavračajo trditev, da družba DSB v letih 1999–2007 ni dosegla velikega povečanja produktivnosti. Zavračajo namreč metodo izračuna, ki jo je uporabilo združenje DKT in ki temelji na razmerju med nominalnimi stroški dela in prometom. Vendar na promet družbe DSB vplivajo določeni mikro- in makroekonomski dejavniki, ki povzročijo, da med proizvodnjo in prometom ni stalne sorazmerne korelacije (dejavniki: krajevna konkurenca, razvoj gospodarskih razmer, politične prednostne naloge, inflacija, gibanje socialne sestave potnikov itd.).

(207) Danski organi predlagajo dve metodi ocenjevanja produktivnosti dejavnosti družbe DSB:

- obseg prevozov družbe DSB, in sicer število potniških kilometrov (povečanje za 1,8 % letno med letoma 1999 in 2007), povezan s številom zaposlenih (ekvivalenti polne zaposlitve);
- obseg prevozov družbe DSB, povezan z realnimi stroški dela (to je popravljenimi v skladu z inflacijo plač).

(208) Ti metodi kažeta povečanje produktivnosti za 1,9 % oziroma 2 % na leto.

iv. Zmanjšanje pogodbenih plačil

(209) Danski organi trdijo, da številke, ki jih je v zvezi s tem navedlo združenje DKT, niso točne. „Pogodbena plačila“, ki so navedena v računovodskih izkazih DSB in jih je uporabilo DKT, se nanašajo hkrati na pogodbo, sklenjeno z državo, ki se obravnava v tej zadevi, in druga plačila v zvezi z drugimi pogodbami (pogodbe, ki jih je družba DSB sklenila na Švedskem, pogodba, sklenjena z družbo Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), in začasna pogodba o prevozu na progi Langa–Struer).

(210) Pojasnjujejo, da zmanjšanje za 1 milijardo DKK jasno izhaja iz zakona o javnih financah za leto 2003 (člen 28.61.01, odstavek 10). Iz zakonov o javnih financah za leti 2003 in 2004 je poleg tega razvidno, da so bili zneski, ki so se v letih 2003 in 2004 zmanjšali, popravljeni navzgor. Danska je predložila zbirno preglednico, ki kaže, da je skupno zmanjšanje torej nazadnje obsegalo 1018 milijonov DKK.

v. Vlakovni kilometri

(211) Danski organi trdijo, da je v pogodbi določena obveznost glede prevoženih vlakovnih kilometrov manjša od številke, ki jo je predložilo združenje DKT, ker je treba upoštevati javni razpis o prevoznih storitvah na osrednjem in zahodnem Jutlandu iz novembra 2003. Točne številke so predložili v preglednici, ki dokazuje, da je družba DSB opravila skupno 1,5 milijona vlakovnih kilometrov več, kot je bilo določeno v pogodbi, zato ni mogoče trditi, da je DSB prejela nadomestilo za storitve, ki jih ni opravila. Poleg tega poudarjajo, da je DSB ministrstvu za promet vsako četrletje poslala poročilo o obsegu prevozov po pogodbi.

vi. Poslovni izid družbe DSB

(212) Danska meni, da je predvideni proračun družbe DSB – ki temelji na predvideni 6-odstotni stopnji profitne marže – razumen in stvaren. Da se je stopnja profitne marže izkazala za višjo od stopnje iz predvidenega proračuna, je treba pripisati vrsti nepredvidenih okoliščin, katerih

učinek je vlada odpravila, ko je, po eni strani, izredno zmanjšala pogodbeno plačila in, po drugi strani, prejela dividende.

(213) Danski organi poleg tega izpodbijajo pomembnost podatkov o uspešnosti evropskih podjetij za železniški potniški prevoz. Poudarjajo tudi težavo pri izvajanju takih primerjav (različne strukture kapitala in ravni vloženega kapitala, pogoji operativnega tveganja, makroekonomski in strukturni dejavniki, ki vplivajo na računovodske podatke podjetij) in navajajo poročilo, ki ga je pripravila Evropska komisija in iz katerega ni razvidno, da je družba DSB donosnejša od konkurentov na evropskem trgu.

(214) Danska poleg tega ne zanika, da se je gibanje poslovnega izida družbe DSB izkazalo za ugodnejše, kot je bilo predvideno v prvotnih proračunih. Danski organi vseeno navajajo pojasnila o učinkih razvoja davčnih stopenj in dodajo zbirno preglednico poslovnih izidov družbe DSB.

(215) Danska je nazadnje predložila novejšje podatke o finančnem položaju družbe DSB in pojasnila, da je dobiček po obdavčitvi za dejavnost javne službe obsegal 670 milijonov DKK leta 2007 in 542 milijonov DKK leta 2008.

vii. Dividendna politika

(216) Danska meni, da je dividendna politika skupaj z natančnim proračunom zelo učinkovit način preprečevanja čezmernih nadomestil, saj je instrument, ki ponuja prožnost za preprečevanje vsakršnega čezmernega nadomestila, ko se delovne predpostavke proračuna izkažejo za pomanjkljive. Dividendna politika deluje kot dodatek k natančnemu proračunu, na katerem temelji pogodba o prevozu.

(217) Danski organi opozarjajo, da je nadomestilo opredeljeno vnaprej na podlagi podprte ocene prihodkov in odhodkov in da ni vir, ki bi ga DSB lahko uporabljala brez omejitev. Pojasnjujejo še, da če številke kažejo negativno odstopanje od predvidenega proračuna – na primer zaradi višjih stroškov (napake pri vodenju, višje plače, izdatki ali nakupi) ali izgube prihodkov, povezane z zmanjšanjem prometa v primerjavi z napovedmi –, DSB tudi ne more dobiti dodatnega nadomestila od države. DSB torej nosi del tveganja v primeru slabih rezultatov.

(218) Zato ima dividendna politika po mnenju danskih organov vlogo dodatnega varovala pred vsakršnimi čezmernimi nadomestili, ko poslovni izid kaže pozitivno odstopanje od predvidenega proračuna. Je prožen instrument, s katerim lahko država zagotovi, da se dani znesek odvzame družbi.

(219) Danska pojasnjuje, da DSB ni imela možnosti izkoristiti morebitno prednost na področju likvidnih sredstev za izkrivljanje konkurence na trgu, tako da bi ponujala druge storitve itd., zlasti z navzkrižnim subvencioniranjem.

(220) Danski organi poleg tega pojasnjujejo, da skupni znesek dividend v zvezi z računovodskimi izkazi za poslovna leta 1999–2007 obsega 3469 milijonov DKK več, kot je bilo predvideno v proračunu. Pojasnili so, da je DSB državi izplačala dividende v vrednosti 607 milijonov DKK leta 2007 in 359 milijonov DKK leta 2008.

(221) Po mnenju Danske znesek prejetih dividend, čeprav je res, da izplačila dividend niso bila izvršena le na podlagi izračuna, katerega namen je bil določiti morebitno čezmerno nadomestilo, močno presega razliko med predvidenim in dejanskim poslovnim izidom. Ker je imela družba DSB dobiček, ki je presegal predvidene številke, so ti presežki v celoti šli iz družbe v obliki dividend. Danska zato meni, da ni bilo čezmernih nadomestil.

viii. Uvedba mehanizma vračila

(222) Danska je pri predstavitvi svojih pripomb in med razpravo s Komisijo navedla, da namerava uvesti mehanizem vračila v zadevne pogodbe o izvajanju javne službe prevoza, sklenjene z družbo DSB.

(223) Načrtovani mehanizem ima naslednje značilnosti:

Delovanje mehanizma vračila

(224) Po mnenju danskih organov bi moral biti mehanizem nadomestila v primeru, ko bi vnaprej imeli popolne informacije o uspešnosti družbe DSB, izražen s to enačbo:

$$\text{Skupaj prihodki (potniki + pogodbeni plačila)} - \text{razumni dobiček} - \text{skupaj odhodki} = 0$$

(225) Vendar ti organi opozarjajo, da ne morejo imeti popolnih informacij za celotno trajanje večletnih pogodb že na začetku in da je zato v praksi rezultat te enačbe redko enak nič.

(226) V sedanjem sistemu je enačba namreč prilagojena poslovnemu izidu (desni del enačbe) zaradi izvajanja dividendne politike. Druga možnost, ki jo načrtujejo danski organi, je izvesti prilagoditve za celotni znesek prihodkov (levi del

enačbe), tako da bi se pogodbeni plačila vsako leto prilagodila s pomočjo mehanizma vračila.

(227) Obseg prilagoditve bi moral ustrezati bruto zmanjšanju, izraženemu v spodnji enačbi.

$$\text{Skupaj prihodki} - \text{razumni dobiček} - \text{skupaj odhodki} = \text{bruto zmanjšanje}$$

Popravki v zvezi z učinkovitostjo in količinskimi izboljšanjimi (neto zmanjšanje)

(228) Da bi zagotovili nadaljnje spodbujanje družbe DSB k izboljšanju učinkovitosti in privabljanju novih potnikov, bi morala po mnenju danskih organov klavzula o vračilu omogočiti, da je podjetje nagrajeno za izboljšanje uspešnosti glede na vnaprej opredeljena merila. DSB bi tako morala biti sposobna ohraniti del bruto zmanjšanja, če je to bruto zmanjšanje (ki je enako razumni dobiček/donosnost lastniškega kapitala, ki presega tisto, ki je določena v enačbi) posledica:

— znižanja stroškov, merjenega v potniških kilometrih (v nadaljnjem besedilu: potniški km), in/ali

— povečanja števila potnikov, merjenega v potniških km.

(229) Zato nameravajo danski organi spremeniti mehanizem vračila, kot je opisano spodaj:

— če je družba DSB znižala stroške (na potniški km) v primerjavi s povprečnimi stroški zadnjih štirih let, se bo to izboljšanje izračunalo (razlika v stroških v odstotkih, pomnožena z osnovo vseh stroškov); in

— če se število potnikov poveča, se bo povečanje potniškega prometa, merjeno v potniških km, pomnožilo z 0,80 DKK, bruto zmanjšanje pa se bo tudi zmanjšalo za ta znesek.⁽³⁰⁾

(230) Danski organi so navedli, da skupni znesek zmanjšanj zaradi boljših rezultatov ne more preseči bruto zmanjšanja v danem letu. Zato bo neto zmanjšanje med nič in bruto zmanjšanjem.

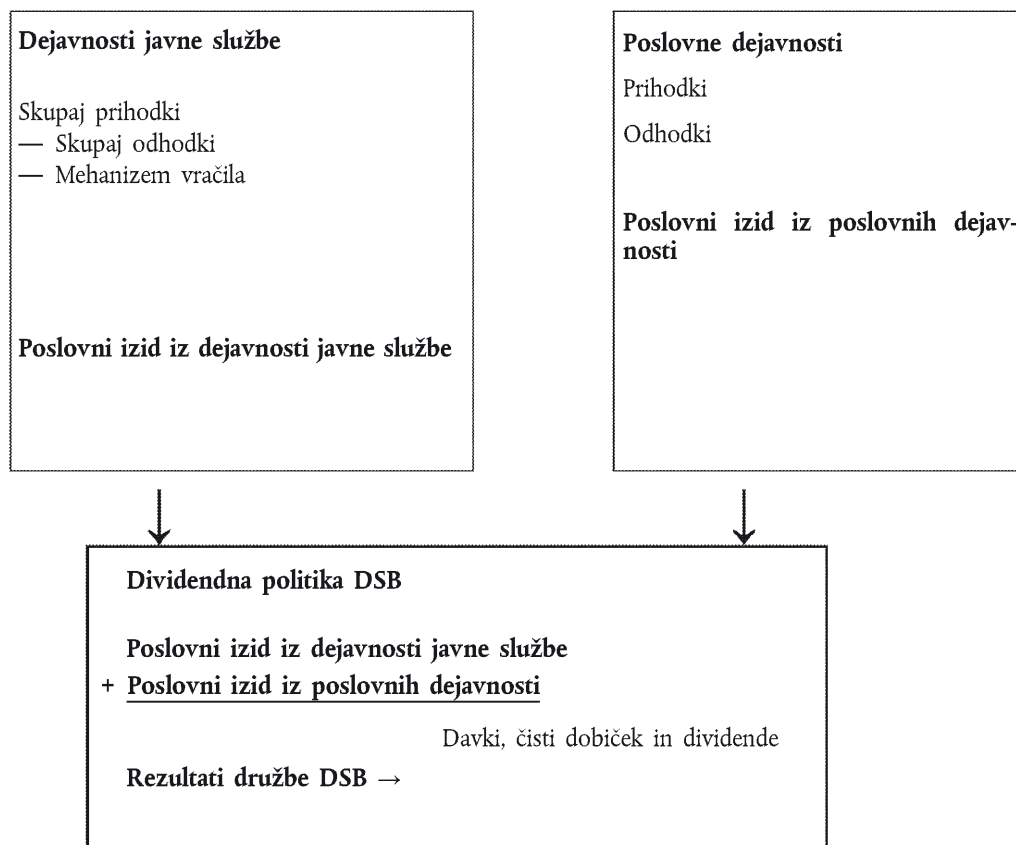
(231) Mehanizem vračila bi moral tako slediti naslednji enačbi:

$$\text{Mehanizem vračila} = \text{bruto zmanjšanje} - \text{spremenljivka } (\Delta + \text{potniški km } \Delta) = \text{neto zmanjšanje}$$

⁽³⁰⁾ Znesek 0,80 DKK približno ustreza prihodku na enoto potniškega kilometra v regionalnem in medregionalnem železniškem prevozu.

Vpliv na dividendno politiko

- (232) Danski organi so poudarili, da bo imela uvedba takega mehanizma vračila velik vpliv na dansko dividendno politiko, kot je prikazano v spodnji shemi.

*Mehanizem vračila in najvišja raven razumnega dobička*

- (233) Danski organi so še navedli, da bo ta mehanizem vračila dopolnjen z uvedbo zgornje meje, s čimer bo mogoče nadzirati, da ne bo mogoče, da bi bil družbi DSB dodeljen dobiček, katerega znesek bi presegal to, kar se šteje za razumno raven.
- (234) Danski organi načrtujejo določitev te zgornje meje glede na donosnost lastniškega kapitala družbe DSB, ki bi v primeru, ko bi ta donosnost presegla v pogodbi določenih 6 %, upoštevala dodaten dobiček, ustvarjen zaradi večje učinkovitosti ali povečanja števila potnikov. Ta zgornja meja bo določena po naslednji enačbi:

$$\frac{\text{Razumni dobiček (6 \%)} + \text{spremenljivka } (\Delta. + \text{potniški km } \Delta)}{\text{Lastniški kapital}} < 12 \%$$

- (235) Spodbujevalni dejavniki v mehanizmu vračila bi tako lahko ustvarili dodaten dobiček za DSB, če bi družba izboljšala strukturo stroškov ali če bi se število potnikov povečalo ($\Delta. + \text{potniški km } \Delta$).
- (236) Danski organi so pojasnili, da se je v izračunu upošteval samo delež lastniškega kapitala družbe DSB, ki ustreza njeni dejavnosti javne službe na podlagi ločenega računovodstva.

- (237) V skladu s tem mehanizmom bi lahko bila zgornja meja razumnega dobička določena na 12-odstotno donosnost lastniškega kapitala. Danski organi pojasnjujejo, da letna meja ne bo mogla preseči 10 %, porazdeljenih na tri leta.

Empirični prikaz

- (238) Danski organi so Komisiji predložili analizo, v kateri je empirično prikazano, kakšen učinek bi tak mehanizem vračila imel v obdobju 2004–2008, kot je navedeno v spodnji preglednici:

Dejavnosti javne službe (v mio. DKK)	Poslovni izid pred obdavčitvijo	Razumni dobiček (6-odstotna DLK pred obdavčitvijo)	Bruto vračilo	Ocena lastniškega kapitala	Potniški km (v mio.)	Stroški na potniški km (DKK/km)	Razlika med stroški na potniški km (4 leta)	Povečanje učinkovitosti DSB	Povečanje števila potniških kilometrov	Skupaj povečanje za DSB	Vračilo – neto zmanjšanje	Poslovni izid DSB	Donosnost lastniškega kapitala po mehanizmu vračila (v %)	Povprečje DLK po vračilu (v %)
2004	943	594	349	6 931	4 353	1,25	3 %	151	78,4	230	119	824	11,9	
2005	919	575	344	6 906	4 392	1,32	–3 %	0	31,2	31,2	312	607	8,8	
2006	977	583	394	6 994	4 526	1,3	–2 %	0	107	107	287	690	9,9	10,2
2007	724	569	155	7 108	4 635	1,31	2 %	115	87	202	0	724	10,2	9,6
2008	717	523	188	6 609	4 759	1,33	–2 %	0	99	99	89	628	9,5	9,9

- (239) Zato bi uporaba mehanizma vračila povzročila, da bila donosnost lastniškega kapitala DSB v obdobju 2004–2008 med 8,8 in 11,9 %.

- (240) Zaradi pravila povprečja 10 % v treh letih, ki je bilo leta 2006 preseženo za 0,2 %, bi mehanizem vračila pomenil vrnitev na raven 38 milijonov DKK v navedenem poslovnem letu.

Davek na izplačane plače

- (241) Danska opozarja, da je oprostitev davka na izplačane plače zdaj odpravljena.

- (242) Po mnenju danskih organov ta oprostitvev ni ustvarila nobene gospodarske prednosti za podjetja, ki so bila upravičena do nje, kot je na primer DSB. Oprostitev se je upoštevala v pogodbi in na javnih razpisih za pogodbe o prevozu itd., tako da so bili vsi ponudniki enakopravni.

- (243) Kar zadeva morebitno nadomestilo za družbo DSB po obveznosti plačila davka na izplačane plače, danski organi opozarjajo, da so bila pogodbeno plačila, nakazana družbi DSB, najprej izračunana po načelu, da DSB ne sme plačevati davka na izplačane plače. Nadomestilo je bilo tako „zmanjšano“ za ta znesek. Ker je DSB zdaj zavezana za plačilo davka na izplačane plače, osnova za izračun nadomestila torej ni bila več veljavna, družbi DSB pa je bilo nakazano nadomestilo zaradi upoštevanja te spremembe parametrov za izračun. To nadomestilo obsega približno 80 milijonov DKK na leto in se nanaša le na dejavnosti javne službe, ki jih izvaja DSB.

- (244) Po mnenju Danske sta imeli oprostitev davka na izplačane plače in poznejša odprava te oprostitve torej nevtralen učinek na finance družbe DSB.

8. OCENA UKREPOV V POGODBAH O IZVAJANJU JAVNE SLUŽBE

8.1 OBSEG SKLEPA

- (245) Ta sklep se nanaša na združljivost pogodb o izvajanju javne službe prevoza, ki sta jih sklenila dansko ministrstvo za promet in Danske Statsbaner, s pravili Skupnosti o državni pomoči.
- (246) Komisija je lahko zaradi sprožitve postopka 10. septembra 2008 ter zlasti komentarjev danskih organov in pripomb zainteresiranih strani natančneje opredelila obseg in področje uporabe različnih obravnavanih pogodb o izvajanju javne službe prevoza, podobna pravila za določitev nadomestil za javne storitve ter vse okoliščine, zaradi katerih bi družba Danske Statsbaner lahko dobila čezmerna nadomestila.
- (247) Komisija je zato opredelila štiri pogodbe o izvajanju javne službe prevoza, ki se nanašajo na obdobji 2000–2004 in 2005–2014 ter storitve prevoza po glavnih ter regionalnih in lokalnih železniških progah, ki lahko vsebujejo elemente državne pomoči (glej uvodno izjavo 28, 46, 50 in 69 zgoraj). Tem je dodala še dodatne pogodbe, sklenjene zaradi zamud pri dobavi železniškega voznega parka (glej uvodno izjavo 114).
- (248) Komisija glede tega opozarja, da so zainteresirane strani predložile pripombe o različnih točkah razprave in dvomih, ki jih je Komisija izrazila v odločitvi o sprožitvi postopka, in to v zvezi z vsemi zadevnimi pogodbami.
- (249) Komisija je preučila tudi vpliv drugih ukrepov davčne narave na združljivost obravnavanih nadomestil za javne storitve.⁽³¹⁾

8.2 OBSTOJ POMOČI

- (250) V skladu s členom 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, „[r]azen če ta pogodba ne določa drugače, je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdržljiva s skupnim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

⁽³¹⁾ Komisija poleg tega opozarja na svojo odločitev o sprožitvi postopka, na podlagi katere je bilo mogoče ugotoviti, da družba DSB ni dobila nobenega izrecnega ali implicitnega poročila od države, ki bi ji omogočilo dobiti ugodnejše kreditne pogoje od tistih, ki se ponujajo zasebnim podjetjem. Za podoben položaj in ugotovitev glej zadevo T-442/03, točke od 121 do 127.

8.2.1 DRŽAVNA SREDSTVA

- (251) V pogodbi o izvajanju javne službe prevoza je določeno plačilo nadomestila družbi DSB za izvajanje pogodbe o izvajanju javne službe prevoza iz danskega proračuna. To nadomestilo se torej plača iz državnih sredstev.

8.2.2 SELEKTIVNOST

- (252) Družba DSB, ki je podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, je edina upravičenka do nadomestil za javne storitve, določenih v pogodbah. Ukrep je torej selektiven v smislu člena 107(1) PDEU.

8.2.3 GOSPODARSKA PREDNOST

- (253) Po mnenju Sodišča podjetje nima gospodarske prednosti, kadar nadomestilo za javne storitve izpolnjuje štiri merila, določena v sodbi *Altmark*. Torej je treba preučiti, ali pogodbe o izvajanju javne službe prevoza, ki sta jih sklenila dansko ministrstvo za promet in družba DSB, kumulativno izpolnjujejo ta štiri merila.
- (254) Ker so merila, določena v sodbi *Altmark*, kumulativna, je neizpolnjevanje le enega od teh meril dovolj za preverjanje, ali obravnavani ukrepi zagotavljajo gospodarsko prednost. Komisija bo zaradi jasnosti in posebnih okoliščin zadeve najprej analizirala, ali gre v tej zadevi dejansko za podjetje, ki so mu bile naložene obveznosti javne službe in zato prejema nadomestilo, določeno na objektivni in pregledni podlagi (prvi dve merili iz sodbe *Altmark*), da bi nato preučila, ali je bilo to podjetje konkretno izbrano v postopku oddaje javnega naročila, in če tega postopka ni bilo, ali nadomestilo, ki mu je dodeljeno za ta namen, temelji na analizi stroškov povprečnega, dobro vodenega podjetja (četrto merilo iz sodbe *Altmark*).

Prvo merilo: podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati jasno opredeljene obveznosti javne službe

- (255) Komisija je v odločitvi o sprožitvi postopka ugotovila, da DSB dejansko izpolnjuje jasno opredeljene obveznosti javne službe in da je zato prvo merilo iz sodbe *Altmark* izpolnjeno.

- (256) Čeprav Komisija ni izrazila dvoma o tem merilu, je združenje DKT izpodbijalo njeno sklepanje, ker bi morala Komisija po njegovem mnenju preveriti nujnost in sorazmernost nalog javne službe.

- (257) DKT še meni, da bi bilo treba nujnost preučiti za vsako progo posebej, sorazmernost pa oceniti z vidika možnosti donosnosti vsake zadevne proge ob upoštevanju zahtev, ki so jih naložili javni organi. V podporo svojemu sklepanju navaja primer železniške proge København–Aarhus, ki jo pokrivajo pogodbe o izvajanju javne službe prevoza, čeprav bi bila ta proga upravičena na podlagi analize, ki jo je opravilo samo združenje DKT.
- (258) Danski organi so zavrnil te trditve in izračune, ki jih je združenje DKT opravilo glede železniške proge København–Aarhus, ter pojasnili, da ti niso dovolj podrobni in ne ustrezajo številkam, ki jih imajo na voljo. Po mnenju danskih organov tudi zadevna proga ustvarja izgubo.
- (259) Komisija opozarja, da je treba v sektorju kopenskega potniškega prometa nujnost storitve splošnega gospodarskega pomena presojati na podlagi člena 93 PDEU in zakonodaje, v tem primeru Uredbe (EGS) št. 1191/69 do 3. decembra 2009, po tem datumu pa Uredbe (ES) št. 1370/2007.
- (260) Člen 1(4) Uredbe (EGS) št. 1191/69 določa:
- „Da bi zagotovili ustrezne prevozne storitve, ki zlasti upoštevajo socialne in okoljske dejavnike ter načrtovanje mest in podeželja, ali da bi določenim skupinam potnikov ponudili posebne voznine, lahko pristojni organi držav članic s prevozniki podjetjem sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe.“
- (261) V členu 14(1) navedene uredbe so opredeljeni vsebina in značilnosti pogodb o izvajanju javne službe – standardi o stalnosti, rednosti, zmožljivosti in kakovosti, določene tarife in pogoji.
- (262) Obveznosti javne službe so zdaj opredeljene v členu 2(e) Uredbe (ES) št. 1370/2007 kot:
- „zahtev[e], opredeljen[e] ali določen[e] s strani pristojnega organa, da se zagotovijo storitve javnega potniškega prevoza v splošnem interesu, ki jih izvajalec, če bi upošteval svoje poslovne interese, ne bi opravljal ali jih ne bi opravljal v istem obsegu ali pod istimi pogoji brez plačila.“
- (263) Komisija tako opozarja, da veljavna posebna zakonodaja nikakor ne omejuje možnosti, da se dodelijo naloge storitev, ki pokrivajo vse proge, za vzpostavitev usklajenega prevoznega sistema, zlasti da se zagotovi določena stalnost prevoza. Določeno ni nobeno merilo, da morajo biti zadevne posamezne proge donosne ali ne. Nazadnje, ta možnost tudi ni omejena z obstojem primerljivih prevoznih storitev, kot trdi prvi pritožnik v posebnem primeru proge København–Aarhus.
- (264) Komisija še meni, da trditve DKT glede drugih načinov prevoza niso upoštevne, ker je zakonodajalec določil različna pravila za vsako vrsto prevoza, ki so pojasnjena predvsem z različno stopnjo odprtosti trgov za konkurenco in različnimi lastnimi značilnostmi za uporabnika in javne organe.
- (265) Nazadnje, dejstvo, da se prevozna storitev nanaša na čezmejno ali mednarodno povezavo, ne more ogroziti možnosti, da se ta prevoz opravlja v okviru javne službe. Komisija glede tega poudarja, da celo v sektorjih, ki so v celoti odprti za konkurenco, obstajajo storitve splošnega gospodarskega pomena za mednarodne povezave.⁽³²⁾
- (266) Komisija zato meni, da Danska ne stori očitne napake pri presoji, če v pogodbo o izvajanju javne službe prevoza vključi eno ali več donosnih prog, če so te proge del usklajenega prevoznega sistema, in to brez vpliva na obstoj takih prog, kar Danska zanika v tej zadevi. Komisija še ugotavlja, da če bi bila ena proga v tem sistemu upravičena, bi se morali ti prihodki upoštevati v skupnem izračunu stroškov in prihodkov, povezanih z zadevnimi storitvami, in določitvi ravni nadomestil. Iz tega izhaja, da bi dobiček donosne proge nazadnje povzročil ustrezno zmanjšanje finančnega nadomestila, potrebnega za opravljanje prevoza na drugih nedonosnih progah v tem sistemu. Ker ni natančnih nasprotnih pravil, država članica lahko prosto presodi obseg javne službe, ki jo želi dodeliti podjetju za vzpostavitev zadostnega prevoznega sistema.
- (267) Komisija meni, da zgornje presoje podpira ustaljena sodna praksa, po kateri:
- „[g]lede pristojnosti za določitev narave in obsega naloge SSGP v smislu Pogodbe in stopnje nadzora, ki ga morajo v tem okviru opravljati institucije Skupnosti, iz [...] sodne prakse Sodišča prve stopnje izhaja, da imajo države članice široko diskrecijsko pravico pri opredeljevanju, kaj štejejo za storitve splošnega gospodarskega pomena, ter da lahko opredelitev teh storitev držav članic Komisija postavi pod vprašaj le pri očitni napaki.“⁽³³⁾

⁽³²⁾ Glej v zvezi s tem Uredbo (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti in zlasti člen 16 Uredbe (UL L 293, 31.10.2008, str. 3); glej tudi Smernice Skupnosti o državnih pomočih za pomorski promet in zlasti člen 9(2) Smernic (UL C 13, 17.1.2004, str. 3).

⁽³³⁾ Zadeva T-442/03, SIC proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-1161, točki 195 in 196, vendar tudi zadevi T-289/03, BUPA proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-81, točka 166, in T-17/02, Olsen proti Komisiji, ZOdl. 2005, str. II-2031, točka 216.

- (268) Vloga Komisije je zato omejena na preiskovanje, ali Danska ni storila očitne napake pri presoji, s tem ko je določila obseg javne službe, določene v zadevnih pogodbah.
- (269) Komisija zato trdi, da iz pravne podlage v nacionalnem pravu, ki se uporablja za pogodbo, in sicer iz danskega zakona o železniškem prevozu, izhaja, da je DSB odgovorna za izvajanje javne službe na podlagi pogodb, sklenjenih z danskim ministrstvom za promet po postopku s pogajanjem. Opozarja še, da so v pogodbah podrobno opredeljene obveznosti družbe DSB glede prog, na katerih mora opravljati prevoz, točnosti, kakovosti in pogostnosti železniških storitev, ki jih mora opravljati, za določeno obdobje (pogodbi sta bili sklenjeni za obdobji 2000–2004 oziroma 2005–2014).
- (270) Komisija opozarja, da je Danska dokazala, da je bil cilj zadevnih pogodb o izvajanju javne službe prevoza vzpostaviti usklajen in obsežen prevozni sistem, ki bi potnikom zagotavljal kakovostne storitve in izpolnjeval cilje opravljanja prevoza na ozemlju države.
- (271) Kar zadeva posebni primer povezave København–Ystad, Komisija ugotavlja, da so danski organi predložili tudi pojasnila o okoliščinah in različnih fazah, ki so privedle do vključitve te povezave v prevozni sistem, ki ga pokrivata pogodbi o izvajanju javne službe prevoza. Danski organi so namreč pojasnili, kako se je prevoz na tej progi opravljal zaporedoma kot „prosti promet“ do leta 2002, nato pa do 31. decembra 2004 kot „javni promet“, vendar brez dodatnega nadomestila, nazadnje pa je bil vključen v pogodbo o izvajanju javne službe prevoza za obdobje 2005–2014 (glej glede tega uvodno izjavo 122). Poudarjajo tudi, da je bila ta proga deficitarna, ko se je prevoz na njej opravljal v „prostem prometu“, in da pred letom 2005 za opravljanje prevoza na tej progi niso bila nakazana nobena državna sredstva.
- (272) Komisija upošteva tudi cilj, ki so ga določili danski organi, in sicer povezati otok Bornholm ne le s Københavnom, temveč tudi s preostalim danskim ozemljem – kot dokazuje ponudba tarif, ki spodbuja predvsem povezave med Jutlandom in Bornholmom (DSB Orange). Še več, danski organi so menili, da obstoj železniške storitve upošteva nekatere posebne zahteve, ki jih sedanje avtobusne storitve ne izpolnjujejo, kot je opravljanje prevoza do bližnjih švedskih mest na poti vlaka s tremi postanki v švedskih mestih Fösieby (Malmö), Svedala in Skurup. To opravljanje prevoza je tudi del želje po povečanju možnosti dostopa do otoka Bornholm. Kot je navedeno v uvodni izjavi 263 zgoraj, Komisija opozarja, da dejstvo, da ta povezava prečka drugo državo članico in zajema postanke v tej državi, ne more postaviti pod vprašaj obstoja obveznosti javne službe ali SSGP. V zvezi s tem je treba zlasti upoštevati interes, ki ga danski državljani lahko vidijo v boljši prometni povezavi z zadevnimi švedskimi mesti.
- (273) Ti elementi dopolnjujejo elemente, predstavljene v odločitvi o sprožitvi postopka, in potrjujejo ugotovitev Komisije, da danska vlada ni storila očitne napake pri presoji, ko je vključila progo København–Ystad, ki je zajeta v sistem pogodb o izvajanju javne službe prevoza.
- (274) Komisija na splošno potrjuje prvotno ugotovitev in meni, da je prvo merilo, ki ga je Sodišče opredelilo v sodbi *Altmark*, izpolnjeno.
- Drugo merilo: merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno**
- (275) Komisija je v odločitvi o sprožitvi postopka opozorila, da je bila raven nadomestil za družbo DSB za izpolnjevanje zahtev javne službe določena na podlagi predvidenega desetletnega proračuna. Komisija je imela v tej fazi na voljo le desetletni proračun za obdobje 1999–2008. Takó je izrazila dvom glede obdobja 2009–2014, ki ga tudi pokrivajo pogodbe o izvajanju javne službe prevoza.
- (276) Danski organi so v pripombah pojasnili merila, uporabljena za drugo obdobje, ko so Komisiji predložili desetletni proračun za obdobje 2005–2014, pripravljen glede na možnosti operativnega razvoja družbe DSB v tem obdobju. Takó so potrdili, da nadomestila, določena v vsaki pogodbi o izvajanju javne službe prevoza, temeljijo na predvidenem desetletnem proračunu.
- (277) Združenje DKT je vseeno zanikalo, da sta lahko ta predvidena proračuna dovolj za izpolnitev zahtev, določenih v sodbi *Altmark*, ker v njih niso dovolj podrobno upoštevana uporabljena merila, nadomestila pa bi morala temeljiti na analizi stroškov za vsako progo posebej.
- (278) Prvi proračun za obdobje 1999–2008 je bil pripravljen na podlagi podrobne ekonomske analize možnosti družbe DSB. Zasnovan je bil kot podlaga za pripravo zakona o ustanovitvi družbe DSB kot neodvisnega podjetja (glej točko 8). Nato je bil pomladi leta 1999 posodobljen ter predložen odboru za finance danskega parlamenta in odobren v okviru sprejetja zakona št. 249 z dne 11. junija 1999.
- (279) Temeljlil je predvsem na naslednjih predpostavkah:
- zvišanju cen vozovnic v skladu z inflacijo (indeks neto cen);
 - povprečnem povečanju produktivnosti za 2 % na leto;

- letni obrestni meri v višini 5 %;
 - 6-odstotni donosnosti lastniškega kapitala po obdavčitvi;
 - naložbah v vozni park v vrednosti približno 10 milijard DKK;
 - obsegu prevozov (vlakovni kilometri) in prodaje (potniški kilometri), določenih v več preglednicah in katerih izhodiščna raven v letu 1999 je: 41 milijonov vlakovnih kilometrov in 4 023 milijarde potniških kilometrov za regionalni, medmestni oziroma mednarodni prevoz ter 15,6 milijona vlakovnih kilometrov in 1 208 milijarde potniških kilometrov za primestni prevoz.
- (280) Danski organi so pojasnili, da je bil drugi predvideni proračun za obdobje 2005–2014 pripravljen na podlagi naslednjih podatkov in predpostavk:
- splošne letne inflacije v višini 2,5 %;
 - zvišanja cen vozovnic za 2,5 % v skladu z inflacijo;
 - povprečnega povečanja produktivnosti za 2,5 % na leto;
 - letne obrestne mere v višini 5,15 %;
 - 6-odstotne donosnosti lastniškega kapitala po obdavčitvi;
 - naložb v vozni park v vrednosti približno 10 milijard DKK;
 - povečanja števila prevoženih kilometrov za približno 20 %;
 - povečanja števila potnikov za približno 20 %;
 - oprostitve davka na izplačane plače za zaposlene v družbi DSB.
- (281) Komisija na podlagi teh informacij meni, da predvidena proračuna temeljita na razumnih in dovolj podrobnih podatkih in predpostavkah za določitev meril za izračun nadomestil. Ugotavlja še, da so bile izvedene prilagoditve zaradi upoštevanja revizije ravni pristojbin v letu 2003 in da je dansko ministrstvo za promet vsa ta merila navedlo v upošteveni zakonodaji ⁽³⁴⁾. Komisija poleg tega opozarja,
- da so bila pogodbeni plačila določena vnaprej, ker je bil njihov znesek v pogodbah natančno naveden za vsako leto in za celotno trajanje pogodb.
- (282) Kot je navedeno zgoraj, Komisija meni, da država članica v pogodbah o izvajanju javne službe prevoza, v katerih je predviden prevozni sistem, sestavljen iz več medsebojno odvisnih prog, ne mora nujno določiti zneska nadomestil za vsako posamezno progo. Z drugim merilom iz sodbe *Altmark* se od države članice zahteva, da vnaprej ter pregledno in objektivno opredeli merila, na podlagi katerih je mogoče določiti skupni znesek plačil kot nadomestilo za vse obveznosti, ki izhajajo iz pogodbe.
- (283) Komisija zato lahko sklene, da so bila pogodbeni plačila izračunana na podlagi vnaprej ter objektivno in pregledno določenih meril in da je tudi drugo merilo iz sodbe *Altmark* izpolnjeno.
- Četrto merilo: javni razpis ali raven potrebnega nadomestila, določena na podlagi analize stroškov povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi**
- (284) Pogodba o izvajanju javne službe prevoza ni bila predmet javnega razpisa. Torej je treba ugotoviti, ali je znesek nadomestila določen na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodenemu podjetju, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti.
- (285) Danska meni, da je to merilo izpolnjeno, in je predložila pripombe, da bi odpravila dvom Komisije o metodologiji, uporabljeni za določitev zneska pogodbenih plačil in skupnega nadomestila za naloge javne službe.
- (286) Danski organi so namreč opozorili, da so ustanovitev družbe DSB kot podjetja, neodvisnega od države, spremljali temeljita ekonomska analiza (poročilo Bernstein) in ukrepi, ki so omogočili povečanje učinkovitosti in produktivnosti podjetja. Cilji povečanja učinkovitosti so bili tudi vključeni v desetletna proračuna, na podlagi katerih so bila izračunana pogodbeni plačila. Danski organi trdijo, da je cilj 6-odstotne donosnosti lastniškega kapitala razumni dobiček. Pristop, uporabljen za določitev zneska nadomestil, torej po njihovem mnenju temelji na splošni oceni razpoložljivih podatkov in pričakovanju povečanja učinkovitosti v skladu z načeli tržnega gospodarstva.

⁽³⁴⁾ Danski zakon št. 112 iz leta 2004.

(287) Danski organi so poleg tega najprej predložili elemente primerjave (razmerja) z drugimi železniškimi podjetji. Pripombe, ki jih je Danska predložila v postopku, pa, nasprotno, kažejo na težave pri izvedbi primerjav finančne uspešnosti nacionalnih ali evropskih železniških prevoznikov. Te težave je treba pripisati značilnostim teh podjetij in zadevnih trgov ter neprimerljivosti računovodskih in finančnih podatkov zlasti v železniškem sektorju.

(288) Združenje DKT je poleg tega opozorilo, da je hčerinska družba družbe DSB lahko sodelovala na javnih razpisih, na katerih je ponujala storitve po nižjih cenah v primerjavi s tem, kar se je DSB zavezala zaračunavati v okviru pogodb o izvajanju javne službe prevoza. Danski organi so vztrajali, da družbe DSB in njene hčerinske družbe DSB First ni mogoče primerjati zaradi različnih značilnosti in struktur stroškov (zaposleni, vozni park, poslovne prakse).

(289) Komisija priznava, da je dansko ministrstvo za promet sprejelo ukrepe – finančne študije in strukturne ukrepe za prestrukturiranje –, da bi DSB ustanovilo kot učinkovito neodvisno podjetje. Ugotavlja tudi obstoj kvantificiranih ciljev na področju donosnosti lastniškega kapitala in povečanja produktivnosti.

(290) Komisija vseeno opozarja tudi na slabo primerljivost podjetij v sektorju, ki jo priznavajo tako danski organi kot DKT in zaradi katere ni mogoče določiti kazalcev uspešnosti družbe DSB v primerjavi s kazalci drugih prevoznikov.

(291) Komisija še meni, da se zdi, da omenjeni primer uspešnosti hčerinske družbe DSB First kaže na obstoj možnosti, da bi DSB v daljšem obdobju lahko povečala produktivnost, če bi izvedla vse ali del ukrepov, ki jih je DSB First izvedla za znižanje svojih stroškov.

(292) Iz tega sledi, da Komisija ne more z gotovostjo sklepati, da je bilo nadomestilo, dodeljeno družbi DSB, v resnici določeno na podlagi analize dejanskih stroškov povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi.

(293) Komisija v teh okoliščinah ugotavlja, da četrto merilo iz sodbe *Altmark* ni izpolnjeno.

(294) Ker je treba merila, ki jih je Sodišče določilo v sodbi *Altmark*, presojati kumulativno, torej ni treba preučiti tretjega merila in v tej fazi sklepanja preveriti neobstoječezmernega nadomestila. Komisija zato meni, da je nadomestilo družbi DSB lahko zagotovilo gospodarske prednosti.

8.2.4 IZKRIVLJANJE KONKURENCE IN VPLIV NA TRGOVINO MED DRŽAVAMI ČLANICAMI

(295) Gospodarska ugodnost je odobrena prevoznemu podjetju, ki deluje v železniškem prometu na Danskem in tudi v sosednjih državah. Na Danskem so trgi železniškega potniškega prevoza odprti za konkurenco. Zato finančna podpora izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco.

(296) Kot je Sodišče ugotovilo v sodbi *Altmark*, je več držav članic poleg tega odprlo nacionalni trg, med njimi pa so bile nekatere sosede Danske, kot sta Švedska ali Nemčija. Zgodovinski prevozniki v teh državah in tudi novi udeleženci na trgu opravljajo dejavnost v več državah članicah Skupnosti. Zato lahko pomoč, odobrena danskemu železniškemu podjetju, vpliva na trgovino med državami članicami, ki so že odprle železniški potniški prevoz za konkurenco ali katerih podjetja delujejo na nacionalnih trgih, odprtih za konkurenco.

(297) Poleg tega je treba upoštevati konkurenco med različnimi načini prevoza, na primer avtobusni potniški prevoz.

(298) Zato lahko zadevni ukrepi pomoči vplivajo na trgovino med državami članicami.

(299) Skratka, Komisija meni, da so nadomestila za javne storitve prevoza državna pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

8.3 ZDRUŽLJIVOST Z NOTRANJIM TRGOM

8.3.1 PRAVNA PODLAGA ZA ZDRUŽLJIVOST S PDEU

(300) V členu 93 Pogodbe o delovanju Evropske unije so določeni pogoji za združljivost „[p]omoči, ki] so potrebne za usklajevanje prometa ali [ki] so nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe“. Ta člen je *lex specialis* glede na člena 106(2) ⁽³⁵⁾ in 107(2) in (3) PDEU.

⁽³⁵⁾ Uvodna izjava 17 zgoraj navedene odločbe z dne 28. novembra 2005.

- (301) Po mnenju Sodišča se z Uredbo (EGS) št. 1191/69 in Uredbo (EGS) št. 1107/70 z dne 4. junija 1970 o dodeljevanju pomoči v železniškem in cestnem prevozu ter prevozu po celinskih plovniških poteh⁽³⁶⁾ izčrpno izvaja člen 93 PDEU, zaradi česar te določbe Pogodbe ni več mogoče uporabljati neposredno.⁽³⁷⁾
- (302) Komisija je v odločitvi o sprožitvi postopka ugotovila, da zadevnih nadomestil ni mogoče šteti za združljiva z notranjim trgov na podlagi Uredbe (EGS) št. 1107/70.
- (303) Komisija je v isti odločitvi sklenila, da so pogodbe, ki sta jih sklenila danska vlada in Danske Statsbaner, pogodbe o izvajanju javne službe v smislu člena 14 Uredbe (EGS) št. 1191/69 in da je treba združljivost zadevne pomoči preučiti na podlagi te uredbe.
- (304) Komisija vseeno opozarja, da je 3. decembra 2009 začela veljati Uredba (ES) št. 1370/2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza, s katero sta bili hkrati razveljavljeni uredbi Sveta (EGS) št. 1191/69 in (EGS) št. 1107/70. Komisija meni, da mora preučitev združljivosti zdaj temeljiti na Uredbi (EGS) št. 1370/2007, ker je to zakonodaja, ki se uporablja, ko Komisija sprejema sklep.
- (305) Komisija glede tega ugotavlja, da danski organi niso predložili pripomb o tej spremembi pravne podlage. Nasprotno pa sta DSB in DKT predložila trditve, da bi morala Komisija pri oceni upoštevati pravila, ki so veljala ob sklenitvi pogodb.
- (306) Komisija po preučitvi trditve DSB ni DKT vseeno meni, da navedene trditve ne spreminjajo njenih sklepov glede uporabe *ratione temporis* pravil EU o državni pomoči, kar pomeni, da mora Komisija sklepanje opreti na zakonodajo, ki se uporablja, ko sprejema odločitev. Komisija meni, da bi bilo treba pogodbi o izvajanju javne službe prevoza oceniti na podlagi Uredbe št. (ES) 1370/2007, in sicer iz naslednjih razlogov.
- (307) Prvič, Komisija opozarja, da so v Uredbi št. (ES) 1370/2007 določena podrobna pravila glede začetka njene veljavnosti in uporabe *ratione temporis*. Uredba št. (ES) 1370/2007 je v skladu s členom 12 začela veljati 3. decembra 2009. V skladu s členom 10(1) se Uredba (EGS) št. 1191/69 razveljavi od tega datuma. Komisija se torej ne more več opreti na Uredbo (EGS) št. 1191/69, ki ne velja več ob sprejetju njenega sklepa; nasprotno, svojo oceno mora opreti na Uredbo (ES) št. 1370/2007.
- (308) Drugič, Komisija ugotavlja, da v Uredbi (ES) št. 1370/2007 ni navedeno, da se ta ne uporablja za pogodbe o izvajanju javne službe prevoza, sklenjene pred začetkom njene veljavnosti. Člen 8(3) Uredbe (ES) št. 1370/2007 namreč vsebuje prehodna pravila za pogodbe, sklenjene pred začetkom njene veljavnosti. Ta določba v resnici odstopa od uporabe člena 8(2) Uredbe, ki se nanaša na upoštevanje pravil o sklenitvi pogodb, ki so opredeljena v členu 5. Treba je opozoriti, da te izjemne prehodne določbe o sklenitvi pogodb ne bi bile potrebne, če bi bile pogodbe o izvajanju javne službe prevoza, sklenjene pred začetkom veljavnosti Uredbe, izključene s področja njene uporabe. Nasprotno pa je s členom 8 tako potrjeno, da se druge določbe Uredbe uporabljajo za te pogodbe.
- (309) Tretjič, Komisija pojasnjuje, da se Obvestilo o določitvi pravil, ki se uporabljajo za oceno nezakonite državne pomoči,⁽³⁸⁾ v tej zadevi ne uporablja. V tem obvestilu je namreč izrecno navedeno, da ne posega v razlago uredb Sveta in Komisije na področju državnih pomoči. V Uredbi št. (ES) 1370/2007 so določena pravila o njeni začasni uporabi.
- (310) Četrtoč, Komisija opozarja, da je Sodišče potrdilo tudi načelo, da se novo pravilo uporablja neposredno za bodoče učinke položaja, ki je nastal med veljavnostjo starega pravila. Prav tako je razsodilo, da se načela varstva legitimnih pričakovanj ne sme razširiti do takega obsega, da bi na splošno oviralo, da bi se novo pravilo uporabilo za bodoče učinke položajev, ki so nastali med veljavnostjo starega pravila.⁽³⁹⁾
- (311) Petič, Sodišče je menilo, da je treba materialnopravne predpise EU razlagati tako, da se na položaje, nastale pred začetkom njihove veljavnosti, nanašajo samo, če iz njihovega besedila, ciljev ali sistematike jasno izhaja, da jim je treba pripisati tak učinek.⁽⁴⁰⁾ Ta zadnji pogoj je očitno izpolnjen v primeru Uredbe št. (ES) 1370/2007, kot je navedeno zgoraj.

⁽³⁶⁾ UL L 130, 15.6.1970, str. 1.

⁽³⁷⁾ Zadeva C-280/00, *Altmark Trans*, navedena zgoraj, točke 101, 106 in 107.

⁽³⁸⁾ UL L 119, 22.5.2002, str. 22.

⁽³⁹⁾ Zadeva C-334/07 P, *Komisija proti Freistaat Sachsen*, ZOdL 2008, str. II-9465, točka 43.

⁽⁴⁰⁾ Zgoraj navedena zadeva *Freistaat Sachsen*, točka 44.

- (312) Šestič, Komisija še ugotavlja, da je Sodišče v prej omenjeni sodbi ugotovilo, da iz tega sledi, da če se je pravna ureditev, med veljavnostjo katere je država članica priglasila načrtovano pomoč, spremenila, preden je Komisija sprejela odločbo, mora Komisija odločiti na podlagi novih predpisov.⁽⁴¹⁾ Sodišče je še pojasnilo, da priglasitev načrtovane pomoči ali sheme pomoči, ki jo opravi država članica, ne ustvari dokončnega pravnega položaja, ki bi privedel do tega, da bi se Komisija izrekla o njihovi združljivosti s skupnim trgom, tako da bi uporabila predpise, ki veljajo na datum te priglasitve. Zato bi bilo v nasprotju s tem sklepanjem državi članici, ki, nasprotno, ne bi upoštevala obveznosti priglasitve, dovoliti, da ustvari dokončen pravni položaj, tako da dodeli nezakonito pomoč.
- (313) Nazadnje, Komisija meni, da sodba *SIDE* ni pomembna v tej zadevi.⁽⁴²⁾ Ta sodba se nanaša na uporabo določbe primarnega prava, in sicer člena 87(3)(d) Pogodbe ES. Kot je Sodišče prve stopnje ugotovilo v navedeni zadevi, Pogodba ES ne vsebuje nobene prehodne določbe za uporabo tega člena, niti nobene navedbe, da bi se lahko uporabljala za položaje, nastale pred začetkom njene veljavnosti.⁽⁴³⁾ Ta položaj torej ni primerljiv z obravnavano zadevo. Uredba (ES) št. 1370/2007 namreč vsebuje prehodne določbe, na podlagi katerih Komisija lahko sklepa, da se ta uredba uporablja za pogodbe o izvajanju javne službe, sklenjene pred začetkom njene veljavnosti, z izjemo pravil o dejanski sklenitvi pogodb.
- (314) Zato se Uredba št. (ES) 1370/2007 uporablja v tej zadevi.
- (317) V skladu s členom 4(1)(a) pogodbe o izvajanju javne službe „jasno opredeljujejo obveznosti javne službe, ki jih mora izvajalec javne službe izpolniti, in zadevno geografsko področje“. Iz Komisijine ocene zadevnih pogodb z vidika prvega merila iz sodbe *Altmark* v odločitvi o sprožitvi postopka in zgoraj (glej uvodno izjavo 274) izhaja, da je ta pogoj v tej zadevi izpolnjen.
- (318) Komisija je pri presoji drugega merila iz sodbe *Altmark* (glej uvodno izjavo 269) sklepala, da so bila pogodbeni plačila izračunana na podlagi vnaprej ter objektivno in pregledno določenih meril, zaradi česar sklepa, da je v tej zadevi izpolnjen tudi člen 4(1)(b) Uredbe (ES) št. 1370/2007. V tej določbi je namreč določeno, da pogodbe o izvajanju javne službe „vnaprej na objektivni in pregleden način določajo: (i) parametre, na podlagi katerih se izračuna morebitno nadomestilo; in (ii) vrsto in obseg vseh dodeljenih izključnih pravic“. Vprašanje obstoja morebitnega čezmernega nadomestila v zadevnih pogodbah bo podrobno analizirano v nadaljevanju. Komisija še opozarja, da so v teh pogodbah o izvajanju javne službe prevoza opredeljene ureditve za razporeditev stroškov, povezanih z opravljanjem storitev. Kar zadeva obstoj razumnega dobička, pa se sklicuje na spodnje sklepanje.
- (319) Komisija ugotavlja, da so v zadevnih pogodbah o izvajanju javne službe prevoza opredeljene ureditve za razporeditev prihodkov od prodaje vozovnic v skladu z odstavkom 2 tega člena. Te prihodke v tej zadevi obdrži DSB.

8.3.2 ZDRUŽLJIVOST Z NOTRANJIM TRGOM NA PODLAGI UREDBE št. 1370/2007

- (315) Člen 3(1) Uredbe (ES) št. 1370/2007 določa, da „[k]adar se pristojni organ odloči, da izvajalcu, ki ga izbere sam, dodeli izključno pravico in/ali nadomestilo, ne glede na vrsto nadomestila, v zameno za izvajanje obveznosti javne službe, to stori v okviru pogodbe o izvajanju javne službe“. V tej zadevi so bile naloge javne službe družbi DSB dodeljene z več pogodbami o izvajanju javne službe prevoza, kot je navedeno v uvodni izjavi 247 zgoraj.
- Dodelitev pogodb o izvajanju javne službe**
- (316) V členu 4 Uredbe (ES) št. 1370/2007 je opredeljena obvezna vsebina pogodb o izvajanju javne službe. Komisija v nadaljevanju zaporedoma preučuje različne elemente, opisane v tej določbi Uredbe.
- (320) Poleg tega je tudi trajanje pogodb o izvajanju javne službe prevoza, in sicer pet oziroma deset let, v skladu z določbami člena 4(3), v katerem je najdaljše trajanje pogodb za prevoz po železnici ali druge vrste prevoza po tirih omejeno na petnajst let.
- (321) Ker druge določbe v tem primeru niso upoštevne, Komisija sklepa, da sta pogodbi o izvajanju javne službe prevoza, ki sta ju sklenila dansko ministrstvo in družba DSB, skladni s členom 4 Uredbe (ES) št. 1370/2007.
- Sklepanje pogodb o izvajanju javne službe**
- (322) Člen 5 Uredbe (ES) št. 1370/2007 določa pravila o sklepanju pogodb o izvajanju javne službe prevoza. Vendar so v členu 8 te uredbe določena nekatera prehodna pravila za ta namen.

⁽⁴¹⁾ Zgoraj navedena zadeva *Freistaat Sachsen*, točka 53.

⁽⁴²⁾ Zadeva T-348/04, *Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE)* proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-625.

⁽⁴³⁾ Zadeva C-348/04, *SIDE*, točka 56.

- (323) Komisija opozarja, da se obe zadevni pogodbi o izvajanju javne službe prevoza nanašata na storitve železniškega potniškega prevoza in da ju je dansko ministrstvo za promet sklenilo neposredno z družbo DSB. Še več, ti pogodbi sta bili podpisani pred 26. julijem 2000 oziroma po 26. juliju 2000 in pred 3. decembrom 2009. Sklenjeni sta bili za pet oziroma deset let. Komisija tako ugotavlja, da je sklenitev pogodb o izvajanju javne službe prevoza v skladu s prehodnimi določbami člena 8(3) Uredbe št. 1370/2007.
- (324) V skladu s členom 8(2) je „[b]rez poseganja v odstavek 3 [...] sklepanje pogodb o javnih storitvah železniškega in cestnega prevoza v skladu s členom 5 od 3. decembra 2019“. Na tej podlagi so bile pogodbe o izvajanju javne službe prevoza lahko sklenjene neposredno.
- (325) V tej določbi je poleg tega določeno, da „[d]ržave članice v tem prehodnem obdobju sprejmejo ukrepe za postopno usklajevanje s členom 5, da bi preprečile resne strukturne težave, zlasti v zvezi s prevoznimi zmogljivostmi“. Vendar je treba ugotoviti, da je v členu 5(6) ohranjena možnost, da pristojni organi neposredno sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe za železniški prevoz.
- (326) Zato Komisija meni, da sta zadevni pogodbi o izvajanju javne službe prevoza v skladu s pravili o sklepanju pogodb, določenimi v členu 5 Uredbe št. 1370/2007.
- (330) Komisija v tej zadevi opozarja, da se stroški in prihodki izračunajo v skladu z veljavnimi računovodskimi in davčnimi pravili. Opozarja, da pravni okvir, ki se za družbo DSB uporablja na področju računovodskih standardov in nacionalnih pravil o konkurenci, podjetju nalaga, da vodi ločeno računovodstvo za različne dejavnosti. Pogodbena plačila, ki se družbi DSB nakažejo na podlagi pogodb o izvajanju javne službe prevoza, se tako knjižijo ločeno od drugih dejavnosti, ki se opravljajo na tržni podlagi. Ta pravila tako preprečujejo navzkrižno subvencioniranje.
- (331) Čeprav pogodbe o izvajanju javne službe prevoza vsebujejo določbe o nadzoru in popravku nadomestil, Komisija vseeno opozarja, da ti mehanizmi ne omogočajo preprečevati morebitnih čezmernih nadomestil in da pogodbe ne vsebujejo mehanizma, ki bi omogočal vračilo takega nadomestila.
- (332) Komisija namreč meni, da se čezmerna nadomestila lahko preprečijo le z uvedbo mehanizma vračila. Zato je treba pogodbi o izvajanju javne službe, ki sta ju sklenila dansko ministrstvo za promet in družba DSB, spremeniti tako, da bosta v skladu z zgoraj navedenimi pogoji, zlasti z uvedbo mehanizma vračila.

Nadomestila za javne prevozne storitve

- (327) Člen 6(1) Uredbe (ES) št. 1370/2007 določa, da so „[v]sa nadomestila, povezana s splošnim pravilom ali pogodbo o izvajanju javne službe, [...] ne glede na način sklenitve pogodbe v skladu z določbami člena 4. Vsa nadomestila ne glede na svojo naravo, povezana s pogodbo o izvajanju javne službe, ki je bila v skladu s členom 5(2), (4), (5) ali (6) neposredno sklenjena, ali povezana s splošnim pravilom, so poleg tega v skladu z določbami iz Priloge“.
- (328) Zato je treba združljivost nadomestil za javne storitve presojati z vidika določb Priloge k Uredbi (ES) št. 1370/2007, ker sta bili zadevni pogodbi sklenjeni neposredno v skladu s členom 5(6) Uredbe št. 1370/2007.
- (329) V tej prilogi je natančneje določeno, da „[n]adomestilo ne sme preseči zneska, ki ustreza finančnemu neto učinku, ki ustreza vsoti pozitivnih ali negativnih posledic upoštevanja obveznosti javne službe na stroške in prihodke izvajalca javne službe“. To v bistvu pomeni, da mora Komisija preveriti, ali pogodbena plačila niso privedla do čezmernih nadomestil ob upoštevanju razumnega dobička družbe DSB. Pri tem se opira na merila, opredeljena v Prilogi.
- (333) Komisija je v odločitvi o sprožitvi postopka izrazila dvom o tem, ali je bil znesek nadomestil omejen na to, kar je potrebno za kritje stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti javne službe. Njen dvom je temeljil na razlogih, predstavljenih v presoji upoštevanja tretjega merila, določenega v sodni praksi *Altmark*, to je na:
- i. *presežkih dobička družbe DSB;*
 - ii. *zamudah pri dobavi voznega parka;*
 - iii. *povezavi København–Ystad.*
- (334) Komisija bo te tri vidike preučila zaporedoma, da bi ocenila obstoj čezmernih nadomestil v okviru izvajanja pogodb o izvajanju javne službe prevoza in potrebne ukrepe za preprečevanje vsakršnih čezmernih nadomestil v prihodnosti. Komisija zato upošteva opredelitev razumnega dobička v točki 6 Priloge, in sicer da je to „stopnja[a] donosnosti kapitala, ki je običajna za sektor v določeni državi članici in ki mora upoštevati tveganje – ali odsotnost tveganja – izvajalca javne službe zaradi posegov javnega organa“.

i. Presežki dobička družbe DSB

- (335) Komisija je preučila gibanje lastniškega kapitala in poslovne izide družbe DSB, kar zadeva njene dejavnosti javne službe, med trajanjem zadevnih pogodb. Ta preučitev temelji predvsem na podrobni analizi finančnega položaja družbe DSB v obdobju 1999–2006, ki jo je družba KPMG za Dansko opravila 30. januarja 2008. Danski organi so poleg tega predložili dodatne informacije za poslovni leti 2007 in 2008 ter pojasnila v okviru formalnega postopka preiskave.
- (336) Komisija upošteva predvsem informacije, ki so jih danski organi predložili v pojasnitev tega razvoja v primerjavi z desetletnima proračunoma, zlasti kar zadeva pripravo ustanovitvenega proračuna družbe DSB leta 1999, spremembo nekaterih računovodskih pravil ali raven obdavčitve. Pojasnila so tudi gibanje stroškov amortizacije, razvoj finančnega poslovanja ali gibanje obrestne mere. Komisija poleg tega priznava, da je lahko DSB povečala učinkovitost, zaradi katere je lahko izboljšala poslovni izid in finančni položaj.
- (337) Vendar Komisija meni, da so vsi ti dejavniki lahko spremenili raven stroškov ali izdatkov družbe DSB za opravljanje prevoznih storitev, določenih v različnih pogodbah o izvajanju javne službe prevoza. Izboljšanje finančnega položaja družbe DSB je zato moralo privedi do znižanja stroškov države za opravljanje navedenih storitev v primerjavi z napovedmi v desetletnih proračunih. To znižanje je torej pomenilo splošno zmanjšanje nadomestil za javne storitve.
- (338) Ker ni bilo enakovrednega popravka pogodbenih plačil, Komisija meni, da ti različni dejavniki kažejo, da je DSB prejela nadomestila, ki so bila večja od stroškov, nastalih zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe in povečanih za razumni dobiček, določen na 6 %. Komisija ugotavlja, da so se pogodbeni plačila zmanjšala le za leta 2002, 2003 in 2004, in sicer za 1 018 milijarde DKK.
- (339) Komisija vseeno opozarja, da danski organi ne zanikajo, da je imela DSB ob upoštevanju vseh teh elementov višje ravni donosnosti, kot je bilo najprej predvideno v desetletnih proračunih, ki sta bila podlaga za izračun nadomestil za javne storitve. Ta ugotovitev izhaja tudi iz pripomb, ki so jih poslale zainteresirane strani, čeprav primerljivost uspešnosti železniških podjetij na Danskem in v Evropi ostaja majhna, kot je navedeno zgoraj (glej uvodne izjave od 290 do 292).
- (340) Komisija še ugotavlja, da je poslovni izid DSB S-tog a/s, hčerinske družbe v 100-odstotni lasti DSB SV, konsolidiran na ravni matične družbe in da je raven pričakovanega razumnega dobička enaka za obe družbi. Zato Komisija skupaj preučuje presežke dobička na podlagi različnih pogodb o izvajanju javne službe prevoza na ravni DSB.
- (341) Komisija tako opozarja, da računovodski izkazi družbe DSB prikazujejo povečanje dobička po obdavčitvi družbe DSB v obdobju 1999–2006 za 2,715 milijarde DKK v primerjavi s predvidenim proračunom. Podatki, ki so jih predložili danski organi, kažejo, da je bil dobiček po obdavčitvi družbe DSB 670 milijonov DKK leta 2007 in 542 milijonov DKK leta 2008, torej je bil za 227 oziroma za 97 milijonov DKK večji kot v predvidenem proračunu za ti leti. ⁽⁴⁴⁾ Komisija tako za celotno obdobje 1999–2008 presežek dobička v primerjavi s prvotnimi proračuni DSB ocenjuje na 3,039 milijarde DKK.
- (342) Komisija meni, da ti presežki pomenijo, da so pogodbeni plačila presešla to, kar je potrebno za kritje stroškov, nastalih z izpolnjevanjem obveznosti javne službe in povečanih za razumni dobiček.
- (343) Komisija vseeno opozarja, da ti presežki dobička po mnenju danskih organov ne bi privedli do kopičenja kapitala za DSB, ki bi presežlo to, kar je bilo prvotno predvideno v predvidenem proračunu. Danski organi namreč trdijo, da je bil del presežka dobička vrnjen državi v obliki dividend.
- (344) Komisija ugotavlja, da je družbi DSB državi v resnici nakazala 4,826 milijarde DKK dividend med letoma 1999 in 2007. Ta znesek ustreza skoraj 3,5 milijarde DKK v dividendah za obdobje 1999–2007 več od tega, kar je bilo predvideno v predvidenih proračunih. DSB je leta 2008 državi nakazala tudi 359 milijonov DKK oziroma približno 150 milijonov DKK več, kot je bilo predvideno v predvidenih proračunih. ⁽⁴⁵⁾ Komisija skupno ugotavlja, da je Danska med letoma 1999 in 2008 prejela približno 3,65 milijarde DKK dodatnih dividend.
- ⁽⁴⁴⁾ Izračuni, opravljeni na podlagi poročila KPMG, ki so jih danski organi predložili Komisiji (preglednica 2.4 in posodobljene preglednice 2.2, 2.3 in 2.28).
- ⁽⁴⁵⁾ Ta znesek je ocenjen na podlagi dobička po obdavčitvi, ki je bil v predvidenem proračunu ocenjen na 399 milijonov DKK za leto 2008, in pravila o izplačilu dividend od polovice presežka po obdavčitvi družbe DSB, omenjenega v uvodni izjavi 102 tega sklepa.

(345) V nasprotju s tem, kar trdijo danski organi, Komisija meni, da dividendne politike ni mogoče enačiti s klavzulo o vračilu, ki omogoča prilagoditev nadomestil za opravljanje obveznosti javne storitve in preprečevanje čezmernih nadomestil. Izplačilo dividend ni strukturen odziv na zahteve, opredeljene v Uredbi (ES) št. 1370/2007 in zlasti v Prilogi k tej uredbi. Izplačilo dividend je namreč odločitev delničarjev podjetja in ne ponuja zahtevanega avtomatizma za preprečevanje čezmernih nadomestil. Dividende se poleg tega običajno izplačajo pozneje med letom v primerjavi s popravki nadomestil, ki morajo biti izvedena konec poslovnega leta.

(346) Komisija v okoliščinah te zadeve priznava, da je Danska v obdobju 1999–2008 prejela dodatne dividende (v primerjavi s tem, kar je bilo predvideno v proračunu) v

skupnem znesku, ki močno presega znesek presežkov dobička družbe DSB. Komisija ugotavlja, da so dodatne dividende, ki jih je prejela država, za približno 20 % višje od presežkov dobička družbe DSB.

(347) Komisija na splošno ugotavlja, da se na računovodski ravni dividende izplačajo po določitvi dobička, s tem izplačilom pa običajno ni mogoče preprečiti čezmernih nadomestil. Vendar mora Komisija ugotoviti, da je Danska v resnici s prejemom dividend od podjetja, ki je v njeni lasti, v celoti popravila presežni položaj družbe DSB, tako da ta dejansko ni prejela čezmernih nadomestil. Ekonomski učinki presežkov dobička, ki so presegli prvotno predvidenih 6 %, so bili namreč nevtralizirani z izplačilom dividend, DSB pa jih ni mogla uporabiti za povečanje lastniškega kapitala ali za obogatitev.

(v mio. DKK)

Poslovni izid DSB SV (v mio. DKK)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Skupaj
Prihodki od potnikov	3 278	3 550	3 789	3 895	3 888	4 052	4 164	4 264	4 391	4 541	
Pogodbena plačila	3 296	3 460	3 820	3 642	4 147	3 968	4 326	4 342	4 247	4 130	
Dejanski stroški	(6 728)	(6 869)	(6 304)	(6 362)	(7 362)	(7 182)	(7 647)	(7 792)	(7 940)	(8 326)	
Dejanski dobiček iz poslovanja po obdavčitvi	595	777	846	774	697	664	745	726	767	558	
Izplačane dividende	135	268	103	610	649	736	895	775	655	364	5 190
Prvotno predvidene dividende	50	51	53	183	188	192	212	205	222	223	1 579
Dejanske dodatne dividende	85	217	50	427	461	544	683	570	433	141	3 611

(348) Komisija poudarja, da se ta ugotovitev nanaša na DSB SV, ker je dobiček DSB S-tog a/s konsolidiran na ravni matične družbe in ker je dividendna politika določena na ravni tega poslovnega subjekta.

(349) Komisija vseeno poudarja, da s tem sklepanjem ni mogoče zagotoviti, da med celotnim trajanjem pogodb o izvajanju javne službe prevoza trajno ni čezmernih nadomestil. Sklepanje temelji na empirični in podrobni preučitvi računovodskih izkazov družbe DSB za preteklo obdobje, vendar ne ponuja strukturne rešitve glede potrebnih letnih prilagoditev ravni nadomestil za javne storitve.

(350) Komisija glede tega opozarja, da nameravajo danski organi spremeniti tekoče pogodbe o izvajanju javne službe prevoza, da bi uvedli mehanizem vračila. Zgoraj opisani mehanizem vračila (glej uvodne izjave od 222 do

240) mora omogočiti popravek zneska pogodbenih plačil na podlagi računovodske enačbe. V skladu s takim mehanizmom bi bila takó morebitna preplačila vrnjena državi na podlagi računovodskih izkazov ob koncu poslovnega leta, in sicer zaradi zagotavljanja, da donosnost lastniškega kapitala družbe DSB ostane v mejah, ki jih je določila država.

(351) Mehanizem vračila namreč predvideva prilagoditev pogodbenih plačil ob koncu poslovnega leta (glej točko 227). Njegova uporaba pomeni bruto zmanjšanje pogodbenih plačil zaradi ohranitve ravni razumnega dobička, določenega na 6-odstotni donosnosti lastniškega kapitala v skladu s to enačbo:

Skupaj prihodki – razumni dobiček – skupaj odhodki = bruto zmanjšanje

(352) Komisija meni, da ta mehanizem vračila izpolnjuje zahteve, opredeljene v Prilogi k Uredbi (ES) št. 1370/2007 in tudi v Okviru Skupnosti za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve.⁽⁴⁶⁾ Ugotavlja namreč, da je tak sistem primerljiv z nadzori, opisanimi v oddelku 3 tega okvira. Opozarja še, da bi raven osnovnega razumnega dobička ostala določena na 6-odstotni donosnosti lastniškega kapitala, kar se ji zdi razumna raven za to vrsto dejavnosti ob upoštevanju ravni, ki jih dosegajo sedanji domači konkurenti družbe DSB, kot je navedlo združenje DKT.

(353) Komisija še ugotavlja, da ta mehanizem vključuje popravke glede učinkovitosti in količinskih izboljšanj. V načrtovanem mehanizmu je namreč predvidena prilagoditev bruto zmanjšanja, da bi DSB lahko obdržala del od znižanja stroškov na potniški kilometer in povečanja števila potnikov, merjenega v potniških kilometrih (glej uvodno izjavo 228). Ti popravki se uporabljajo na podlagi te enačbe:

$$\text{Mehanizem vračila} = \text{bruto zmanjšanje} - \text{popravki (stroški } \Delta \text{ + potniški km } \Delta) = \text{neto zmanjšanje}$$

(354) Komisija ugotavlja še, da so parametri za določitev neto zmanjšanja in torej upoštevanje teh popravkov vnaprej določeni in kvantificirani (glej uvodno izjavo 229). Mehanizem vračila se namreč lahko prilagodi tako:

— stroški Δ : če je DSB znižala svoje stroške (na potniški kilometer) v primerjavi s povprečnimi stroški zadnjih štirih let, se bo to izboljšanje izračunalo tako: razlika v stroških na potniški kilometer (v odstotkih) v primerjavi s povprečnimi stroški zadnjih štirih let, pomnoženimi z osnovo skupnih stroškov; in

— potniški km Δ : če se število potnikov poveča, se bo povečanje potniškega prometa, merjeno v potniških

kilometrih, pomnožilo z 0,80 DKK, bruto zmanjšanje pa se bo tudi zmanjšalo za ta znesek.⁽⁴⁷⁾

(355) Komisija opozarja, da so ti popravki v skladu s točko 7 Priloge k Uredbi (ES) št. 1370/2007, v kateri je določeno, da:

„Način nadomestila mora spodbujati ohranitev ali razvoj učinkovitega poslovanja s strani izvajalca javne službe, ki se ga lahko objektivno oceni, in opravljanja dovolj kakovostnih storitev potniškega prevoza.“

(356) V tej zadevi predvideni popravek, ki temelji na povečanju števila potnikov in znižanju stroškov na enoto, primerno izraža pojma izboljšanja učinkovitega poslovanja in kakovosti opravljene storitve. Komisija vseeno meni, da je vsak popravek mogoče izvesti le, če vsak uporabljen parameter prikazuje tudi izboljšanje v primerjavi z rezultati, dobljenimi prej na podlagi teh parametrov. Ta omejitev je namreč potrebna za preprečitev, da se v primeru velikega izboljšanja enega od parametrov pridobi olajšava za drug parameter, čeprav ta kaže le manjše izboljšanje od predvidenega.

(357) Nazadnje, mehanizem vračila je dopolnjen z določitvijo zgornje meje, da raven dobička ne bi presegla ravni razumnega dobička v skladu z naslednjo enačbo (glej uvodne izjave od 233 do 237):

$$\frac{\text{Razumni dobiček (6 \%)} + \text{popravki (stroški } \Delta \text{ + potniški km } \Delta)}{\text{Lastniški kapital}} < 12 \%$$

(358) Tako bodo popravki, uporabljeni za upoštevanje povečanja učinkovitosti in/ali izboljšanja kakovosti storitve, omogočili spreminjanje razumnega dobička med 6 in 12 % z letno zgornjo mejo 10 % v triletnem obdobju na podlagi objektivnih meril (glej uvodne izjave od 235 do 237).

(359) Komisija meni, da dobiček, ki ga Danska odobri družbi DSB v okviru njenih dejavnosti javne službe, v tem razponu ostane razumen, zlasti ker je omejen na 10 % v triletnem obdobju. Ugotovitev Komisije temelji na svežnju dokazov na podlagi informacij, ki jih ima na voljo za oceno razumnosti ravni dobička.

⁽⁴⁶⁾ UL C 297, 29.11.2005, str. 4. Čeprav se ta okvir običajno ne uporablja za sektor prevoza, se lahko načela, ki jih vsebuje, po analogiji uporabljajo zlasti, kadar je treba natančneje navesti Uredbo št. 1370/2007. Glej v zvezi s tem zgoraj navedeno odločitev o sprožitvi postopka ter odločbe Komisije z dne 26. novembra 2008 – Državna pomoč C3/08 – Češka republika – Nadomestila za izvajanje javne službe za avtobusna podjetja Južne Moravske, UL L 97, 14.4.2009; z dne 26. novembra 2008, Državna pomoč C 16/07 – Avstrija – Državna pomoč za Postbus v okrožju Lienz, UL L 306, 20.11.2009; z dne 18. julija 2007, Državna pomoč C 31/07 – Irska – Državna pomoč za avtobusna prevoznika družbe Córas Iompair Éireann (Dublin Bus in Irish Bus), UL C 217, 15.9.2007, str. 44; z dne 23. oktobra 2007, Državna pomoč C 47/2007 – Nemčija – Pogodba o izvajanju javne službe med Deutsche Bahn Regio ter deželama Berlin in Brandenburg, UL C 35, 8.2.2008, str. 13

⁽⁴⁷⁾ Znesek 0,80 DKK približno ustreza prihodku na enoto potniškega kilometra v regionalnem in medregionalnem železniškem prometu.

(360) Ocena Komisije tako temelji zlasti na raziskavi položaja železniških podjetij v Evropi, ⁽⁴⁸⁾ v kateri je predstavljena predvsem primerjava gospodarske donosnosti ⁽⁴⁹⁾ železniških podjetij v letu 2004. Po tej analizi donosnost kapitala (ROE) družbe DSB, ugotovljena v letu 2004 (9 %), ustreza donosnosti sredstev (ROA) v višini 3 % za to družbo; treba je ugotoviti, da ta številka 9 % ROE ustreza povprečju razpona, odobrenega družbi DSB na podlagi pogodbe. Ta analiza še kaže, da so nekatera železniška podjetja v tem obdobju imela majhno, celo negativno gospodarsko donosnost (PKP, Eurostar, NSB). Glede na to raziskavo pa je, nasprotno, več podjetij imelo podobne ravni donosnosti (SNCF 2 %, SNCV 2 %, Trenitalia 3 %) in celo precej večje (Arriva Tog a/s 21,3 %, Chiltern Railways 16,1 %, Arriva Trains Wales 16 %, Great North Eastern Railway 12,2 %, DB Regio AG 12 %) od 3-odstotnega ROA družbe DSB.

(361) Komisija se opira tudi na svojo prakso odločanja na področju storitev splošnega gospodarskega pomena. ⁽⁵⁰⁾

(362) Poleg tega je Komisija pri oceni upoštevala dejstvo, da DSB nosi del tveganja, povezanega s to dejavnostjo, ker so pogodbena plačila določena vnaprej in jih ni mogoče povečati v primeru negativnega odstopanja od napovedi, ki kažejo poslabšanje uspešnosti družbe DSB, ki bi bilo na primer posledica višjih stroškov ali zmanjšanja prihodkov podjetja. Komisija ugotavlja, da je podjetje zaradi svoje izpostavljenosti negativnemu tveganju glede donosnosti, ki mu ne daje zagotovila, da bo dosežena pogodbena 6-odstotna donosnost, primerno spodbujati k povečevanju učinkovitosti in mu s tem omogočiti, da ohrani delež tako ustvarjene donosnosti tudi, ko bo presegel to pogodbeno raven, in to v okviru zgoraj navedenega razpona.

(363) Nazadnje, Komisija na podlagi empiričnega prikaza, ki so ga pripravili danski organi, opozarja, da bi uporaba tega mehanizma vračila v preteklosti povzročila, da bi bila donosnost lastniškega kapitala družbe DSB v obdobju 2004–2008 med 8,8 in 11,9 % in da bilo potrebno vračilo 38 milijonov DKK v letu 2006 ob upoštevanju pravila 10 % v triletnem obdobju (glej uvodne izjave od 238 do 240).

(364) Komisija zato sklene, da presežki dobička družbe DSB kažejo, da so pogodbena plačila presegla to, kar je potrebno za kritje stroškov, nastalih z izpolnjevanjem obveznosti javne službe in povečanih za razumni

dobiček. Komisija meni, da je bilo mogoče z izplačilom dodatnih dividend v precej višjem znesku od teh presežkov dejansko preprečiti, da bi DSB prejela čezmerna nadomestila. Čeprav Komisija sklene, da v tej zadevi ni bilo čezmernih nadomestil, ta sklep pogojuje z izvajanjem mehanizma vračila, kot je opisan v tem sklepu in natančno opredeljen v uvodni izjavi 356 zgoraj.

ii. Zamude pri dobavi voznega parka

(365) Komisija opozarja, da ni sporno, da so pri dobavi voznega parka, predvideni v pogodbah o izvajanju javne službe prevoza, od proizvajalca AnsaldoBreda nastale velike zamude. Da bi družba DSB izpolnila svoje obveznosti, je uporabila najeti vozni park, zaradi česar so bile z danskim ministrstvom za promet sklenjene dodatne pogodbe.

(366) Komisija opozarja, da je DSB na podlagi pogodb o izvajanju javne službe, ki jih je sklenila z danskim ministrstvom za promet, imela stroške, ki ustrezajo amortizaciji vlakov in obrestim, in da so bili ti stroški pokriti s pogodbenimi plačili.

(367) Komisija vseeno ugotavlja, da finančne posledice zamud in njihov učinek na pogodbena plačila niso bili predvideni v pogodbi o izvajanju javne službe prevoza za obdobje 2000–2004. Bile pa so predvidene v pogodbi o izvajanju javne službe za obdobje 2005–2014.

(368) Komisija zato meni, da je treba razlikovati med tremi vidiki.

(369) Prvič, Komisija v okviru pogodbe o izvajanju javne službe prevoza za obdobje 2000–2004 ugotavlja, da se posledice zamud niso v celoti upoštevale pri izračunu pogodbenih plačil. Danski organi so priznali, da je to imelo pozitiven učinek v višini 154 milijonov DKK. Od tega zneska je bilo 50 milijonov vrnjenih državi v obliki prostovoljnega zmanjšanja pogodbenih plačil. Komisija zato meni, da je DSB prejela pogodbena plačila v višini 104 milijonov DKK, ki ustrezajo stroškom, ki jih ni imela.

(370) Komisija glede tega meni, da se ni mogoče sklicevati na dejstvo, da je bila s tem zneskom (delno) nadomeščena gospodarska škoda, ki jo je DSB utrpela zaradi zamud. Škoda, ki jo je utrpela DSB, je namreč posledica izvajanja pogodbe o dobavi, ki jo je DSB sklenila z dobaviteljem in je lahko predmet postopkov poravnave (sporazumne, arbitražne ali sodne). Komisija ugotavlja, da to vprašanje ni bilo dokončno rešeno, čeprav so bila izplačana začasna nadomestila.

⁽⁴⁸⁾ „Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union“, ki jo je pripravil ECORYS za Evropsko komisijo, februar 2006: http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006_financial_situation_railway_undertakings.zip.

⁽⁴⁹⁾ Komisija opravlja primerjave zlasti na podlagi gospodarske donosnosti (ROA – *return on assets*), da bi se izognila težavam glede primerljivosti, povezanim s preveč različnimi strukturami razmerij med dolгови in lastniškim kapitalom železniških podjetij.

⁽⁵⁰⁾ Odločba Komisije z dne 28. novembra 2007, Državna pomoč N 388/2007 – Združeno kraljestvo, Post Office Limited (POL) transformation programme, UL C 14, 19.1.2008, str. 19. zlasti uvodna izjava 53.

- (371) Drugič, Komisija v okviru pogodbe o izvajanju javne službe prevoza za obdobje 2005–2014 ugotavlja, da so se, nasprotno, posledice zamud upoštevale pri izračunu pogodbenih plačil. Danski organi so prikazali, kako deluje mehanizem prilagoditve pogodbenih plačil glede na zamude pri dobavi in vrsto zadevnega voznega parka. Komisija ugotavlja, da so se pogodbeni plačila zmanjšala za 645 milijonov DKK v prvih dveh letih trajanja pogodbe. Tako meni, da zamude pri dobavi voznega parka niso privedle do čezmernega nadomestila v okviru te pogodbe o izvajanju javne službe prevoza.
- (372) Tretjič, Komisija ugotavlja, da so bile za najeti nadomestni vozni park sklenjene dodatne pogodbe med danskim ministrstvom za promet in družbo DSB. Opozarja, da na podlagi pogodb o izvajanju javne službe prevoza družbi DSB ni bilo treba uporabiti nadomestnega voznega parka. Komisija ugotavlja, da so bile te dodatne pogodbe odziv na nov položaj, ki se ni upošteval v pogodbah, in sicer na posledice zamude pri dobavi novih vlakov. Tako meni, da so nadomestila, izplačana družbi DSB, ustrezala novim obveznostim železniškega prevoznika in zato niso mogla povzročiti čezmernih nadomestil v okviru pogodb o izvajanju javne službe prevoza.
- (373) Komisija glede tega pojasnjuje, da če postopki poravnave (sporazumne, arbitražne ali sodne) med družbama DSB in AnsaldoBreda v zvezi z zamudami pri dobavi privedejo do priznanja določene škode za družbo DSB, če se ta škoda nanaša na uporabo najetega nadomestnega voznega parka in če so v ta namen določena nadomestila, ki jih plača AnsaldoBreda, bodo morala biti ta nadomestila nakazana državi, ker je prevzela stroške s sklenitvijo dodatnih pogodb. Komisiji se zdi potrebno, da se Danski določi tak pogoj.
- (374) Komisija na podlagi zgornjega sklepa, da je DSB prejela čezmerno nadomestilo v višini 104 milijonov DKK zaradi zamud pri dobavi voznega parka, določenega v pogodbah o izvajanju javne službe prevoza. Komisija vseeno meni, da so bili učinki tega čezmernega nadomestila preprečeni z izplačilom dividend, kot je opisano zgoraj. Dodatne dividende, ki jih je prejela država, namreč ostajajo višje od celotnega presežka dobička, povečanega za ta znesek, ki se nanaša na zamude pri dobavi voznega parka. Komisija tako ugotavlja, da DSB dejansko ni prejela čezmernega nadomestila.
- iii. Poseben primer povezave København–Ystad**
- (375) Komisija je v odločitvi o sprožitvi postopka izrazila poseben dvom o tem, da je družbi DSB lahko bila podeljena prednost za opravljanje prevoza na tej posebni progi. Glede tega je preučila dva vidika.
- (376) Po eni strani je Komisija preverila, da DSB za obdobje 2000–2004 ni prejela finančne pomoči v obliki subvencij na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe prevoza tudi v tistih primerih, ko prevoz na tej povezavi ni bil opravljen v okviru obveznosti javne službe.
- (377) Komisija glede tega ugotavlja, da so danski organi pojasnili pogoje za opravljanje prevoza na progi København–Ystad od leta 2000. Predvsem so pojasnili, da je bila ta proga vključena v sistem „javnega prometa“ šele leta 2002 s posebno pogodbo, ko se je izkazalo, da ta proga ne more biti donosna. Navedli so tudi, da v tej posebni pogodbi ni bilo določeno dodatno nadomestilo, ki bi ga država izplačala družbi DSB za opravljanje prevoza na tej progi med letoma 2002 in 2004. Danski organi so tako dokazali, da železniška proga med København in Ystodom ni bila predmet javnega financiranja pred letom 2005.
- (378) Komisija opozarja, da vključitev te proge v sistem „javnega prometa“ med letoma 2002 in 2004 brez dodatnega nadomestila v primerjavi z nadomestili, izplačanimi v okviru pogodbe o izvajanju javne službe prevoza, sklenjene z družbo DSB za obdobje 2000–2004, ne more povzročiti čezmernega nadomestila. Posledica njene vključitve v sistem javnega prometa so namreč bile večje obveznosti družbe DSB brez povečanja pogodbenih plačil. Ta vključitev je pomenila tudi, da so bili prihodki od te proge vključeni v vse prihodke družbe DSB od njenih dejavnosti javne službe. Komisija ugotavlja, da je ta proga leta 2002 prinesla izgubo in da je bila prav zato vključena v sistem „javnega prometa“. Ta vključitev zato ne more povzročiti čezmernega nadomestila.
- (379) Čeprav bi proga morala biti donosna, Komisija v vsakem primeru meni, da bi posebni prihodki od te proge povečali vse prihodke družbe DSB od njene dejavnosti javne službe. Ocenijo morebitnega čezmernega nadomestila bi zato pokrila skupna preučitev morebitnih čezmernih nadomestil, ki bi jih DSB prejela prek svojih presežkov dobička v okviru izvajanja pogodbe o izvajanju javne službe prevoza za obdobje 2000–2004. Komisija se tako sklicuje na sklepanje v uvodnih izjavah od 324 do 353 tega sklepa.
- (380) Po drugi strani je Komisija preučila stroške družbe DSB na celotni poti København–Bornholm in zlasti upoštevanje trajektne povezave med Ystodom in Rønnejem⁽⁵¹⁾ v skupnih vozovnicah za njene potnike.
- (381) Komisija opozarja, da pomorsko povezavo med tema pristaniščema zagotavlja javno podjetje Bornholmtrafikken A/S na podlagi pogodbe, ki jo je z državo sklenilo po javnem razpisu. Danski organi so pojasnili obveznosti, ki jih ima Bornholmtrafikken A/S na podlagi te pogodbe, zlasti glede usklajevanja voznih redov z avtobusnimi ali železniškimi prevozniki. Pojasnili so tudi, da ni bila določena nobena obveznost glede tarifne politike, razen določitve najnižjih tarif.
- ⁽⁵¹⁾ Pristanišče prihoda trajekta na Bornholmu.

- (382) Komisija na podlagi informacij, ki so jih predložili danski organi, ugotavlja, da so cene, ki jih zaračunava Bornholmtrafikken A/S, enake cenam, ki jih zaračunavata DSB in Grahundbus. Edina tarifa, ki se uporablja le za DSB, je posebna cena za DSB Orange, ki vključuje prečkanje Velikega Belta. Ta tarifa vseeno izpolnjuje posebne poslovne cilje Bornholmtrafikken A/S, ker program DSB Orange omogoča privabljanje potnikov, ki z Jutlanda potujejo na Bornholm. Pridobitev te posebne tarife izpolnjuje natančno določene pogoje (nanaša se le na določene vlake, spletni rezervacijski sistem, omejeno število vozovnic itd.) in se nanaša na drugačne storitve, kot jih na tej progi ponujajo avtobusni prevozniki. Komisija ugotavlja, da je ta ponudba zadevala le zelo omejeno število potnikov in da leta 2009 ni bila več na voljo.
- (383) Komisija zato meni, da cene, ki jih je Bornholmtrafikken A/S zaračunaval za ta trajektni prevoz, niso ustvarile prednosti za družbo DSB v primerjavi z njenimi konkurenti, ki ponujajo avtobusno povezavo in tudi uporabljajo integrirano zaračunavanje. Torej meni, da zaračunavanje trajektnih povezav ni privedlo do čezmernih nadomestil za DSB.
- (384) Skratka, Komisija torej meni, da so bila zadevna nadomestila za javne storitve izračunana v skladu s pravili, določenimi v Prilogi k Uredbi (ES) št. 1370/2007.
- (385) Komisija zato sklepa, da je državna pomoč, ki jo zajemajo pogodbeni plačila, izplačana v okviru pogodb o izvajanju javne službe prevoza, ki sta ju sklenila dansko ministrstvo za promet in družba DSB, združljiva z notranjim trgom na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007, s katero se izvaja člen 93 PDEU.
- 8.3.3 VPLIV NEKATERIH DAVČNIH UKREPOV NA ZDRUŽLJIVOST NADOMESTIL ZA JAVNE STORITVE
- (386) Komisija je v odločitvi o sprožitvi postopka ugotovila, da za danska zasebna podjetja, ki delujejo v sektorjih, oproščenih DDV, kot je sektor javnega prevoza, velja sistem posebnega davka na izplačane plače („lönskat“). Vseeno je ugotovila, da javna podjetja, kot je DSB, niso bila zavezana za plačilo tega davka.
- (387) Čeprav je združenje DKT, drugi pritožnik, trdilo, da bi družba DSB zaradi oprostitev plačila tega davka na izplačane plače lahko imela konkurenčno prednost, Komisija ni preučila vprašanja davka na izplačane plače, ker je bilo to vprašanje predmet splošne preiskave Komisije v ločenem postopku.⁽⁵²⁾ Tudi sam pritožnik je navedel parlamentarno vprašanje in odgovor, ki ga je v imenu Komisije dala Neelie Kroes.⁽⁵³⁾
- (388) Komisija je z dopisom z dne 9. junija 2009 obvestila DKT, da se je po preiskavi zadevnih ukrepov odločila končati zgoraj omenjeni postopek. Komisija je namreč navedla, da je razpravljala in izmenjala informacije z danskimi organi, da bi dobila pojasnila o morebitnih težavah in dvomnostih, ki izhajajo iz te oprostitev, glede na pravila o državni pomoči. Danski organi so v tem okviru pristali na spremembo svoje zakonodaje.
- (389) Komisija tako ugotavlja, da je Danska sprejela zakon št. 526 z dne 25. junija 2008, s katerim je odpravila vsako morebitno izkrivljanje med javnimi in zasebnimi podjetji z vidika izvajanja davka na izplačane plače. Ugotavlja še, da je ta zakon začel veljati 1. januarja 2009 in da je družba DSB od takrat zavezana za plačilo davka na izplačane plače.
- (390) Komisija za potrebe te preiskave opozarja, da je bila oprostitev plačila tega davka, odobrena družbi DSB, vključena v parametre, na podlagi katerih je bila določena raven pogodbenih plačil za to družbo v okviru pogodb o izvajanju javne službe prevoza, kot je navedeno v uvodni izjavi 88 tega sklepa. Komisija ugotavlja, da so se zaradi oprostitev tega davka znižali operativni stroški, ki jih ima DSB zaradi opravljanja prevoznih storitev, določenih v pogodbah o izvajanju javne službe prevoza. Zato ugotavlja, da bi morala Danska zaradi neobstoja oprostitev za toliko povečati znesek svojih pogodbenih plačil.
- (391) Komisija zato meni, da čeprav bi oprostitev plačila davka na izplačane plače, odobrena družbi DSB, morala pomeniti državno pomoč, bi morala biti ta pomoč izenačena z „dodatnimi pogodbenimi plačili“ v znesku, enakovrednem oproščenim davčni obremenitvi. Komisija v tem primeru ugotavlja, da ta „dodatna pogodbeni plačila“ ne bi povzročila čezmernih nadomestil za DSB.
- (392) Komisija ugotavlja, da je DSB od 1. januarja 2009 zavezana za plačilo davka na izplačane plače. Zato so se davčne obremenitve te družbe povečale, kar vpliva na njene operativne stroške, potrebne za opravljanje prevoznih storitev, določenih v pogodbah o izvajanju javne službe prevoza. Danski organi so navedli, da bodo dodatni stroški, ki jih bo imela DSB, nadomeščeni zaradi upoštevanja te spremembe v parametrih za izračun pogodbenih plačil.
- (393) Komisija glede tega meni, da je nadomestilo dodatnih davčnih stroškov zaradi odprave davčne oprostitev za družbo DSB del splošne strukture sistema nadomestil za pogodbe o izvajanju javne službe prevoza. Komisija je preučila, ali to nadomestilo strogo ustreza dodatni davčni obremenitvi, ki jo ima DSB izključno zaradi svojih dejavnosti javne službe.

⁽⁵²⁾ Komisija je prejela pritožbo. Referenčna številka te zadeve je CP 78/2006.

⁽⁵³⁾ Dopis, ki ga je Neelie Kroes 19. januarja 2009 poslala Karin Riis-Jørgensen, D(09)6.

- (394) Komisija zato sklepa, da dansko nadomestilo za davek na izplačane plače, ki ga DSB zdaj plačuje, ne pomeni čezmernega nadomestila in ga je treba tako šteti za združljivega z notranjim trgovom na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007.

9. SKLEPNA UGOTOVITEV

- (395) Komisija meni, da pogodbi o izvajanju javne službe prevoza, ki sta ju sklenila dansko ministrstvo za promet in družba DSB, pomenita državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

- (396) Komisija vseeno ugotavlja, da je ta pomoč združljiva z notranjim trgovom na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007, pod pogojem, da Danska v veljavne pogodbe o izvajanju javne službe prevoza uvede mehanizem vračila, opisan v uvodnih izjavah od 222 do 240 in 356 tega sklepa. Zadevna pomoč bo pod temi pogoji združljiva do izteka veljavnih pogodb o izvajanju javne službe prevoza.

- (397) Ocena združljivosti pomoči, ki je predmet tega sklepa, je bila opravljena na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007, ki se uporablja, ko Komisija sprejema odločitve.

- (398) Komisija ugotavlja, da so pravila o oceni iz Uredbe (ES) št. 1370/2007 v bistvu podobna pravilom v Uredbi (EGS) št. 1191/69, kot jih je Komisija predstavila in razlagala v odločitvi o sprožitvi postopka. Ugotavlja namreč, da uporaba Uredbe (EGS) št. 1191/69 v tej zadevi ne bi privedla do drugačnega sklepa.

- (399) Nazadnje, zadevna pomoč je združljiva do izteka veljavnih pogodb o izvajanju javne službe prevoza. Gre namreč za pogodbi, ki sta bili sklenjeni leta 2004, to je od 26. julija 2000 in pred 3. decembrom 2009, brez pravičnega in za javnost odprtega razpisnega postopka in za obdobje desetih let. Torej se zanju uporabljata prvi odstavek in zadnja točka zadnjega odstavka člena 8(3)(d) Uredbe (ES) št. 1370/2007. Komisija vseeno opozarja, da morajo države članice v skladu s členom 8(2) Uredbe (ES) št. 1370/2007 sprejeti ukrepe za postopno usklajitev s pravili o sklepanju navedenih pogodb v skladu s pravili iz člena 5 pred 3. decembrom 2019 –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Pogodbi o izvajanju javne službe prevoza, ki sta ju sklenila dansko ministrstvo za promet in Danske Statsbaner, pomenita državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Državna pomoč je združljiva z notranjim trgovom v skladu s členom 93 Pogodbe o delovanju Evropske unije, če so izpolnjeni pogoji členov 2 in 3 tega Sklepa.

Člen 2

Danska v vse veljavne pogodbe o izvajanju javne službe prevoza, sklenjene z Danske Statsbaner, uvede mehanizem vračila, ki je opisan v točkah od 222 do 240 in 356 tega sklepa in za katerega je značilno zlasti naslednje:

- prilagoditev pogodbenih plačil konec vsakega poslovnega leta z določitvijo bruto zmanjšanja, izračunanega na podlagi te enačbe:

$$\text{Skupaj prihodki} - \text{razumni dobiček} - \text{skupaj odhodki} = \text{bruto zmanjšanje}$$

- prilagoditev bruto zmanjšanja zaradi upoštevanja povečanja učinkovitosti in izboljšanja kakovosti storitve v skladu s to enačbo in parametri:

$$\text{Mehanizem vračila} = \text{bruto znižanje} - \text{popravki (stroški } \Delta \text{ + potniški km } \Delta) = \text{neto znižanje}$$

- stroški Δ : znižanje stroškov (na potniški kilometer) v primerjavi s povprečnimi stroški zadnjih štirih let po izračunu: razlika v stroških na potniški kilometer (v odstotkih) v primerjavi s povprečnimi stroški zadnjih štirih let, pomnoženimi z osnovo skupnih stroškov; in

- potniški km Δ : povečanje potniškega prevoza, merjenega v potniških kilometrih (0,80 DKK na potniški kilometer);

- skupni znesek znižanj zaradi boljših rezultatov ne more preseči bruto znižanja v danem letu. Neto znižanje je zato med nič in zneskom bruto znižanja;

- uvedba zgornje meje v mehanizem vračila, ki zagotavlja ohranitev dobička na razumni ravni na podlagi naslednje formule in v skladu z naslednjimi značilnostmi:

$$\frac{\text{Razumni dobiček (6 \%) + popravki (stroški } \Delta \text{ + potniškim } \Delta \text{)}}{\text{Lastniški kapital}} < 12 \%$$

- v izračunu se upošteva le delež lastniškega kapitala, ki ustreza dejavnosti javne službe, ki jo opravlja družba DSB;

- zgornja meja razumnega dobička je določena na 12-odstotno donosnost lastniškega kapitala, ki je omejena na 10 % v triletnem obdobju.

Člen 3

Morebitna nadomestila, ki jih mora družba AnsaldoBreda plačati družbi DSB zaradi zamud pri dobavi voznega parka, morajo biti nakazana državi Danski.

Člen 4

Danska obvesti Komisijo o ukrepih, ki jih sprejme za usklajitev s členoma 2 in 3 tega sklepa v dveh mesecih od uradnega obvestila o tem sklepu.

Člen 5

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Dansko.

V Bruslju, 24. februarja 2010

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik